



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
DO TRÓPICO ÚMIDO**

**JONDISON CARDOSO RODRIGUES**

**O ESTADO A CONTRAPELO: LÓGICA, ESTRATÉGIAS E EFEITOS  
DE COMPLEXOS PORTUÁRIOS NO OESTE DO PARÁ**

**BELÉM**

**2018**

**JONDISON CARDOSO RODRIGUES**

**O ESTADO A CONTRAPELO: LÓGICA, ESTRATÉGIAS E EFEITOS  
DE COMPLEXOS PORTUÁRIOS NO OESTE DO PARÁ**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação de Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará - UFPA em cumprimento às exigências para obtenção do Título de Doutor em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental.

Orientadora: Profa. Dra. Edna Maria Ramos de Castro.

**BELÉM**

**2018**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará  
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- R696e Rodrigues, Jondison Cardoso  
O ESTADO A CONTRAPELO: LÓGICA, ESTRATÉGIAS E EFEITOS DE COMPLEXOS  
PORTUÁRIOS NO OESTE DO PARÁ / Jondison Cardoso Rodrigues. — 2018  
383 f. : il. color
- Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido,  
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.  
Orientação: Profa. Dra. Edna Maria Ramos de Castro
1. Portos. 2. Logística. 3. Estado. 4. Oeste do Pará. 5. Amazônia. I. Castro, Edna Maria Ramos de ,  
*orient.* II. Título

CDD 300

---

**JONDISON CARDOSO RODRIGUES**

**O ESTADO A CONTRAPELO: LÓGICA, ESTRATÉGIAS E EFEITOS  
DE COMPLEXOS PORTUÁRIOS NO OESTE DO PARÁ**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação de Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará - UFPA em cumprimento às exigências para obtenção do Título de Doutor em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental.

Banca Examinadora:

Prof. Dra. Edna Maria Ramos de Castro  
Orientadora – PPGDSTU/NAEA/UFPA

Prof. Dr. Nirvia Ravena  
Examinador Interno – PPGDSTU/NAEA/UFPA

Prof. Dr. Gilberto de Souza Marques  
Examinador Externo – PPGE/UFPA

Prof. Dr. Silvio José de Lima Figueiredo  
Examinador Interno – PPGDSTU/NAEA/UFPA

Prof. Dr. Marcel Theodoor Hazeu  
Examinador Externo – PPGSS/UFPA

## DEDICATÓRIA

A minha mãe, Maria Darcy Cardoso Rodrigues.

*In memoriam* ao meu pai, Joventino Pinto Rodrigues, que me ensinou ser sempre solidalidário e fraterno para com o outro.

## AGRADECIMENTOS

- A Deus por me permitir percorrer (de quinze anos na UFPA e dez anos na pesquisa), enfrentar e superar incertezas, certezas, angústias, alegrias, tristezas, felicidades, debates e entender finalmente o sentido das lutas sociais.
- Aos meus irmãos (Jovenildo, Josiene, Juliene, Jonix, Jussandra, Jackson) que me apoiaram, incentivaram e me criticaram (alguns caminhos) ao longo da minha caminhada.
- Ao meu irmão Jonix Rodrigues por incontáveis ajudas financeiras nas minhas viagens: comprando passagens (dando-me) e emprestando dinheiro para viajar. Assim como também minha irmã, Jussandra Rodrigues pelos inúmeros apoios.
- Ao meu irmão, Jovenildo Rodrigues, pelas diversas conversas e críticas no plano acadêmico, político e da vida.
- A minha orientadora, Prof. Edna Castro, pelos laços de respeito, amizade e admiração que foi desenvolvida ao longo, principalmente, desses quatro anos.
- A Denise Vieira, um anjo que encontrei nesses desencontros que constitui a vida e por inundar minha vida de doçura e carinho.
- A Elmara Guimarães, Frede Vieira, Raione Lima, Jurandir Silva, Pedro Martins, Jane Silva, Egídio Sampaio, Edilberto Sena, Marinalva Silva, Antônio Damasceno (Veinho) e Alessandra Korap Silva pelo diálogo, apoio, aprendizado e incentivo para engajamento e ações políticas. Além de me incentivarem para sempre suspirar por outro mundo, por meio da construção permanente de “sonhos”, as lutas.
- A Elmara Guimarães pelas incontáveis ajudas e ensinamentos, que eram sempre acompanhadas de doçura e paciência para me explicar e estimular-me.
- Ao Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), Comissão Pastoral da Terra (CPT)-Prelazia de Itaituba, Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (IBASE), Terras de Direitos, Movimento Tapajós Vivo e o Movimento Barcarena Livre.
- A Gerardo Silva amigo, “ajudante” nos meus trabalhos de campo em Itaituba.
- Aos meus amigos Jader Gama e Larissa Carreira, parceiros de lutas, formação e de amizade.
- Aos Professores Silvio Figueiredo, Mirleide Bahia, Nírvia Ravena, Ana Prado e Rosa Acevedo pela enriquecedora convivência, interação e conversas críticas.
- Ao Grupo de Pesquisa sobre Estado, Território, Trabalho e Mercados Globalizados (GETTAM), coordenado pela Prof. Edna Castro, do qual agradeço por ter me integrado ao grupo, contribuindo para instigar o pensamento crítico e militante na pesquisa.

- A todas e todos os colegas (Marília, Welson, Domingos, Suely, Rafaela, Sabrina, Simy, Iraineide, William, Raifran, Jader, Larissa, Eunápio, Marcel).
- A Luciano Penha pelos conselhos e sugestões acadêmicas e profissionais.
- A banca de qualificação, Luis Aragón e João Marcio Palheta, pelas sugestões e críticas.
- Ao meu amigo José Sobreiro Filho (Nino) por conversas críticas, apoios e parcerias.
- A Juliana Silva por sua atenção e paciência em elaborar as cartografias, além de seus ouvidos sensíveis para ouvir minhas “palestras”.
- A comunidade e associação de Santerenzinho por me conceder um pouco do seu tempo e me permitir compartilhar um pouco do meu trabalho para com eles.
- Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) pela Bolsa de Doutorado.
- Ao projeto Hidrelétricas, Sociedades e Ambiente na Amazônia - HISAM (convênio FAPESPA), coordenado no NAEA pela Prof. Edna Castro, do qual garantiu algumas viagens de campo.

Idade madura em olhos, receitas e pés, ela me invade com sua maré de ciências afinal superadas.

Posso desprezar ou querer os institutos, as lendas,

descobri na pele certos sinais que aos vinte anos não via.

Eles dizem o caminho,

embora também se acovardem

em face a tanta claridade roubada ao tempo.

(Carlos Drummond de Andrade)

Os homens passam pelo rio, usam o rio, trabalham no rio, alimentam-se do rio, navegam pelo rio, vivem no rio, e morrem no rio. Todavia, pelo devaneio, percebem que há uma outra realidade que lhes estimula um estado de alma diferente, que lhes permite olhar e perceber esse rio de uma outra forma, plena de um mistério encantatório, magicamente real, capaz de fazer desse rio “uma realidade simbólica sensível e que se revela como uma finalidade sem representação de um fim”. Algo que corresponde a uma situação estetizada.

(João de Jesus Paes Loureiro)

[...] sempre que um intelectual analisa o mundo sem um compromisso político, é chegado um ponto que tudo se torna apenas “puro academicismo”. Por outro lado, o compromisso político sem análises acadêmicas pode levar ao retrocesso e não ser, nem um pouco, eficaz.

(David Harvey)



## RESUMO

O Brasil, a partir da década de 2000, começou a se inserir competitivamente nos circuitos produtivos e financeiros globais, via políticas para o aumento de exportações de *commodities*. Essa inserção no processo de mundialização fez-se por meio da construção de políticas territoriais e de projetos de infraestrutura do Estado, cujo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é emblemático. O PAC, como política de Estado, construiu uma perspectiva de planejamento e políticas públicas de maneira continuada e de longo prazo. A Amazônia oriental, principalmente o estado do Pará, é à região que apresenta um grande destaque, com projetos e investimentos (públicos e privados), em obras de infraestrutura: energética, logística (transporte) e construção de terminais portuários privados. Considerando tal discussão, esta tese busca analisar criticamente a lógica e as estratégias do Estado brasileiro, por meio de políticas públicas na Produção de Complexos Portuários (PCP) no Oeste do Pará, e, seus efeitos. Seguindo a Teoria de campo de Pierre Bourdieu, procurou-se acionar e dialogar com perspectiva de que as particularidades de interesses, as lógicas, as estratégias e seus efeitos estão vinculados às lutas pelo controle de diversos capitais e do poder correlativo dos agentes que compõe o que se denomina de “Campo do poder do Estado”. A abordagem interdisciplinar foi o elemento norteador, cujo recorte de análise pautou-se na “articulação da dimensão política e econômica”, seguindo os aportes teóricos: i) da Sociologia Econômica/Política, de Pierre Bourdieu; ii) da Sociologia Política, de Nicos Poulantzas; iii) da Geografia Econômica, de David Harvey; iv) da Economia Financeira, de François Chesnais; e, v) na Sociologia Crítica do Desenvolvimento (SCD), de Edna Castro. O caminho analítico estrutura-se em três eixos de análise, com dados de: a) Agentes governamentais, Agentes mercantis e Espaços de ação coletiva. a) *Agentes governamentais*: entrevistas com membros do poder público e documentos institucionais e oficiais do Estado brasileiro (planos e programas, federal e Estadual), leis, convênios, diagnóstico participativo e plano diretor - dados estes analisados com base no confronto com observações, entrevistas e fotografias de pesquisa de campo, acerca da materialização das políticas portuárias; b) *Agentes mercantis*: entrevista com um empresário e grande investidor no setor portuário no estado Pará; discursos e conteúdos mercantis em audiências públicas, nos EIAs/RIMAs, no convênio entre Prefeitura de Itaituba e associação dos Agentes dos portuários no Oeste do Pará; no plano diretor, que teve financiamento dessa associação; e, c) os *Agentes dos Espaços de ação coletiva*: com entrevistas semiestruturadas e questionários com a Comissão Pastoral da Terra (CPT)-Prelazia de Itaituba e o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) (de 2014 a início de 2018), como forma de analisar as estratégias de resistência, de lutas sociais e ações, em virtude da PCP. Há duas lógicas intrínsecas: a lógica, em primeiro plano, das políticas públicas de infraestrutura pelo Estado brasileiro, na PCP, advém, sobretudo, pelo fato de que a maioria dos financiamentos, investimentos estrangeiros e abertura de créditos (Chinês, sobretudo) são anunciados globalmente para o setor do agronegócio, com isso o Estado busca capturar capitais e estimular o “desembarque” de investimentos estrangeiros, ligados direta ou/e indiretamente ao agronegócio. Em segundo plano, é que novos agentes emergiram e novos relacionamentos foram forjados, entre “oligarquias modernas” (conservadora-liberal e agroindústria), que estão dentro e fora do Estado, com interesses e jogos para frações de classes hegemônicas ligadas ao agronegócio. As estratégias são uma sequência de ações coordenadas: de leis/decretos, planos e políticas para estruturação e legitimação do campo do agronegócio, no qual o Estado também compõe; e, os efeitos são: transformações e conflitos societoterritoriais. Além disso, a “emergência”, em termos de lutas e resistência, como a CPT e o MAB, com relação à PCP. Dentro desse contexto, a PCP, por meio das políticas públicas do Estado constitui a materialização de lógicas distantes e capitalistas (importação e territorialização de lógicas) pautada na financeirização, na corporatização, na mercadorização dos territórios e nas espoliações de diversas ordens, cujo “espoliador oficial” é o Estado - por estruturar, regular e subsidiar: ajustes espaciais capitalistas e executar políticas seletivas que são encaradas como política de Estado, como forma ganhos materiais e simbólicos.

**Palavras-chave:** Portos; Logística; Estado; Oeste do Pará; Amazônia

## ABSTRACT

Brazil, starting in the 2000s, began to compete competitively in the global productive and financial circuits, through policies to increase commodity exports. This insertion in the process of globalization was done through the construction of territorial policies and state infrastructure projects, whose Growth Acceleration Program (PAC) is emblematic. The PAC, as a State policy, has built a perspective of planning and public policies in a continuous and long-term way. The eastern Amazon region, particularly in the state of Pará, is in the region that stands out, with projects and investments (public and private), in infrastructure works: energy, logistics (transportation) and construction of private port terminals. Considering this discussion, this thesis seeks to critically analyze the logic and strategies of the Brazilian State, through public policies in the Production of Port Complexes (PCP) in the West of Pará, and its effects. Following the field theory of Pierre Bourdieu, we tried to engage and dialogue with the perspective that the particularities of interests, logic, strategies and their effects are linked to the struggles for control of several capitals and the correlative power of the agents that compose the that is denominated of "Field of the power of the State". The interdisciplinary approach was the guiding element, whose analysis was based on the "articulation of the political and economic dimension", following the theoretical contributions of: i) the Economic / Political Sociology, of Pierre Bourdieu; ii) Political Sociology, by Nicos Poulantzas; iii) Economic Geography, from David Harvey; iv) Financial Economy, from François Chesnais; and v) Critical Sociology of Development (SCD), from Edna Castro. The analytical path is structured in three axes of analysis, with data from: a) Government agents, commercial agents and spaces of collective action. a) Government agents: interviews with members of the public power and institutional and official documents of the Brazilian State (plans and programs, federal and state), laws, agreements, participatory diagnosis and master plan - data analyzed based on the confrontation with observations, interviews and field research photographs, on the materialization of port policies; b) Commercial agents: interview with a businessman and major investor in the port sector in the state of Pará; speeches and market contents in public hearings, EIAs / RIMAs, the agreement between Itaituba City Hall and the Association of Port Agents in Western Pará; in the master plan, which was financed by this association; and, c) Collective Action Space Agents: with semi-structured interviews and questionnaires with the Comissão Pastoral da Terra (CPT) - Itaituba Region and the Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) (from 2014 to early 2018), as way of analyzing the strategies of resistance, of social struggles and actions, by virtue of the PCP. There are two intrinsic logics: the logic, in the foreground, of public policies on infrastructure by the Brazilian State, in the PCP, is mainly due to the fact that most of the financing, foreign investment and credit (especially Chinese) are announced globally for the agribusiness sector, the State seeks to capture capital and stimulate the "landing" of foreign investments, directly and / or indirectly linked to agribusiness. Secondly, new agents emerged and new relationships were forged between "modern oligarchies" (conservative-liberal and agribusiness), who are inside and outside the state, with interests and games for fractions of hegemonic classes linked to agribusiness. The strategies are a sequence of coordinated actions: laws / decrees, plans and policies for structuring and legitimating the agribusiness field, in which the State also composes; and, the effects are: socio-territorial transformations and conflicts. In addition, the "emergency" in terms of struggles and resistance, such as CPT and MAB, with respect to the PCP. Within this context, the PCP, through the public policies of the State, constitutes the materialization of distant and capitalist logics (import and territorialization of logics) based on financeirization, corporatization, the commodification of territories and the spoliation of various orders, whose "official" is the state - for structuring, regulating, and subsidizing: capitalist spatial adjustments and executing selective policies that are viewed as state policy, as material and symbolic gains.

**Keywords:** Ports; Logistics; State; West of Pará; Amazônia

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Mapa de Localização do Município de Itaituba, Oeste do Pará.....	35
Figura 2: Esquema de representação do Campo do Poder com relação à questão portuária....	38
Quadro 1: Matriz síntese-analítico da pesquisa.....	40
Figura 3: Os desembolsos públicos e privados em infraestrutura 1999-2008.....	77
Figura 4: Mapa de “localização” dos investimentos do PAC na Amazônia.....	86
Figura 5: Mapa da distribuição espacial dos portos autorizados pela ANTAQ de 2013 a 2017, por municípios brasileiros. ....	92
Figura 6: Foto dos portos graneleiros à margem direita do rio Tapajós, Itaituba.....	93
Figura 7: Fotos dos terminais portuários da Hidrovias do Brasil e da Cianport.....	94
Figura 8: Porto da Caramuru Alimentos, a margem esquerda do rio Tapajós, Itaituba.....	95
Figura 9: Foto da estrutura metálica do porto da Caramuru Alimentos que se estende até o rio Tapajós, Itaituba.....	95
Quadro 2: Previstos/planejados, em operação ou em construção, em Itaituba e Rurópolis, Oeste do Pará.....	96
Figura 10: Foto do terminal portuário petrolífero, da empresa Equador, no Distrito de Miritituba.....	98
Figura 11: Entrada do porto da Empresa Equador, em maio de 2016.....	99
Figura 12: Área próxima onde se localiza o porto da Empresa Equador.....	99
Quadro 3: Principais plano/programa/ações das políticas públicas portuárias desenvolvidas pelo Governo Federal desde 2007.....	101
Figura 13: Pontos de interesse para instalação de terminais portuários e hidrovias navegáveis.....	106
Figura 14: Pontos de interesse específicos para instalação de terminais portuários no Brasil.....	106
Figura 15: Distribuição espacial dos estados que possuem e não possuem projetos financiados, por meio FMM (de 2007 a 2017) .....	114
Figura 16: Corredores Logísticos Estratégicos – Exportação.....	128
Gráfico 1: Movimentação de grãos (soja e milho) dos portos de 2010 a 2017 (toneladas)....	133

Figura 17: Trechos a serem pavimentados da BR-163 – Folder do MTPA.....	141
Figura 18: O Arco Norte e sua prioridade no Plano Agrícola e Pecuário 2017/2018.....	143
Figura 19: Registro fotográfico da audiência pública sobre a Ferrogrão, em Itaituba, dia 18 de janeiro de 2018.....	145
Figura 20: Traçado da ferrogrão até os portos em Itaituba e Rurópolis - Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) .....	148
Figura 21: Localização e distribuição espacial dos <i>Clusters</i> portuários.....	149
Figura 22: Projeção de demanda de Soja para os Diversos <i>Cluster</i> Portuários (2014 e 2042).....	150
Figura 23: Distribuição espacial dos empréstimos/financiamentos na América Latina pela China (2005 a 2016).....	168
Figura 24: Rotas e fluxos econômicos com a construção do Canal Interoceânico da Nicarágua.....	172
Figura 25: Países incluídos na ‘ <i>One Belt One Road</i> ’ Initiative.....	174
Figura 26: Silk Road Belt (tracejado rosa) e Maritime Silk Road (tracejado em azul).....	175
Gráfico 2: Movimentação total de cargas, exportações para a Ásia e China, 2010 e 2016.....	182
Gráfico 3: Transações comerciais históricas com a China (1997-2017) – US\$ FOB (Bilhões) .....	183
Figura 27: Configuração do campo de produção da soja.....	193
Figura 28: Agentes do campo do agronegócio vinculados às empresas agroindustriais.....	193
Quadro 4: Composição do Grupo do Amaggi.....	199
Figura 29: linha temporal de expansão do Grupo Amaggi.....	200
Figura 30: Mapa de localização de expansão urbana no Distrito de Miritituba e da área Zona Industrial no Município de Itaituba, Oeste do Pará – na margem direita do Rio Tapajós.....	228
Figura 31: Mapa do Plano Diretor de Itaituba de 2006, Oeste do Pará – Miritituba como espaço de habitação, lazer e esporte.....	229
Figura 32: Terreno a venda em um lago, no distrito de Miritituba, um afluente do rio Tapajós.....	241
Figura 33: Conjunto Habitacional Wirland Freire.....	243

Figura 34: Conjunto Habitacional do Piracaná.....	243
Figura 35: Residencial Viva Itaituba.....	243
Figura 36: Residencial Jardim América – Buriti Empreendimentos.....	243
Figura 37: Residencial Campo Belo.....	245
Figura 38: Residencial Bellas Terras – Itaituba.....	246
Figura 39: Expansão urbana/malha urbana de Itaituba em função da expansão de agentes imobiliários (análise comparativa espaço-temporal – 2005 e 2017).....	247
Figura 40: Expansão urbana em função da expansão do perímetro Urbano de Itaituba.....	248
Figura 41: Fotos da área de grande fluxo de pessoas no trajeto por balsa de Miritituba-Centro Comercial de Itaituba, em 2014.....	258
Figura 42: Gráfico de crescimento da frota de veículos de Itaituba de 2010-2015.....	259
Figura 43: Acidentes e mortes no trânsito no município de Itaituba, em Jornais eletrônicos.....	261
Figura 44: Os múltiplos casos de violências em Itaituba estampado em jornais impressos e eletrônicos, de 2014 a fevereiro de 2018.....	263
Figura 45: Imagens de manifestações em Itaituba, em 2017.....	265
Figura 46: fotografias do porto flutuante da Bertolini – porto sem licença ambiental para operar.....	267
Figura 47: Mapa multitemporal da mudança da ocupação, em virtude dos portos e Pátio de triagem no perímetro urbano de Miritituba.....	271
Figura 48: Mapa de localização dos portos e pátios de triagem e suas “ocupações”, em 2017.....	272
Figura 49: Áreas desmatadas – Posto Mirian e Pátio de Triagem Embargado, no Km 30/Distrito de Campo Verde/Itaituba – Entroncamento entre BR-163 e BR-230.....	272
Figura 50 - Posto e Pátio de caminhões da Império Transportes (A e B)- Bunge/Amaggi- em 2014 e Pátio de Triagem ML (C e D).....	273
Figura 51: Assoreamento do Igarapé do Santo Antônio.....	273
Figura 52: Desmatamento na Estrada que vai para Santarenzinho e Porto Ipiranga/posto dado.....	273
Figura 53: Fotos do Bairro Nova Miritituba e a estrada de acesso aos	

portos (Via transportuária).....	274
Figura 54: Bairro Nova Miritituba e estrada de acesso aos portos que estão em operação (Via transportuária) .....	275
Figura 55: Audiência Pública realizada no Distrito de Campo acerca das ETCs de Santarenzinho.....	278
Figura 56: Fotografias da área de acesso ao Porto da RTL (Desmatamento, terraplanagem e barramento de igarapé) .....	279
Figura 57: imagens de satélite da evolução multitemporal do desmatamento realizado pela empresa RTL.....	280
Figura 58: Fotografias da comunidade de Santarenzinho.....	288
Figura 59: Fotografias da escola (A), igreja (C) e sede derrubada (D) e a nova escola improvisada (E e F) e também a fotografia da escola antes da destruição (B) .....	295
Figura 60: Localização da Comunidade de Santarenzinho e o “cercamento” pelos por portos.....	298
Figura 61: Fotos do Seminário Portos na Região do Tapajós, Itaituba.....	314
Figura 62: Seminário Portos no Rio Tapajós, realizado nos municípios de Itaituba e Rurópolis.....	315
Figura 63: Cartilha Portos no Tapajós: O Arco do Desenvolvimento e da Justiça Social?.....	316
Figura 64: Imagens e fotografia do protocolo de consulta, o ato de lançamento do Protocolo e fotografia dos membros apoiadores (MAB, Terra de Direitos e CPT).....	317
Figura 65: Imagens de folder e do vídeo do documentário “Protocolos de Consulta no Tapajós: experiências ribeirinhas e quilombolas” (lançado em Santaré, dia 28 de maio de 2018) .....	318

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Investimento estatal no “setor de infraestrutura” – 1980 - 1993 (US\$ milhões).....	73
Tabela 2: Investimentos de acordo com o setor hidroviário advindos do PAC 1 (em milhões de reais) .....	86
Tabela 3: Investimentos de acordo com o setor hidroviário, advindos do PAC 2 (em milhões de reais) na Amazônia.....	86
Tabela 4: Terminais portuários autorizados no Brasil, para a Amazônia, Pará e Oeste do Pará e sob análise para Brasil, Amazônia, Pará e Oeste do Pará – e Via anúncio público para o Oeste do Pará até final de 2016.....	91
Tabela 5: Embarcações, repasses de financiamento e projetos contratados a partir do fundo nacional de Marinha Mercante (de 2007 até 31/10/2017).....	114
Tabela 6: Valores contratados de projetos por estados de 2007 a 2017 (R\$ milhões) .....	115
Tabela 7: Movimentação de grãos pelos portos paraenses, de 2010 a 2017, em toneladas...	133
Tabela 8: Compromissos de empréstimos chineses por país e setor (US \$, bi = bilhão, mi = milhão) (2005- 2016) - países da América Latina (acumulados nesse período) .....	168
Tabela 9: Empréstimos financeiros de instituições financeiras ao grupo principalmente na década de 2000.....	202
Tabela 10: Frota dos principais veículos e sua expansão, nos anos de 2010, 2015 e 2017....	259
Tabela 11: Principais formas de violência no município de Itaituba, de 2012 a 2017.....	264

## LISTA DE SIGLAS

AALPs	Áreas de Apoio Logístico Portuário
ABDIB	Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base
ABGF	Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A.
ABIOVE	Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRATEC	Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público
ABTP	Associação Brasileira dos Terminais Portuário
ACEBRA	Associação das Empresas Cerealistas do Brasil
ALBA	Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América
AMPORT	Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica
ANBID	Associação Nacional dos Bancos de Investimento
ANBIMA	Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiros e de Capitais
ANDIMA	Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANUT	Associação Nacional dos Usuários de Transportes de Carga
ASEAN	Associação de Nações do Sudeste Asiático
ASEAN + 6	ASEAN China, Japão, Coreia do Sul, Índia, Austrália e Nova Zelândia
ASSECOR	Associação Nacional dos Servidores da Carreira de Planejamento e Orçamento
ATAP	Associação dos Terminais Portuários de Uso Privativo e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós
ATOC	Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tocantins
BASA	Banco da Amazônia
BC	Banco Central
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNDESPAR	BNDES Participações S.A.
BOC	Bank of China
BOCOM	Bank of Communications
BRICS	Brasil, Rússia, Índia China e África do Sul
CADAM	Caulim da Amazônia S/A
CAMCE	China Camc Engineering
CAR	Cadastro Ambiental Rural
CCB	China Construction Bank
CCCC	China Communication and Construction Company
CCO	Centro de Controle Operacional
CDA	Certificado de Depósito Agropecuário
CDB	China Development Bank
CDFMM	Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante
CDP	Companhia Docas do Pará
CEAPAC	Centro de Apoio a Projetos de Ação Comunitária
CEDES	Centro de Estudos e Debates Estratégicos



CEF	Caixa Econômica Federal
CELAC	Comunidade de Estados Latino-americanos e Caribenhos
CEMULTI	Cesari Empresa Multimodal de Movimentação de Materiais
CFR Santarém	Casa Familiar Rural de Santarém
CIANPORT	Cia. Norte de Navegação e Portos
CITA	Conselho Indígena Tapajós Arapiuns
CITIC	Citic Construction Co. Ltd.
CLAIFUND	China-Lac Industrial Cooperation Investment Fund Co. Ltd.
CLPI	Consulta Livre, Prévia e Informada
CNA	Confederação Nacional de Agricultura
CNBB	Conferência Nacional dos Bispos do Brasil
COAMO	Cooperativa Agropecuária Mourãoense Ltda
CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo
CONAMA	Conselho Nacional de Meio Ambiente
CONAPORTOS	Comissão Nacional das Autoridades nos Portos
COPEs	Conselho da Política Estadual de Socioeconomia
CPC	Diretoria de Portos e Costas
CPT	Comissão Pastoral da Terra
CRA	Certificados de Recebíveis do Agronegócio
CREC	China Railway Engineering Corporation
CVM	Comissão de Valores Mobiliários
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNP	Distribuidora Nacional de Petróleo LTDA
DOEPA	Diário Oficial do Estado do Pará
DPP	Domicílios Particulares Permanentes
e- SIC	Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental
EIA/RIMA	Relatório de Impacto Ambiental/Estudo de Impacto Ambiental
EMBRAPS	Empresa Brasileira de Portos de Santarém
EPL	Empresa de Planejamento e Logística S.A.
ETC	Estação de Transbordo de Carga
ETCs	Estação de Transbordo de Cargas
FAOR	Fórum da Amazônia Oriental
FASE	Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional
FDEPM	Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo
FGP	Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas
FHIS	Fundo municipal de Habitação de Interesse Social
FIESP	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FIOL	Ferrovias de Integração Oeste-Leste
FIX	Fundo Indígena do Xingu
FLDES	Fundo de Mulheres Luzia Dorothy do Espírito Santo
FMI	Fundo Monetário Internacional
FPA	Frente Parlamentar da Agropecuária

FSPA	Pré-Fórum Social Panamazônico
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
FUNDO	Fundo de Cooperação Brasil-China para a Expansão da Capacidade Produtiva
GAP	Gerência de Autorização de Instalações Portuárias
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
GIF	Global Infrastructure Facility
GI-GERCO	Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro
HKNCD	Hong Kong Nicaragua Canal Development
I PND	I Plano Nacional de Desenvolvimento
IBASE	Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICBC	Industrial and Commercial Bank of China
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
IDA	Índice de Desempenho Ambiental
IDE	Investimentos Direto Estrangeiro
IDH	The Sustainable Trade Initiative
II PND	II Plano Nacional de Desenvolvimento
II PNLI	II Plano Nacional de Logística Integrada
II PNLP	II Plano Nacional de Logística Portuária
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INESC	Instituto de Estudos Socioeconômicos
IOF	Imposto sobre Operações Financeiras
IP4	Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISS	Imposto Sobre Serviços
LCA	Letras de Crédito do Agronegócio
LDC	Louis Dreyfus Company
LO	Licença de Operação
LP	Licença Prévia
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MDA	Ministério do Desenvolvimento Agrário
MDS	Ministério do Desenvolvimento Social
MPDG	Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão da República Federativa do Brasil
MPF	Ministério Público Federal
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
NBD	Novo Banco de Desenvolvimento
OBOR	One Belt One Road' Initiative
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONGs	Organizações não Governamentais
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAE	Projeto de Assentamento Extrativista
PAS	Plano Amazônia Sustentável

PCP	Produção de Complexos Portuários
PEANN	Plano Estadual de Atração de Novos Negócios
PEP	Prêmio de Escoamento do Produto
PGM	Procuradoria Geral do Município
PGO	Plano Geral de Outorgas
PGRS	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos Portos Marítimos Brasileiros
PIB	Produto Interno Bruto
PIL - Portos	Programa de Investimentos em Logística – Portos
PIN	Programa de Integração Nacional
PNCA	P Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária
PND	Planos Nacionais de Dragagem
PNIH	Plano Nacional de Integração Hidroviária
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes
PNV	Plano Nacional de Viação
PORTÓBRAS	Empresa de Portos do Brasil S/A
PPI	Programa de Parcerias de Investimentos
PPPs	Parcerias Público-Privadas
PRGAP	Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária
PRONAF	Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar.
PSP	Porto Sem Papel
PSR	Programa de Subvenção ao Prêmio do Seguro Rural
PTS	Plano Territorial Socioeconômico
RCEP	Acordo Regional de Parceria Econômica Regional
REIDI	Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura
REPORTO	Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária
RTL	Rio Tapajós Logística
SEAD	Secretaria Especial de Agricultura Familiar e do Desenvolvimento Agrário
SEDEME	Secretária de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia /Pará
SEMAS	Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade/Pará
SEP	Secretaria Especial dos Portos
SEPM	Superintendência do Ensino Profissional Marítimo
SIG-T	Sistemas de Informações Geográficas para Transportes
SINTEPP-Itaituba	Sindicato dos Trabalhadores de Educação Pública do Estado do Pará em Itaituba
SNP	Secretaria Nacional de Portos
STTR Itaituba	Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais
STTR Santarém	Sindicato de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
Terfron	Terminal Portuário Fronteira Norte
TEU	Twenty-foot Equivalent Uni
TGPM	Terminal de Grãos Ponta da Montanha
TMU 1	Terminal de Múltiplo Uso 1

TMU2	Terminal de Múltiplo Uso 2
TNC	The Nature Conservancy
TUP	Terminal de Uso Privativo
TUP Turismo	Terminais de Turismo
UFOPA	Universidade Federal do Oeste do Pará
UHE	Usina Hidrelétrica
UNASUR	União de Nações Sulamericanas
VTMIS	Projeto de Implantação dos Sistemas de Gerenciamento de Tráfego de Navios
ZCIP	Zona Comercial, Industrial e Portuária

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>23</b>
<b>2. ESTADO E POLÍTICAS PÚBLICAS (PORTUÁRIAS): APROXIMAÇÃO, IMERSÃO E DIALOGO.....</b>	<b>53</b>
<b>2. 1. Políticas Públicas Portuárias – a retórica seletiva e seu processo de integração global.....</b>	<b>64</b>
2.1.1 A Política Pública Portuária no Brasil: uma breve sistematização.....	65
<b>3. POLÍTICAS PÚBLICAS PORTUÁRIAS NO BRASIL A PARTIR DE 2007.....</b>	<b>83</b>
<b>3.1. A produção de complexos portuários no Oeste do Pará: portos do agronegócio e estratégias das políticas públicas portuárias.....</b>	<b>89</b>
<b>4. O ARCO NORTE E “PORTOS PARA TODO LADO”: UM PROJETO DE ESTADO? .....</b>	<b>120</b>
<b>4. 1. O Arco Norte como um projeto político de Estado, neoconservador, desenvolvimentista e colonialista .....</b>	<b>120</b>
4.1.1 Corredores Logísticos e o projeto Arco Norte e sua relação com os portos.....	126
<b>5. “EFEITO CHINA”, INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA, NO BRASIL E A CONSTRUÇÃO DO ARCO NORTE .....</b>	<b>157</b>
<b>5.1. Entre e além do “Efeito China” – uma pequena análise.....</b>	<b>157</b>
5.1.1 Para além do “Efeito China” e o Grupo Amaggi: fisionomia política do jogo de interesses.....	185
5.1.2 O Grupo Amaggi – agente defensor, indutor e produtor (mas não exclusivo) de complexos portuários e da consolidação do Arco Norte.....	190
<b>6. ORDENAMENTOS E ESPECULAÇÃO FUNDIÁRIA E IMOBILIÁRIA EM ITAITUBA – OS AGENTES PORTUÁRIOS COMO OS PRINCIPAIS INCENTIVADORES?.....</b>	<b>221</b>
<b>6. 1 Antecipação espacial e ordenamentos: um processo inicial de territorilização de agentes econômicos .....</b>	<b>221</b>
<b>6.2 Os agentes portuários, políticas portuárias e ordenação: espoliação por especulação fundiária e imobiliária .....</b>	<b>237</b>
<b>7 COMPLEXO PORTUÁRIOS, ESPOLIAÇÃO, CONFLITOS SOCIOTERRITORIAIS E RESISTÊNCIA.....</b>	<b>255</b>
<b>7. 1 Acumulação por espoliação e espoliação oficial do Estado: as transformações socioterritoriais enquanto violências.....</b>	<b>256</b>

<b>7.2 Degradação socioambiental como uma característica e lógica orgânica/natural dos agentes econômicos portuários.....</b>	<b>269</b>
<b>7.3. Conflitos socioterritoriais: duas situações distintas, mas com a mesma lógica imperativa.....</b>	<b>281</b>
7. 3. 1 Produção de conflitos socioterritoriais e inércia da reprodução sociometabólica.....	284
<b>7. 4 Resistência para (re)existir: ações da CPT-Prelazia de Itaituba e MAB face aos projetos portuários.....</b>	<b>299</b>
7.4.1 Resistência no Oeste do Pará: destravando silenciamentos - a CPT-Prelazia de Itaituba e MAB.....	301
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>321</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>329</b>
<b>APÊNDICES.....</b>	<b>362</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>382</b>

## 1. INTRODUÇÃO

*Todo começo é involuntário*  
(Fernando Pessoa) (PESSOA, 1997, p.143)

O interesse e a proximidade<sup>1</sup> nossa com o tema Estado e políticas públicas na área portuária na Amazônia não foi “involuntária”<sup>2</sup>. Surge enquanto discente do Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, da Universidade Federal do Pará, na Dissertação de Mestrado (defendida em julho de 2012), quando buscamos estudar a Companhia Docas do Pará (CDP)<sup>3</sup>. Estávamos preocupados em: (1) identificar o processo, gênese e ampliação da educação ambiental na área portuária, no que concerne o ano da constituição da política ambiental portuária brasileira e da agenda pública ambiental; (2) mostrar as ações dessa agenda ambiental portuária e suas características; e, (3) analisar criticamente a lógica/objetivos e estratégias da inserção da educação ambiental na área empresarial portuária, e seus impactos nos trabalhadores, a partir do estudo de caso da CDP.

Além disso, houve a possibilidade de identificar e analisar em que “ideia” se assenta o processo de inserção da dimensão ambiental do setor empresarial portuário brasileiro (Companhia Docas) e analisar criticamente o papel da CDP e dos seus portos diante do avanço das frentes econômicas em direção à Amazônia oriental e sua relação com apropriação ambiental.

A ênfase da pesquisa era a dimensão ambiental, mas paralelamente (ao longo da dissertação, de alguns capítulos) tivemos a oportunidade investigar o lugar da Amazônia nesse processo de mudanças na logística portuária e de transporte pensada para escala interativa

---

<sup>1</sup> A forma de iniciarmos a introdução elucidando a aproximação com o objeto deve-se a três motivos. O primeiro para mostrar que a pesquisa científica “não cai do céu e nem nasce do chão”, ela é um constructo lento e repleto de incompletudes/incoerências metodológicas e epistemológicas. Segundo para mostrar, mesmo de forma breve, o itinerário do pesquisador/pesquisa. O terceiro motivo é subliminarmente é realizarmos uma crítica a “pesquisas pacotes” tanto acadêmica como do terceiro setor (ONGs), cuja preocupação está em buscar resultados e dados e não refletir e construir uma agenda continuada de pesquisa e engajamento crítico ao “tema-político”. Em síntese busca-se desmistificar a compreensão de que a pesquisa científica sempre parte de “incursões que tiveram desdobramentos claros, escamoteando o tempo consagrado a exercícios intelectuais que não levaram a lugar nenhum, ou, poderia dizer, não levaram senão à experimentação de sua inocuidade ou pobreza” (VAINER, 2005, p.4).

<sup>2</sup> Cabe pontuar que não estamos reduzindo a obra de Fernando Pessoa, O livro de Desassossego, a um fragmento; usamos como uma forma de diálogo e reflexão.

<sup>3</sup> A CDP é uma empresa (fundada em 1967), uma Sociedade de Economia Mista desde 1969. E a partir de 1976 também se torna uma Sociedade por Ações. O CDP possui um “Capital Social”, com base o ano de 2018, de R\$ 360.147.737,54. É responsável pela administração e a exploração comercial dos portos organizados e demais instalações portuárias do Estado do Pará. De forma bem ampla a CDP desempenha além das atividades de exploração e organização Portos (Vila do Conde, de Santarém, de Altamira, de Itaituba, de Óbidos, além do Terminal Petroquímico de Miramar e do Terminal Portuário de Outeiro), o controle sobre as Hidrovias da Amazônia Oriental (Hidrovia Teles Pires – Tapajós e do Araguaia - Tocantins).

internacional. Além disso, fomos explicitando os *portfolios* de investimentos, nos diversos modais e nos portos amazônicos, conseqüentemente nos portos da CDP, cujas estratégias sistêmicas seriam, sobretudo, a inserção no processo integração produtiva e financeira global<sup>4</sup>, por meio da integração nos “fluxos” de *supply chains* global (MONIÉ, 2011; ROBINSON, 2002; SONG; PANAYIDES, 2008).

Essa estratégia sistêmica seria um processo de “regionalização” e integração global pretendida pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), por assumiram a mesma orientação de integração competitiva regional, principalmente global (CASTRO, 2012a; 2016a). Dentro desse contexto pudemos visualizar investimentos e “adequações”, de cunho tecnológico, de execução de obras e reformas sociometabólicas e coletivas, para o “recebimento” de capital internacional, cujo “agente gestor/planejador era o Estado”.

O Estado figura nesse contexto enquanto centralizador e organizador político de políticas (muito distante de um Estado diluído e enfraquecido, ou de separação da economia e política), contudo, tendo um feixe complexo de redes de relações e lutas de poderes. O Estado seria um agente econômico e político que busca conquistar outros capitais ou diferentes tipos de capitais, cujas estas conquistas não seriam para socialização, de uma maneira ampla, mas sim compartilhados por uma de fração de classe que está na rede e o imerso no jogo ou no seio do Estado.

Para Silveira (2018, p. 3):

O papel do Estado, por meio das políticas públicas, foi direcionado para: 1) a construção e melhoria das infraestruturas em nós estratégicos da rede de circulação nacional, como dragagem e derrocagem em canais portuários, túneis, pontes, contornos e duplicações rodoviárias e outros; 2) a construção de novas infraestruturas estratégicas (portos, autoestradas, Portos Secos, linhas ferroviárias e outros) capaz de mudar a antiga lógica espacial de circulação regional (concentrada no Sudeste e no Sul) para outra, um pouco mais descentralizada, em que se direcionaram tanto recursos públicos e privados quanto público-privados (parcerias público-privadas); 3) a formulação e implementação de um sistema de normas e tributação (sistemas de ações, relações de produção), com a finalidade de desburocratizar a movimentação de mercadorias (importação/exportação e circulação interna), abrandar e padronizar impostos e taxas. Todos esses elementos da “logística de Estado” caminharam na direção de amortecer os custos totais da circulação do capital por meio da fluidez territorial.

Durante o desenvolvimento da dissertação, principalmente a partir de 2012, o Governo Federal incrementava uma nova estratégia nacional, voltada à logística de transportes/infraestrutura, relacionado a investimentos estratégicos em portos e no setor

---

<sup>4</sup> Tivemos a oportunidade de publicar alguns trabalhos sobre esse assunto específico (RODRIGUES; CASTRO; 2012a, 2012b; RODRIGUES; CASTRO; RODRIGUES, 2013; RODRIGUES; CASTRO; RODRIGUES, 2013).



energético, com a justificativa da necessidade de superar o chamado “apagão logístico”<sup>5</sup> ou custo-Brasil<sup>6</sup>, para a retomada do crescimento econômico (CASTRO, 2016a; SILVEIRA, 2018).

O ano de 2012 era um cenário de grandes investimentos infraestruturais nos portos paraenses: no período 2007-2012 (advindos do PAC 1 e da própria receita da CDP) foram injetados quase 1,2 bilhões (RODRIGUES, 2012); após isso, até 2015, foram mais de 551,4 milhões reais, advindos do PAC 2 (BRASIL, 2013a). De forma geral, só o PAC 1 possibilitou que o investimento público em infraestrutura passasse: de 1,62% do PIB, em 2006, para 3,27% do PIB, em 2010. Esses investimentos reverberaram no crescimento dos investimento no PAC 2 (2011-2014), que ampliou em 72% o volume de recursos investidos, totalizando mais de R\$ 1 trilhão (MACHADO; GOMIDE; PIRES, 2017).

Cabe assinalar que durante esse período de investimentos no setor portuário, já havia 14 ações (programas/planos/ações) que nortearam os investimentos após 2012:

- 1) Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Transporte/2007;
- 2) Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)/2007;
- 3) Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI)/2007;
- 4) BNDES Finem – Logísticas/2007;
- 5) BNDES Finame/2007;
- 6) Fundo da Marinha Mercante – FMM/2007;
- 7) Criação da Secretaria Especial dos Portos (SEP)/2007;
- 8) Plano Geral de Outorgas (PGO)/2010;

<sup>5</sup> Segundo Silveira (2018), “a partir de 2003, com o governo Lula da Silva, como resultado de uma política econômica voltada para a ampliação do mercado interno, do crescimento das exportações de produtos agroindustriais (grãos e carnes), minerais e da importação de insumos e produtos acabados. A China entra mais agressivamente nesse cenário como parceira comercial do Brasil, substituindo os Estados Unidos como principal parceiro comercial. [...] Esse fato foi um dos motivos para diversos analistas e planejadores econômicos e de transportes indicarem um prenho “apagão logístico” (ao modelo do que houve no setor energético no governo de Fernando Henrique Cardoso)” (SILVEIRA, 2018, p. 2).

<sup>6</sup> O discurso do Estado e do setor privado acerca do custo-Brasil (gargalos e precaridades em infraestrutura) é propalado na década de 1990 e depois lentamente abandonado. A partir de 2017 é retomado (com viés mais neoliberal). Essa retomada é expressa no documento, “Panoramas setoriais 2030: desafios e oportunidades para o Brasil”, organizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), cujos fragmentos mais expressivos são os seguintes (comparando infraestrutura de países e diversas “capacidades” a serem desenvolvidas): “A logística de cargas perpassa praticamente todas as atividades econômicas, influenciando a competitividade das empresas e a qualidade de vida da população. Em termos comparativos, há indicadores que posicionam os custos logísticos brasileiros na 55ª posição entre 160 países (LPI, 2016), bem abaixo de países desenvolvidos (por exemplo: Alemanha, 1º; Estados Unidos da América – EUA, 10º) ou mesmo de alguns dos integrantes dos Brics (China, 27º; Índia, 35º)” (BNDES, 2017a, p. 175); com a “capacidade de planejamento de longo prazo, apresentando as condições de contorno que dão sustentabilidade ao plano, sob o ponto de vista econômico, financeiro, das políticas públicas, ambiental e de gestão, num pacto estruturado das ações a empreender, viabilizando a origem contínua de projetos. A ausência de um plano estruturado de longo prazo reduz as chances brasileiras de captar um volume maior de investimento direto estrangeiro aplicado no setor de logística” (BNDES, 2017a, p. 176).

- 9) Estudo - subsídios técnicos para identificação de áreas destinadas à instalação de portos organizados/2010;
- 10) Livreto - O Livro Verde dos Portos/2010;
- 11) Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP)/2011;
- 12) Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos Portos Marítimos Brasileiros (PGRS)/2011;
- 13) Debêntures de Infraestrutura/2011; e,
- 14) Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)/2012.

Dialogando com Castro et al (2014) esses planos e políticas expressam novas regulamentações e mudanças no âmbito do Estado, além de indicar um movimento que contraria o projeto de sociedade plural, do ponto de vista das identidades culturais e das particularidades territoriais. Ainda segundo Castro et al (2014, p. 15):

Trata-se mudanças provocadas pela globalização no papel do Estado e na formulação de suas políticas públicas. Por isso, não é possível simplesmente adaptar-se às novas exigências do capital, em particular na sua versão financeira, com um movimento de concentração de capital, a exemplo da liquidez que se encontra, sobretudo, nos fundos de pensões<sup>7</sup>, de investimento e nas carteiras de seguro, em mãos de poucas empresas e com riscos mundializados.

No entanto, mesmo com identificação desses programas/planos/ações durante nossa pesquisa de mestrado (RODRIGUES, 2012), ainda ficaram muitas lacunas e inquietações abertas, e não respondidas:

- (1) as políticas públicas infraestruturais promovidas pelo Estado brasileiro, sobretudo na Amazônia, estaria construindo um “mercado” de financiamento infraestrutural (KONADU; KALTHOFF, 2013), especialmente na área portuária;
- (2) os agentes econômicos envolvidos na formação de regras gerais seriam capazes de estruturar as relações de mercado portuário; e, como ocorre *cooperative accomplishment* portuário de mercado na Amazônia;
- (3) as ações econômicas seriam realmente um tipo de ação social (SWEDBERG, 2005a);

---

<sup>7</sup> Um exemplo disso é que segundo Ershova e Posokhov (2016), em 2010, os fundos de pensão no Brasil “investiram” cerca de US \$ 62 bilhões em projetos de infraestrutura. Ainda segundo os mesmos autores os projetos da empresa Moody's junto com os fundos de pensão e os investidores privados “investiram”, de 2012 até 2014, R\$124 bilhões. A Moody's é uma classificadora de crédito ou notação financeira de risco, avalia o valor do crédito de emissões da dívida de uma empresa ou um governo. A Moody's cobrem uma variedade de setores, incluindo bancos, seguradoras, gestores de recursos, empresas dos mais diversos setores, companhias de infraestrutura e *project finance*, além de operações estruturadas.

- (4) todas as ações sociais de um campo obedeceriam à mesma lógica das ações econômicas (RAUD, 2007; GRANOVETTER, 2005; 2007);
- (5) quais as ações econômicas são de mercado (comerciais) daquelas que não o são (POLANYI, 1991; STEINER, 2012; SWEDBERG, 2005a);
- (6) o Estado que age na área portuária, age de forma a obedecer ao mercado e a ordem econômica atual;
- (7) as iniciativas de investimentos diretos e indiretos, em determinado país ou países, apontam claramente o maior interesse de um Estado-nação (por exemplo, a China) ou por grandes agentes econômicos, no caso, multinacionais e bancos de investimentos; e,
- (8) o Estado aprofundou o processo de financeirização da economia brasileira e a integração financeira global (LARA; SILVA, 2014), por meio da construção de uma política específica e prioritária/estratégica para produção de *commodities* (FORNILLO, 2014) e para o campo do agronegócio.

As lacunas e inquietações se intensificaram ainda mais com novo cenário de investimentos infraestruturais do Governo Federal, a partir do dia 6 de dezembro 2012, com o lançamento do Programa de Investimentos em Logística – Portos (PIL – Portos) (complementar ao PAC). O objetivo do programa seria incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, como também: i) expandir os investimentos federais no setor portuário visando à redução de custos em planejamento; ii) proporcionar o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, sobretudo, ao mercado exterior (BRASIL, 2013b).

Esse programa canalizou aproximadamente R\$ 54,2 bilhões, destinados a estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de Terminais de Uso Privativo (TUPs), sendo R\$ 31 bilhões até 2014/2015 e R\$ 23,2 bilhões entre 2016/2017. Os portos “beneficiados” foram: a) na Região Sudeste - os de Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí e Santos; b) no Nordeste - Cabedelo, Itaqui, Pecém, Suape, Aratu e Porto Sul/Ilhéus; c) no Norte - Porto Velho, Santana, Manaus/Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Belém/Miramar/Outeiro; e, d) no Sul - o Porto de Paranaguá/Antonina, São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Rio Grande (BRASIL, 2013b).

Somente o PAC, entre 2007 e 2014, injetou, na área de infraestrutura, particularmente de infraestrutura portuária e de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário), 132,3 bilhões de reais (65,4 bilhões de reais investidos, de 2007 a 2010, e R\$ 66,9 bilhões de reais, de 2011 a 2014) (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a). Somados, os investimentos do PAC 1 e 2 no setor hidroviário portuário na Amazônia, são superiores a três bilhões de reais,

dos quais os portos paraenses e amazônico são destinados o maior fluxo financeiro (cabe enfatizar que até 2014 foi 7,5 bilhões investidos nos portos brasileiros) (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014). No porto de Santarém os investimentos giraram na ordem de R\$ 120 milhões<sup>8</sup> e no porto de Vila do Conde, de R\$ 1 bilhão.

E complementar a isso, o Governo Federal anunciou os primeiros TUPs que poderiam ser construídos, com financiamento do Estado. Do total dos 50 TUPs (BRASIL, 2013b): 27 empreendimentos serão instalados na Região Norte, com um investimento de R\$ 1,8 bilhão. O Nordeste será contemplado com três TUPs, num aporte de R\$ 4,5 bilhões. Estão planejados para o Centro-Oeste três novos empreendimentos. Neste caso, os recursos somarão R\$ 43 milhões. O Sudeste receberá R\$ 4,6 bilhões em investimento para construção de 12 novos terminais. No Sul do País serão instalados cinco empreendimentos, num aporte de R\$ 150 milhões.

Já no I Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) desde seu lançamento, no dia 22 de dezembro de 2015, além de contextualizar a situação atual do setor portuário, vem realizar projeção de demanda dos portos, os desafios, os objetivos estratégicos e o portfólio de ações. Entre os desafios futuros foram definidos 18 objetivos estratégicos com indicadores, metas, ações e portfólio de investimentos estimados em R\$ 51,28 bilhões, que contempla tanto aqueles previstos tanto no PIL-Portos, quanto no PAC, divididos da seguinte forma: novos arrendamentos: a) R\$16,24 bilhões; novas instalações privadas: R\$ 19,67 bilhões; b) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento: R\$ 11,11 bilhões; e, c) investimentos públicos em dragagens: R\$ 4,26 bilhões (PNLP, 2015).

O II PNL, lançado também em 2015 (via atualização, que, aliás, torna-se constante), estrutura-se em quatro pilares estratégicos: 1) aprimorar a governança e modernizar a gestão dos portos organizados; 2) melhorar a produtividade, o nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos na movimentação de carga e no transporte de passageiros; 3) adequar a capacidade portuária à demanda de carga e de passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das respectivas instalações portuárias; e, 4) promover a sustentabilidade ambiental e a revitalização de áreas portuárias nos portos organizados (PNLP, 2015).

Nesse contexto, em função do planejamento estratégico do setor iniciado na primeira versão do PNL, a Secretaria Especial de Portos (integrada a partir de 2016 ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA) estruturou um plano de expansão da capacidade

---

<sup>8</sup> Corresponde ao Projeto para construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 (TMU2) e recuperação do Terminal de Múltiplo Uso 1 (TMU 1), do Porto de Santarém.

portuária organizado em cinco linhas: (i) o programa de arrendamentos portuários, (ii) os reequilíbrios e prorrogações de contratos; (iii) as autorizações de instalações portuárias privadas e ampliações de existentes; (iv) os Planos Nacionais de Dragagem (PND); e, (v) as obras de infraestrutura portuária.

Outro ponto do II PNLN foi à relevância as autorizações de instalações portuárias privadas. Cabe pontuar que em pesquisa anterior<sup>9</sup> nossa (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a; RODRIGUES, 2016), em 2013, havia 123 novos pedidos em andamento de requerimentos de autorização de instalação portuária na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ): sendo 63 para Terminais de Uso Privativos (TUP) (29 para Amazônia), 44 Estações de Transbordo de Carga (ETC) (30 para Amazônia), 11 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) (7 para Amazônia) e cinco pedidos para Terminais de Turismo (TUP Turismo)<sup>10</sup>.

Ainda em 2013, segundo a ANTAQ havia 50 anúncios públicos para outorga de construção e exploração privada de portos, correspondendo a investimentos da ordem de R\$ 16,5 bilhões. Desse total de anúncios, 20 foram para Amazônia e 10 para o Pará, sendo 4 para o Oeste do Pará. Segundo a Secretaria Especial de Portos (SEP), dentre as instalações portuárias “autorizadas” (até 31/10/2014) para o Oeste do Pará, estão: Cia. Norte de Navegação e Portos - CIANPORT (Itaituba), Hidrovias do Brasil S/A (Itaituba), Bunge (Itaituba e Barcarena)<sup>11</sup>, Transporte Bertolini (Juruti) (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a).

Além desses portos há terminais portuários submetidos à ANTAQ e processo de planejamento (até final de 2016), mas que ainda não estão sob análise- para o estado do Pará são: J. F. G. Vicente - EPP (ETC em Oriximiná); Rio Marabá Logística S.A. (ETC em Marabá); Búfalo Silos e Logística S.A. (ETC em Marabá), Amazonas Indústrias Alimentícias S.A. (TUP em Belém); Majonav Transporte Fluvial da Bacia Amazônica Ltda (TUP em Belém); Petróleo Sabbá S.A. (TUP em Itaituba); Princomar Indústria de Pesca S.A. (TUP em São João de Pirabas); Rondobel Ind. e Com. de Madeiras Eireli (TUP em Belém); Serraria São Luiz Ltda. (TUP em São Miguel do Guamá); Unirios, Caramuru Alimentos S. A (ETC

---

<sup>9</sup> Dado coletado no dia 11/06/2013 de ANTAQ (2013).

<sup>10</sup> “TUP, ETC, IP4 e IPT são modalidades de portos, definidas respectivamente por: instalação portuária explorada mediante autorização; instalação portuária explorada mediante autorização, utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem; instalação portuária explorada mediante autorização, utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior; instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo. Definições calçadas na Lei 12.815/2013” (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a, p.2).

<sup>11</sup> A partir de 2016 o Grupo Amaggi compra 50% das ações da Bunge e passa se chamar Unitapajós. O porto da Bunge (agora Unitapajós) foi primeiro porto a operar, em 2014.

em Itaituba), Venbras Maritima Ltda. (TUP em Itaituba, PA); e, Venbras Maritima Ltda (TUP em Vitória do Xingu, PA). Além de Cargill, Cianport, Unirios, Chibatão Navegações, Reicon, Brick Logística, Cevital, Amaggi, Transporte Bertolini e Posto Dado/Ipiranga. (RODRIGUES, 2017; 2018) (no capítulo 3 expomos outros portos que solicitaram mais “recentemente” a autorização da ANTAQ). No complexo Itaituba, que envolve o distrito de Miritituba/Itaituba e Santarenzinho/Rurópolis, estão planejados mais de 30 portos. Além disso, estão planejados também quatro pátios de caminhões em Itaituba e cinco em Novo Progresso, Pará.

Todas essas ações sinalizam (re)orientações e ajustes espaciais (HARVEY, 2005a) do território amazônico que configuram ações de Grandes Projetos de Investimento (GPI), os quais também seriam portadores de um grande potencial de organização e transformação dos espaços, um grande potencial para decompor e compor regiões (VAINER, 2007) e (re)orientação política e econômica (JULIO; SILVEIRA, 2011)<sup>12</sup>. Contudo, para Rodrigues (2018, p. 2003):

[As] políticas públicas portuárias, seria[m] criar estratégias para reduzir o tempo de armazenamento de mercadorias, promover a maior fluidez e o aumento da integração entre os elementos do sistema complexo de produção mundial, de relações e redes informacionais/relacionais e financeiras. Consistindo, assim, na formação de um espaço global de fluxos de mercadorias [...], conseqüentemente, no controle de supply chain mundiais, diminuindo os custos de produção, via mais-valia e concorrência intercapitalista, e pressionando a diminuição dos custos na esfera da circulação e produção e alimentando a orgia especulativa e de créditos.

A partir dessas argumentações discorridas temos as seguintes questões de pesquisa:

- A questão norteadora:

Qual a lógica e quais as estratégias do Estado brasileiro, e, seus efeitos, que determinam políticas públicas para a produção de complexos portuários para o Oeste do Pará?

E como questões secundárias:

De que modo o poder do Estado é expresso e se relaciona com o grande capital, tomando como referência, as políticas públicas portuárias implementadas na Amazônia e particularmente no Oeste do Pará?

---

<sup>12</sup> É preciso destacar que a tese possui o recorte analítico, o Estado brasileiro. Esse recorte não constitui uma redução ou supressão da territorialização de outros grandes agentes econômicos (transnacionais, por exemplo), já que estão permeando a tese; porém, precisávamos do ponto de vista científico realizar uma demarcação, para aprofundar, e mostrar a dinâmicos e jogos que Estado, já que o Estado é o gestor espacial e territorial do jogo político.

Como vem se configurando as conexões ou sinergias entre as referidas políticas territoriais (portuárias), municipal, estadual e federal e sua relação global e local/nacional?

Quais são às transformações socioterritoriais<sup>13</sup> e conflitos no município de Itaituba, decorrente da política pública portuária brasileira?

Quais as estratégias de resistência dos movimentos sociais no que tange a essas políticas portuárias para o Oeste do Pará?

Buscando responder a estes questionamentos, temos como objetivo geral analisar criticamente a ação (a lógica e as estratégias) do Estado brasileiro e seus efeitos, por meio de políticas públicas para a produção de complexos portuários no Oeste do Pará. Considerando os seguintes objetivos específicos:

- Identificar e analisar as ações do Estado e sua expressão ao se impregnar no jogo com o grande capital, tomando como referência, de políticas públicas portuárias implementadas na Amazônia, particularmente no Oeste do Pará (Itaituba/Rurópolis), a partir de 2007;
- Identificar e discutir às transformações socioterritoriais (contradições) e conflitos no município de Itaituba, decorrente da política pública portuária brasileira;
- Identificar e analisar as estratégias de resistência dos movimentos sociais no que tange a essas políticas portuárias para o Oeste do Pará;
- Identificar e analisar a política pública portuária desenvolvida no município de Itaituba, como forma de atrair ou estruturar-se com/para a chegada de grandes agentes econômicos graneleiros;
- Mostrar e analisar a relação entre as políticas públicas portuárias, municipal, estadual e federal, de maneira a evidenciar conexões ou sinergias entre as referidas políticas territoriais (portuárias) e sua relação global e local/nacional.

A hipótese deste trabalho é que a ação (a lógica e as estratégias) do Estado brasileiro e seus efeitos, por meio de políticas públicas para a Produção de Complexos Portuários (PCP) no Oeste do Pará estão emaranhadas processualmente e amalgamadamente de dinâmicas econômicas e políticas (mundial e nacional). Possuindo duas lógicas intrínsecas: em primeiro

---

<sup>13</sup> A compreensão de socioterritório é compreendida aqui não só o lugar de/da vida (aspectos físicos), mas também a permeabilização/internalização corporal individual e coletiva sobre meio (e lugar) de produção de/da vida, de projetos (decisões de vida), portanto, sociais e simbólicos. O socio "colado" sobre o território constitui uma ênfase maior ao "território". "Território" que, aliás, já possui o social na "sua sob e sub pele", ou seja, uma amalgama, um fusão/junção inseparável do lugar/meio, das relações e produções sociais da vida, crenças, tradições, cosmovisões e territorialidades.

plano, considera-se que a lógica das políticas públicas de infraestrutura do Estado brasileiro, na PCP, no Oeste do Pará, advém, sobretudo pelo fato que a maioria dos financiamentos, investimentos estrangeiros e abertura de créditos (Chinês, sobretudo) são anunciados globalmente são para o setor do agronegócio, com isso o Estado busca capturar capitais e estimular o “desembarque” de investimentos estrangeiros ligados direta ou/e indiretamente ao agronegócio. Em segundo plano, a lógica é que novos agentes emergiram e novos relacionamentos foram forjados, entre “oligarquias modernas” (conservadora-liberal e agronindústria), sendo essas oligarquias compondo estruturas de poder do Estado brasileiro.

As estratégias (sequências de ações coordenadas) de leis/decretos, planos e políticas para estruturação e legitimação do campo do agronegócio, no qual o Estado também compõe. Os “Efeitos” são: destruição ambiental e arqueológica, violação de direitos, injustiça ambiental e perda de conforto ambiental e a apropriação privada de espaços públicos e conflitos e divisão territorial do trabalho, principalmente, acerca do uso do rio e a pesca ao longo rio Tapajós, em Itaituba, como também imprimindo conflitos familiares/povos tradicionais em decorrência do processo especulativo de terras e violação de direitos indígenas.

A tese apresenta algumas relevâncias: teórica, teórico-prática e prática (pensado de maneira entrelaçada, apesar de se apresentar enumerativamente). Do ponto de vista “teórico”, seria contribuir para uma reflexão crítica acerca do Estado e da relação do capital e Estado, como forma de uma desvelar um Estado que busca ganhos/lucros, que joga e media a política e a economia, no qual a Amazônia, e particularmente o Oeste do Pará são seu palcos de jogo, de um “desenho” complexo das regras, lógicas (e contradições) e estratégias (BRANDÃO, 2014a; 2014b) do jogo nesse cenário de predominância do capitalismo financeiro. Portanto, mostrando o Estado (brasileiro) e suas políticas públicas (portuárias) imersas no conjunto de atividades relacionais e campos de força (BOURDIEU, 1989; 2014), isto é, dispostos em uma teia de relações de poderes e interesses de diversos “agentes econômicos e políticos”, do qual o Estado está inscrito<sup>14</sup>. Como também uma forma para “avançar na discussão das relações e

---

<sup>14</sup> Essa teia, de relações de poderes e interesses diversos, pauta-se na compreensão de “leitura a contrapelo”, que, aliás, é componente do título da nossa tese; por isso cabe uma breve explanação. Simi (2018) elabora uma metáfora interessante, que contribui para que possamos iniciar a explicação acerca da “leitura a contrapelo”. O autor faz a seguinte tradução: “Imaginemos que estamos acariciando [ou escovando] um gato da cabeça ao rabo: a cada passada, seu pelo se torna mais compacto. No entanto, também podemos acariciá-lo no sentido oposto, ou seja, ‘a contrapelo’. É aí que se percebe que talvez o gato tenha pulgas ou um corte na pele. Ir ‘contra o pêlo’ significa voltar, mas não para trás, no sentido de se tornar obsoleto ou bitolado, num estado de nostalgia medíocre pelos tempos de outrora. Significa, pelo contrário, eriçar aquela pelugem confortável que o passado usa e expor todos os detritos que nela afundaram para longe da vista”. A compreensão de Simi (2018) é a mesma de Linhares (2015), da ideia de Walter Benjamin, do livro “Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura”: “De que o imperativo de ‘escovar a História a contrapelo’ significa ir contra a versão oficial da História, é um nadar contra a corrente da versão narrativa oficial dos fatos. Tal direcionamento permite



articulações entre escalas espaciais, níveis e esferas de governo e âmbitos e arenas de poder que gravitam em torno do Estado ou o atravessam” (BRANDÃO, 2014c, p. 213).

De um ponto de vista teórico-prático, a tese vem preencher (e criticar) uma lacuna de pesquisa, relacionada à geração de um *corpus* de conhecimentos acerca:

- 1 – De sistematizações críticas de cunho teórico e empírico (de forma relacional), já que os trabalhos acadêmicos sobre a região Oeste do Pará são atravessados de dimensões baseadas em suposições, acerca de projetos de investimentos em portos graneleiros privados e ancorados em uma perspectiva Beckeriana de ver a região como “fronteira móvel”<sup>15</sup>; cujo ponto de estrangulamento dessa concepção de fronteira, seria sua dimensão autoexplicativa (palavra mágica), isto é, dar uma resposta para tudo, principalmente, face as atuais dinâmicas socioeconômicas empreitadas na região e as transformações socioterritoriais;
- 2 - Processos políticos “recentes” impetrado por ações econômicas de empresas da área portuária (Cargill, Bunge, Amaggi) e pelo Estado (políticas públicas, e seus respectivos planos e ações);
- 3 - O limiar entre Estado e mercado (HJELLBREKKE; KORSNES, 2003), concernente às políticas públicas na logística infraestrutural na área portuária, além evidenciar qual é esse Estado;
- 4 - As interações global-local dos fluxos econômicos e as redes globais (econômicas, sobretudo) e o papel que o estado desempenha na regulação da produção de redes e regimes de valor (HARVEY, 2018).

Outros pontos relevantes desta tese é a possibilidade de conhecer as estratégias do setor empresarial concenente a financiamento e jogos políticos. Além disso, identificar as chamadas “adaptações neoliberais” que a esfera estadual e municipal adotaram; por fim, verificar os reposicionamentos de grandes agentes econômicos, diante dessas “adaptações neoliberais” e sua conexão com o PAC, por exemplo.

Segundo Ianni (1999) a globalização do capitalismo, propiciaria o desenvolvimento de relações, processos e estruturas de dominação política e apropriação econômica de alcance mundial. Além disso, alteraria formas de sociabilidade e os jogos de forças sociais, no âmbito

---

o enfrentamento e a superação da forma em vigor em nossa sociedade, opondo-lhe a tradição dos oprimidos e, consequentemente, a luta contra a corrente” (LINHARES, 2015, p. 20). Nossa compreensão apoia-se na compreensão de Pierre Bourdieu, de escovar as relações/dinâmicas sociais e políticas. Ou, mais especificamente “a contrapelo” refere-se ao que se “encontra” no exterior da superfície (análise/leitura), e embora seja exterior seja incoerente, ele significa a decifração de relações de concorrência, solidariedade, vínculos interior e exterior e relações de força. Além das regras, lógicas e estratégias “debaixo da pelugem” (dentro do Estado, dentro do campo do Estado), como “agentes políticos e econômicos”, que “comandam” a coreografia de um determinado balé de jogos.

<sup>15</sup> Becker (2005, p.80) define fronteira móvel como fronteira de expansão econômica e demográfica no território.

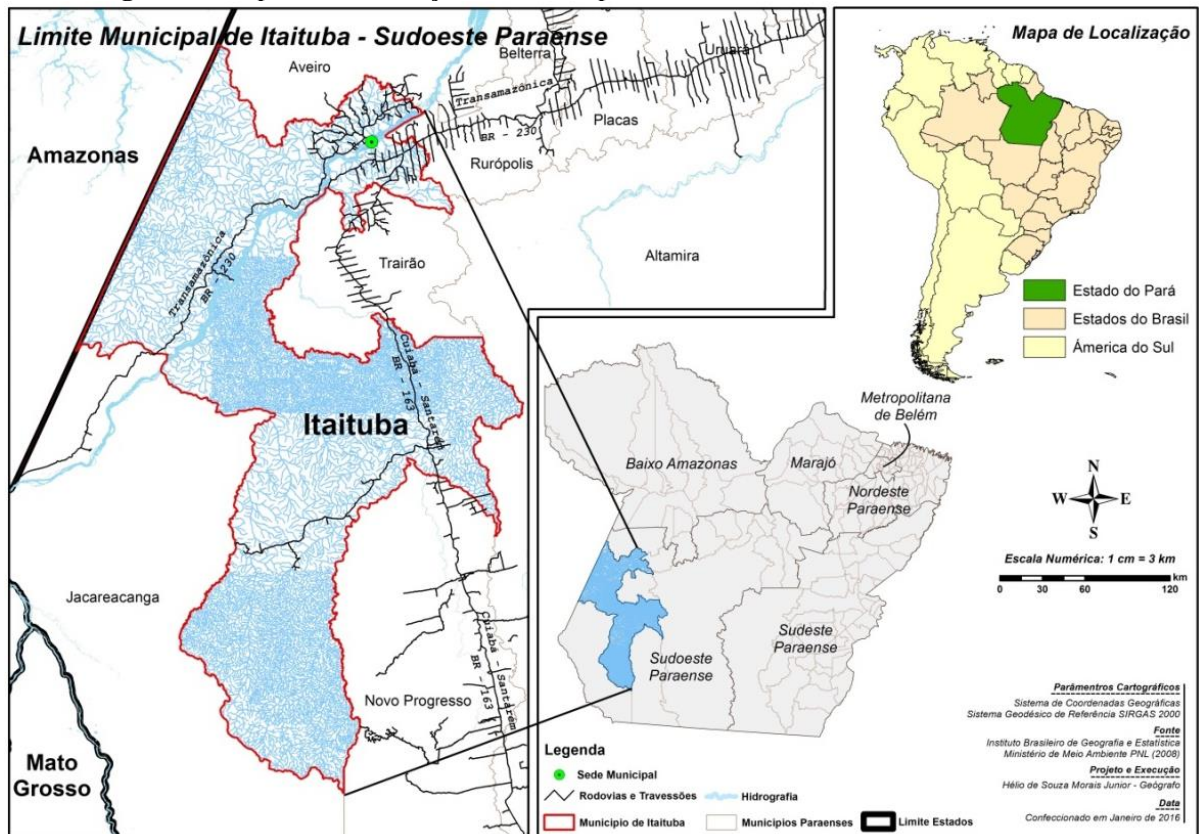
de uma vasta, complexa e contraditória sociedade civil mundial em formação. Ainda para Ianni isso significa a emergência e a dinâmica de grupos sociais, classes sociais, estruturas de poder, acomodações, tensões e lutas em escala mundial, cujo Estado é um agente complexo e múltiplo e um grande componente (agente) de tensão e conflitos.

Nesse mesmo nível ou grau de abstração sistêmica é preciso entender e desenvolver as tramas da pesquisa e a abordagem metodológica, apesar de haver a compreensão/redução de que o “pesquisador no entendimento de que a escolha do procedimento metodológico está intrinsecamente ligada ao problema da pesquisa e não ao contrário” (GABRIEL, 2014, p. 352); o rigor com a teoria, conceitos, métodos e técnicas de pesquisa é fundamental e coeso a abordagem metodológica e que se expressa no problema de pesquisa. Por isso, adotarmos o caráter qualitativo para atingirmos de forma mais próxima o entendimento da complexidade de um fenômeno social (MORIN, 2006, 2008), apesar de dialogarmos com a abordagem quantitativa.

Para Richardson (2008) a metodologia qualitativa possui a potencialidade de descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis e compreender as dinâmicas e as estratégias de um determinado grupo social em profundidade. Mas segundo Neves (1996) para o desenvolvimento da metodologia qualitativa é preciso realizar um corte espacial e temporal de um determinado “fenômeno”, que no caso, o recorte espacial foi o Oeste do Estado do Pará (Itaituba) (Figura 1), e o recorte temporal foi de 2014 a 2017, cuja pesquisa de campo (com total de oito pesquisas de campo) foram: em julho de 2014; em fevereiro e novembro de 2015; maio, agosto e outubro de 2016; junho e setembro de 2017.

Além do recorte espacial e temporal, a metodologia exige uma coerência no que tange ao critério de escolha. O critério de escolha temporal é concenente ao período de desenvolvimento da nossa tese de doutorado e durante a construção e início das operações portuárias (Unitapajós, Cargill, Hidrovias do Brasil, Bertolini, Cianport). Com relação ao recorte espacial, Oeste do Estado do Pará (Itaituba), foi devido políticas públicas (de incentivo) do governo federal na produção de complexos portuários graneleiros ao longo do rio Tapajós, como projeto e corredor logístico de escoamento da produção agrícola (*commodities*) do Centro-Oeste (RODRIGUES, 2018).

Figura 1: Mapa de Localização do Município de Itaituba, Oeste do Pará.



Como estratégia de análise fizemos um recorte de análise, na dimensão política e econômica, ou mais precisamente, a partir da “articulação da dimensão política e econômica”<sup>16</sup>, pautada nos aportes teóricos: (1) da Sociologia Econômica/Política, de Pierre Bourdieu; (2) da Sociologia Política, de Nicos Poulantzas; e, (3) da Geografia Econômica, de David Harvey; e, (4) da Economia Financeira, de François Chesnais. Outro aporte teórico é a Sociologia Crítica do Desenvolvimento (SCD), de Edna Castro. A SCD de Castro contribuiria para mostrar as relações e transformações socioterritoriais na Amazônia promovido pelo Estado e grandes agentes econômicos na Amazônia, sobretudo, oriental. Isso porque segundo Castro (2007a, 2007b), a realidade social Amazônica não é só múltipla e complexa nos aspectos sociobioculturais, mas também “formada” (estruturada) de práticas sociais, de lógicas e de racionalidades, devido à participação e interesses (diferentes) de diversos agentes (CASTRO, 2004; 2005).

Tanto a “articulação da dimensão política e econômica” quando a SCD de Castro convergem na compreensão interdisciplinar, que se calca na apreensão e análise da totalidade

<sup>16</sup> Esse caminho é importante e robusto para não se cair na dimensão dicotômica: “estruturalismo político e estruturalismo econômico”, a supervalorização de um ou outro. Assim construindo o Estado separado da economia e também da política (jogo político).

e dialética, por meio da busca pela aproximação: dos campos do saber, com a articulação das ciências e nos intercâmbios teóricos e metodológicos; e, com isso no fomento de pensamentos abertos que possam trazer soluções novas para os temas de fronteiras (ou problemas híbridos) (RODRIGUES, 2015).

A potencialidade analítica dessa abordagem, interdisciplinar<sup>17</sup>, é principalmente porque as pesquisas científicas, principalmente acerca de fenômenos sociais e ambientais amazônicos possuem um grau insuficiente, abstrativo e fragmentado para compreender mundo contemporâneo e mundializado (GRAHAM, 2003; GRECKHAMER et al, 2008). Assim

A interdisciplinaridade deve estar presente na definição de objeto, na discussão dos vários conceitos, e nas propostas metodológicas e técnicas. Nesse sentido, a interdisciplinaridade não *configura uma teoria ou um método novo*: ela é uma *estratégia* para compreensão, interpretação e explicação de temas complexos (MINAYO, 2010, p. 436-7).

E a criação de estratégia para compreensão, interpretação e explicação de temas complexos são elementos imprescindíveis para pesquisa na e sobre a Amazônia ou Amazônias, principalmente no que tange as ações do Estado e suas relações com mercado. Há falta dessa conectividade (e o entrecruzamento de perspectivas) vem contribuindo para pesquisas não inteligíveis à explicação da realidade e suas múltiplas e complexas transformações: políticas, econômicas, sociais, territoriais, espaciais e ambientais do Mundo, dos Brasis, e das Amazônias (RODRIGUES; RODRIGUES, 2014; RODRIGUES, 2014).

Assim não se busca calcada na perspectiva de Martins, Soldá e Pereira (2017, p. 10) de: “no princípio da totalidade é onde se estabelece relações para se entender o objeto e suas contradições”, e, sim nas relações sociais e dinâmicas políticas e econômicas (e todas as contradições sociais) constituir o objeto de estudo, como forma de não reduzir a abordagem interdisciplinar na conformação “geral” (da maioria) da(s) ciência(s): de neutralidade, de

---

<sup>17</sup> Cabe pontuar que há diversas críticas a abordagem interdisciplinar, Ha e Boynton (2014) enfatiza que uma delas é o grande consumo do tempo, isto é, requer a leitura de diversas áreas, em vez de apenas uma. O segundo ponto crítico é que quando os pesquisadores trabalham com diferentes leituras, paradigmas e teorias há a possibilidade de cair em uma contradição epistêmica, teórica e/ou teórico-metodológica, isto é, reunir perspectivas incomunicáveis ou discordantes. Apesar dessas críticas, o desafio do fazer científico é construir ou intensificar o terreno do conhecimento enquanto elemento de totalidade (RODRIGUES; RODRIGUES, 2014), já que a sociedade manifesta de forma complexa (una e múltipla, antagônica), relacional, contraditória e cheia de emergências, sob uma amalgama não hipercatesiana (MORIN, 1999; 2013). Trata-se em síntese na tentativa em não mutilar a sociedade, por meio do fazer científico. Além disso, é preciso que com os usos de teorias não seja ponto de engessamento e asfixia do pesquisador em refletir (por mais que dialogando com a teoria) o fenômeno social. Isso não quer dizer falta de “rigor que impone la actividad investigación, dependerán de los caminos elegidos por su autor en vista a delimitar y construir un objeto de estudio” (PACHECO, 2015, p.38).

disjunção sociedade-ciência e de um suposto controle e modelamento total do objeto de estudo dissociado da sociedade e das suas relações micro e macrosociais.

A trama que é costurar a tese, é a partir do prisma/olhar complexo do Estado, do qual o Estado não se configura como um bloco, e sim como um campo (BOURDIEU, 2014), isto é,

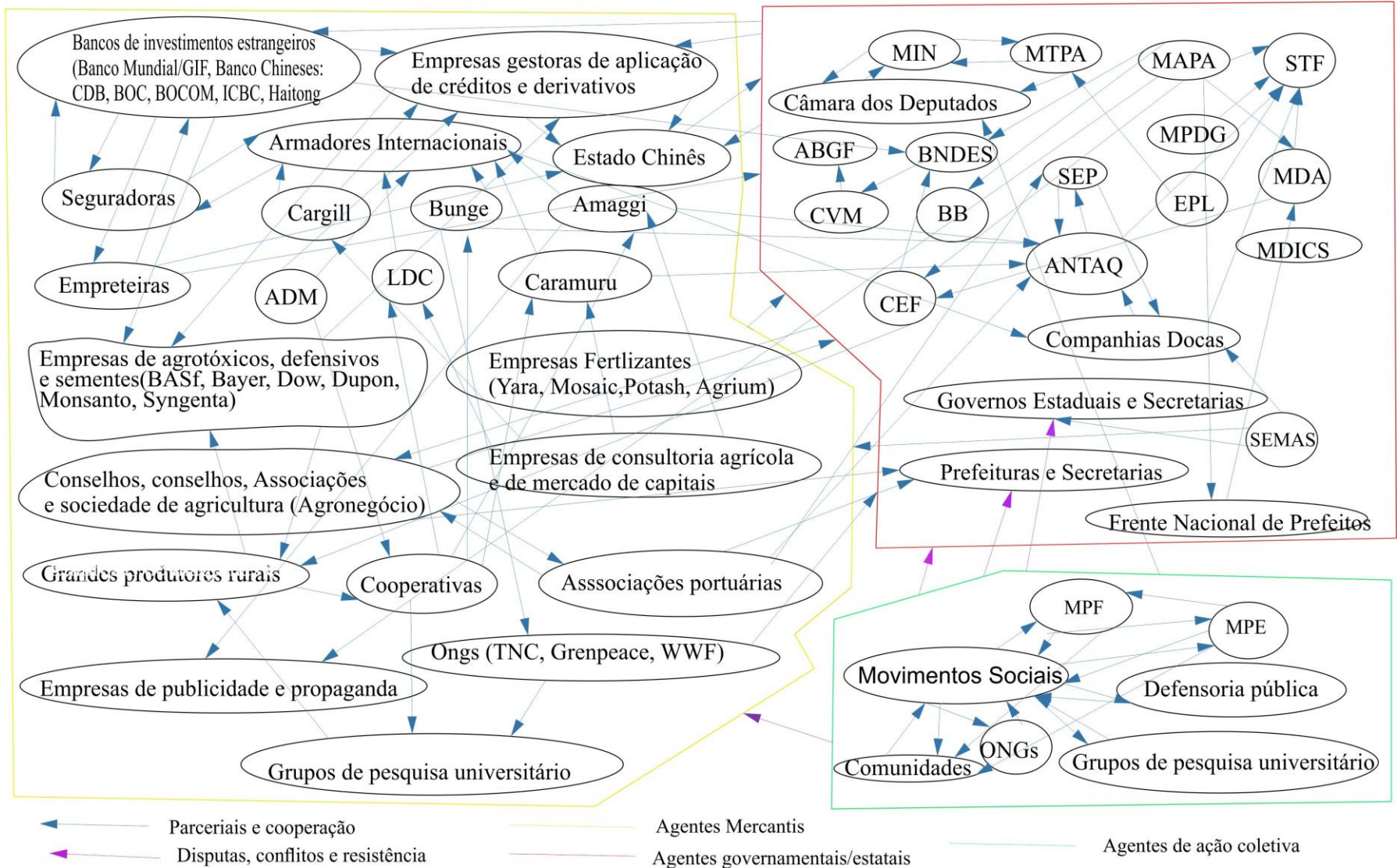
Algo como uma classe ou, de modo mais geral, um grupo mobilizado para e pela defesa de seus interesses, não pode existir senão ao preço e ao termo de um trabalho coletivo de construção inseparavelmente teórico e prático. [...] Dito de outro modo, o trabalho simbólico de *constituição* ou de consagração necessário para criar um grupo unido (imposição de nomes, de siglas, de signos de adesão, manifestações públicas etc.) tem tanto mais oportunidades de ser bem-sucedido quanto mais os agentes sociais sobre os quais ele se exerce estejam inclinados - por sua proximidade no espaço das relações sociais e também graças às disposições e interesses associados a essas posições - a se reconhecerem mutuamente e a reconhecerem em um mesmo projeto (político ou outro). [...] Dado que concentra um conjunto de recursos materiais e simbólicos, o Estado tem a capacidade de regular o funcionamento dos diferentes campos [ou subcampos], seja por meio de intervenções financeiras (como, no campo econômico, os auxílios públicos a investimentos ou, no campo cultural, os apoios a tal ou qual forma de ensino), seja através de intervenções jurídicas (como as diversas regulamentações do funcionamento de organizações ou do comportamento dos agentes individuais) (BOURDIEU, 1996, p.50-1).

O Estado comporia o campo do poder (que não deve ser confundido com o campo político) e ao mesmo tempo sendo um organizador político e territorial. O campo do poder é o espaço de relações de força entre os diferentes tipos de capital ou, mais precisamente, entre os agentes suficientemente providos de diferentes tipos de capital para poderem dominar o campo correspondente, cujas lutas se intensificam sempre que o valor relativo dos diferentes tipos de capital são postos em questão (BOURDIEU, 1997), ou, o monopólio do universal, por exemplo, do monopólio do discurso oficial e da violência física e simbólica, da apropriação de bens e de serviços públicos (residências, veículos, hospitais, escolas) e a da gestão e planejamento do estado-nação (Figura 2<sup>18</sup>).

---

<sup>18</sup> A reconfiguração (Figura 2) constitui o ponto de chegada da tese, contudo, construído lentamente e como norteador metodológico da pesquisa.

**Figura 2:** Esquema de representação do Campo do Poder com relação à questão portuária



Para entrelaçarmos com esse esquema do Campo do poder com relação à questão portuária (os agentes governamentais/estatais), acionamos algumas categoriais protagonistas enquanto mediações analíticas: políticas públicas, Estado e acumulação por espoliação e conflitos e transformações socioterritoriais. Perspectivas analíticas articuladas interescalarmente e que se complementam em sua dialeticidade (BRANDÃO, 2014a; 2014b).

Para entrelaçarmos com essas categoriais protagonistas construímos uma matriz síntese do caminho analítico e de pesquisa para mostrar os “métodos lógicos e relacionais”: abordagem teórico-metodológica, autores centrais, os procedimentos e instrumentos (“colhimentos de dados”/forma de coletas- entrevistas, questionários, observações, fotografias, materiais institucionais) e tipos de dados (primários e secundários) (Quadro 1).

**Quadro 1:** Matriz síntese-analítico da pesquisa

Questões de pesquisa	Abordagem de articulação da dimensão política e econômica	Autores-guia	Teoria guia da pesquisa	Dimensão analítica estruturante	Categorias analíticas	Forma de obtenção	Fontes de extração	“Local de obtenção”	Tipos de dados
<b>Questões Central:</b> - Qual a lógica e quais as estratégias do Estado brasileiro, e, seus efeitos, que determinam políticas públicas para a produção de complexos portuários para o Oeste do Pará?	Abordagem Interdisciplinar	Pierre Boudieu, Nicos Poulantzas, David Harvey, François Chesnais e Edna Castro	Teoria de Campo de Bourdieu	O Campo do Desenvolvimento de Edna Castro	Estado, Políticas Públicas, acumulação por espoliação, conflitos e transformações socioterritoriais	- Materiais institucionais, - discursos na mídia (escrita e em vídeo) - Entrevista, observação, fotografias; - Audiência pública de construção de terminais portuários, Leis e Plano Diretor; - EIA/RIMA	- Planos e programas federal e Estadual; “Arco norte: o desafio logístico”; “Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho/2017”; - Observações e fotografias em Itaituba; - Entrevista com: o Secretário de Transportes do Estado Pará; - o Secretário de Governo de Itaituba; - os movimentos sociais; os funcionários da ANTAQ e SEP; - Discurso da Prefeitura e da presidente Dilma; Rousseff; - Áudio audiência	- Site: da ANTAQ, SEP, Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, BNDES, A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) <sup>19</sup> , Lei 12.815/2013, Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores E Garantias S.A. (ABGF), Secretaria do Estado de Transportes do Pará (SETRAN), Diagnóstico Participativo e Plano Diretor de Itaituba (todos esses tópicos encontram-se em site); - o Estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados, chamado “Arco norte: o desafio logístico”; - projeto “elaborado” pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil “Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho/2017”; - Entrevista com: o Secretário de Transportes do Estado Pará, Kleber Menezes – além do uso da gravação em áudio, da sua apresentação no Seminário Poluição, acidentes e multiplicidade de conflitos no eixo Barcarena e	Primários e secundários

<sup>19</sup> Empresa estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias.



							pública; e, Leis federais e municipais em parceria com a ATAP; Plano Diretor; - EIA/RIMA dos Portos	Abaetetuba (no dia 18 de maio de 2017, em Belém), do qual fala sobre o Arco Norte; - Observações e fotografias no distrito de Miritituba e Santarenzinho, em Itaituba; - Entrevista com Adalberto Tokarsk/ANTAQ; - Entrevista com CPT e MAB; - Entrevista com o Secretário de Governo de Itaituba (Valfredo Marques) - Discurso da Prefeitura (da Prefeita Elene Nunes) disponível no site da Prefeitura; - Discurso da Presidente Dilma Rousseff, no blog do Planalto; - Áudio gravado audiência pública de construção dos terminais portuários em Santarenzinho; - Leis federais (Lei 12.815) e municipais em parceria com a ATAP (convênio 008/2013); - Plano Diretor Participativo de Itaituba, de 2015; - EIA/RIMA dos portos (disponível nas SEMAS-PA).	
<b>Questão Secundária:</b> - De que modo o poder do Estado é expresso e se relaciona com o grande capital, tomando como referência, de políticas públicas portuárias implementadas na Amazônia e	Abordagem Interdisciplinar	Pierre Boudieu, Nicos Poulantzas, François Chesnais e Edna Castro	Teoria de Campo de Bourdieu	O Campo do Desenvolvimento de Edna Castro	Estado, Políticas Públicas, Produção de complexos portuários, transformações socioterritoriais, desenvolvimento	Materiais institucionais, discursos na mídia (escrita e em vídeo) Entrevista, observação, questionários, fotografias; Audiência pública,	- Planos e programas federal e Estadual; “Arco norte: o desafio logístico”; “Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho/2017”; - Observações e fotografias em Itaituba; - Entrevista com: o	- Site: da ANTAQ, SEP, Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, BNDES, A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), Lei 12.815/2013, Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF), Secretaria do Estado de Transportes do Pará (SETRAN), Diagnóstico Participativo e Plano Diretor de Itaituba (todos esses tópicos encontram-se em site); - o Estudo desenvolvido pelo Centro de	Primários e secundários

particularmente no Oeste do Pará?						Leis federal e Municipal; EIA/RIMA	Seretário de Transportes do Estado Pará; o Secretário de Governo de Itaituba; os movimentos sociais; Diretor da ATAP; - Discurso da Prefeitura e da presidente Dilma; Rousseff; - Áudio audiência pública; e, Leis federais e municipais em parceria com a ATAP; Plano Diretor; EIA/RIMA dos portos.	Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados, chamado “Arco norte: o desafio logístico”; - projeto “elaborado” pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho/2017; - Observações e fotografias no distrito de Miritituba e Santarenzinho, em Itaituba; - Entrevista com Adalberto Tokarsk/ANTAQ; - Secretário de Governo de Itaituba (Valfredo Marques); - Entrevista com empresário portuário e secretário de transportes do Estado do Pará, Kléber Menezes; - Entrevista com CPT e MAB; - Discurso da Prefeitura (da Prefeita Elene Nunes, durante seu mandato) disponível no site da Prefeitura; - Discurso da presidente Dilma Rousseff, no blog do Planalto; - Áudio gravado audiência pública de construção dos terminais portuários em Santarenzinho; - Leis federais (Lei 12.815) e municipais em parceria com a ATAP (convênio 008/2013); - Plano Diretor Participativo de Itaituba, de 2015; - EIA/RIMA dos portos (disponível nas SEMAS-PA)	
<b>Questão Secundária:</b> - Como vem se configurando as conexões	Abordagem Interdisciplinar	Pierre Boudieu, Nicos Poulantzas,	Teoria de Campo de Bourdieu	O Campo do Desenvolvimento de Edna	Estado, Políticas Públicas, Produção de	Materiais institucionais, discursos na mídia (escrita e	- Observações e fotografias em Itaituba; - Entrevista com funcionários da	- Observações e fotografias no distrito de Miritituba e Santarenzinho, em Itaituba; - Entrevista com o Secretário de Governo de Itaituba (Valfredo Marques);	Primários e secundários

sinergias entre as referidas políticas territoriais (portuárias), municipal, estadual e federal e sua relação global e local/nacional?		François Chesnais e Edna Castro		Castro	complexos portuários, antecipação espacial e ordenamento territorial	em vídeo) Entrevista, questionários, observações, fotografias; - audiência pública; -Leis	ANTAQ; - Entrevista com Secretário de Governo de Itaituba, movimentos sociais e funcionários; - Discurso da Prefeitura; - Plano Diretor - Jornais locais; - Áudio gravado audiência pública; - Leis formulada em parceria com a ATAP.	- Entrevista com CPT e MAB; - Discurso da Prefeitura (da Prefeita Elene Nunes) disponível no site da Prefeitura; - Plano Diretor convergente a expansão urbana; - Jornais locais (Pepita, Jornal do Comércio, O Impacto); - Leis e parcerias entre ATAP e prefeitura; - Áudio gravado audiência pública de construção dos terminais portuários em Santarenzinho.	
<b>Questão Secundária:</b> - Quais são às transformações socioterritoriais e conflitos no município de Itaituba, decorrente da política pública portuária brasileira?	Abordagem Interdisciplinar	Pierre Boudieu, Henri Acselrad, Adra Zhouri e Edna Castro	Teoria de Campo de Bourdieu	O Campo do Desenvolvimento de Edna Castro	Estado, Políticas Públicas, Produção de complexos portuários, transformações socioterritoriais, desenvolvimento desigual, degradação, desmatamento, ordenamento territorial; Audiência pública	- Entrevista, observação, questionários, observações, fotografias; audiência pública; - Cartografia (mapa); EIA/RIMA	- Observações e fotografias em Itaitubam; - Entrevista com Secretário de Governo de Itaituba, movimentos sociais e funcionários; - Discurso da Prefeitura; - Plano Diretor - Jornais locais - Sensoramento remoto (cartografia) da expansão da malha urbana; - Áudio audiência pública; - EIA/RIMA/Portos.	- Observações e fotografias no distrito de Miritituba e Santarenzinho, em Itaituba; - Imagens de Satélite, com produção cartográfica; - Entrevista com: a) funcionários da ANTAQ (Diteoria e Superintendência de Outorgas/ Adalberto Tokarsk); - Secretário de Governo de Itaituba (Valfredo Marques); - Entrevista com CPT e MAB; - Discurso da Prefeitura (da Prefeita Elene Nunes) disponível no site da blog da Prefeitura; - Plano Diretor; - Jornais locais (Pepita, Jornal do Comércio, O Impacto); - Elaboração de cartografias sobre expansão urbana e uso e ocupação do solo, a partir de imagem de satélite e de plano diretor de Itaituba; - Áudio gravado audiência pública de construção dos terminais portuários em Santarenzinho;	Primários e secundários

								<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entrevista com o presidente Associação de Moradores de Santarenzinho e com um morador mais antigo;</li> <li>- EIA/RIMA dos portos (disponível nas SEMAS-PA);</li> <li>- Entrevista com o Presidente da Colônia de pescadores de Itaituba, Franciso Oliveira (O Tucuruí)</li> </ul>	
<p><b>Questão Secundária:</b></p> <p>- Quais as estratégias de resistência dos movimentos sociais no que tange a essas políticas portuárias para o Oeste do Pará?</p>	Abordagem Interdisciplinar	Boudieu, Touraine, Bensaid, Chabot, Chabot e Vinthage, Cepeda-Másmela e Castro	Teoria de Campo de Bourdieu	O Campo do Desenvolvimento de Edna Castro	Resistência, conflito, movimentos sociais,	Entrevista, questionário e observação em audiência pública.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gravação de Entrevista;</li> <li>-Áudio gravado audiência pública;</li> <li>- Site</li> </ul>	Entrevista, questionário e audio gravado audiência pública de construção de terminais portuários em Santarenzinho. - com CPT a e o MAB;	Primários e secundários

Apesar de apresentarmos de forma sintética a matriz do caminho análtico precisamos detalhar alguns pontos que consideramos fundamentais, que seria o delineamento da pesquisa, principalmente, alinhar a “dimesão analítica estruturante”, no caso, calcada em Castro (2015) (que discorreremos a seguir), uma vez que segundo Minayo e Guerriero (2014) cada pesquisa ancora-se ou se filia a teorias específicas:

A pesquisa social empírica e compreensiva é realizada por pesquisadores de diferentes campos (história, sociologia, antropologia, saúde pública, psicologia, até administração). Geralmente, as estratégias utilizadas para coleta ou geração de material são várias: observação, entrevista, grupos focais, uso de material secundário, entre outros. Os estudiosos costumam valer-se de diferentes instrumentos de registro: anotações, gravações, fotografias, por exemplo. Existe ainda uma diversidade de maneiras de tratar o material como é o caso das análises de conteúdo, de enunciação, de discurso, fenomenológicas, hermenêutico-dialéticas, sendo que cada uma das **modalidades se filia a teorias específicas**. A variedade de técnicas e de referenciais evidencia que cada tipo de estudo, teoria ou método deve adequar-se à compreensão do objeto - que é sempre sujeito (MINAYO; GUERRIERO, 2014, p. 1105) [Negrito nosso].

Para articular com Teoria de Campo de Bourdieu, foi preciso mobilizar uma “Dimesão analítica estruturante”, que é o Campo do Desenvolvimento, cunhado por Castro (2015). Esse Campo (do Desenvolvimento) segundo Castro (2015) é imprescindível para entender discursos, confrontos, dimensões teóricas e disputas políticas, pois:

Entender desenvolvimento como um campo formado por agentes no jogo das relações estruturadas e estruturantes, significa um esforço de apreensão dos sentidos dados por esses agentes na disputa por posições e por capital simbólico adstrito ao próprio campo. Para Bourdieu (2005), o campo é composto pelas posições dos agentes no sistema de relações sociais e na estrutura de classes, com interesses e disposições que dão sentido a ação. Como qualquer outro campo, esse também [o Campo do Desenvolvimento] é composto de agentes e instituições que funcionam com dinâmicas marcadas por escalas e mediações, por crenças, regras e saberes e têm autonomia relativa e especificidades que lhe são próprias. A observação rigorosa dos discursos e das práticas produzidas pelos agentes no campo permite romper com a percepção comum do mundo social ou, se quisermos, “desencantar” a naturalização do pensamento sobre o social. E, por isso, é necessário entender as lógicas sociais, e como elas se manifestam nas estratégias<sup>20</sup> segundo Bourdieu (2005, 2009) e nos sentidos atribuídos no jogo real/simbólico pelos agentes ao acionarem o habitus<sup>21</sup>, enquanto disposições adquiridas que definem a ação social e as posições de cada um nos jogos sociais (CASTRO, 2015, p.227).

<sup>20</sup> “A linguagem da estratégia, que somos forçados a empregar para designar as sequências de ações objetivamente orientadas para uma finalidade e observáveis em todos os campos, não deve nos enganar: as estratégias mais eficazes, sobretudo em campos dominados por valores de desinteresse, sendo o produto de disposições modeladas pela necessidade imanente do campo, são aquelas tendentes a se ajustar espontaneamente a essa necessidade, sem qualquer intenção manifesta nem cálculo” (BOURDIEU, 2007, p. 169).

<sup>21</sup> Habitus é um sistema de (de disposições adquiridos) esquemas de percepção, apreciação e ação fundados no mapeamento, reconhecimento e incorporação de estímulos condicionais e convencionais que tende reproduzir a lógica objetiva dos condicionamentos, re-produzindo relações sociais objetivas, formando esquemas classificatórios, princípios de classificação, princípios de visão (BOURDIEU, 1997).

Tal perspectiva ou dimensão analítica recortaria com maior precisão e analisaria os agentes de forma mais precisa, além de cada campo, e pensar relacionamente (BOURDIEU, 1989) nosso objeto de pesquisa. Isso ocorre porque o Campo do Desenvolvimento segundo Castro (2015) ser essencialmente realacional, no qual se emaranham agentes, redes e instituições adstritas em três eixos de análise, na qual estão articulados na nossa pesquisa:

1) **Agentes governamentais**, por isso vinculados ao sistema normativo e político, implementam novos dispositivos legais, mas recorrem aos velhos conceitos aplicados ao planejamento do desenvolvimento econômico; 2) **Agentes mercantis**, que acionam dispositivos, ações e estratégias de crescimento econômico, e lógicas de gestão e de controle, mas menosprezam os seu efeitos sobre a sociedade e as suas formas de trabalho e de coesão social; 3) [Agentes dos] **Espaços de ação coletiva**, dos dos movimentos sociais, que tem radicalizado a crítica a modernidade e ao pensamento colonial, propondo perspectivas heterogêneas de desenvolvimento, com base na experiência local e na relação intrínseca entre território e cultura (CASTRO, 2015, p.230) [negrito nosso].

Para se mergulhar no eixo **Agentes governamentais** articulamos com a forma de obtenção, fontes de extração, “local de obtenção” e tipos de dados (vide Quadro 3) (pesquisa documental), sendo que todos tópicos analíticos enquadrado nesse primeiro eixo cunhada por Castro (2015). Nas formas de obtenção serão documentos institucionais e oficiais do Estado brasileiro (materiais institucionais), entre eles Planos e programas, federal e Estadual, os principais são:

- De escala nacional: Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e 2), Plano Nacional de Logística Portuária (a primeira e segunda edição); Programa de Arrendamentos Portuários, Programa Portos Eficientes; Programa de Investimentos em Logística – Portos (a primeira e segunda edição); Estudo de Assimetria regulatória entre TUP e Portos Públicos (relatório)<sup>22</sup>; e, PGO - Plano Geral de Outorgas; Plano Plurianual - PPA 2012-2015 e 2016 -2019, Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH), o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) e Programa de Apoio à Elaboração dos PPA’S (Plano Plurianuais) Municipais. E Também o Estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados, chamado “Arco norte: o desafio logístico”<sup>23</sup> e o projeto “elaborado”

<sup>22</sup> O presente estudo, desenvolvido pelo Centro de Estudos em Regulação de Mercados - CERME da Universidade de Brasília tem o intuito de definir parâmetros e condicionantes à concessão de outorgas de autorização, pela Agência, para exploração de terminais portuários de uso privativo misto, em observância às introduções havidas no arcabouço legal vigente sobre o assunto. No relatório são apresentados os resultados acerca de possível existência de desvantagens econômico-financeiras provocadas por assimetria regulatória, afetos aos regimes jurídicos relativos à exploração de terminais Portuários Público (PP), objeto de arrendamento, e Terminais de Uso Privativo Misto (TUP-M).

<sup>23</sup> Realiza “análises” sobre os obstáculos a serem vencidos para viabilizar os investimentos no projeto Arco Norte, que abrange propostas de uma nova logística para o escoamento da produção, não só a agrícola, por meio dos portos da região norte. Apresenta uma visão panorâmica e diagnóstica do momento atual das infraestruturas

pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil: Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho/2017.

- De escala estadual: Plano Estadual de Logística e Transportes do Estado do Pará (SETRAN – PA);
- Diagnóstico Participativo e Plano Diretor de Itaituba mais recente, no caso de 2015; e,
- Leis e convênios: Lei federal (Lei 12.815/2013) e parceria entre prefeitura e ATAP (convênio 008/2013);

“Quase” todos os materiais institucionais obtidos nos sites institucionais: da ANTAQ (Programa de Arrendamentos Portuários, Programa Estudo de Assimetria regulatória entre TUP e Portos Públicos e Plano Geral de Outorgas); SEP (Plano Nacional de Logística Portuária, Programa Portos Eficientes; Programa de Investimentos em Logística – Portos); Ministério dos Transportes (Plano Nacional de Integração Hidroviária e o Plano Nacional de Logística e Transportes); Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (o Programa de Aceleração do Crescimento e Programa de Apoio à Elaboração dos PPA’S Municipais); BNDES; A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL); Lei 12.815/2013; Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF); SETRAN – PA; e, o diagnóstico participativo (coordenadoria de planejamento de Itaituba) e Plano Diretor de Itaituba. Além do convênio 008/2013 (que conseguimos junto a moradores de Itaituba).

Segundo Silva, Almeida e Guindani (2009) a “análise documental” seria um fonte (dado oficial) que favorece a observação do processo de maturação ou de evolução de indivíduos, grupos, conceitos, conhecimentos, comportamentos, mentalidades, práticas. Possibilitaria mais precisamente não somente visualizar no plano oficial o discurso do Estado (BOURDIEU, 2014), mas também visualizar determinado mundo social/jogo social, porque “o mundo social<sup>24</sup> está inteiramente presente em cada ação ‘econômica’ e/ou política (BOURDIEU, 2005a); cujo Estado e as políticas públicas são uma “construção social”, repletas de lógicas e interesses de determinada fração social (BOURDIEU, 2005b).

A partir da captura dos discursos oficiais e entrevista com o empresário portuário e secretário de transportes do Estado do Pará, Kléber Menezes, em 2017 (Apêndice A); além do uso da gravação em áudio, da sua apresentação no Seminário Poluição, acidentes e multiplicidade de conflitos no eixo Barcarena e Abaetetuba (no dia 18 de maio de 2017, em

---

de transportes, voltada principalmente para a identificação e caracterização de Corredores Logísticos Estratégicos no âmbito do território nacional.

<sup>24</sup> Segundo Castro e Figueredo (2014, p. 8): “o entendimento do mundo social exige ruptura e distanciamento com a percepção comum do mundo social, considerando a teoria como um *modus operandi* e não um *opus operando*, orientando a percepção da teoria científica e a produção de rupturas com o pensamento evolucionista e estruturalista, na leitura da realidade empírica”.

Belém), do qual fala sobre o Arco Norte; - Discurso da Prefeitura, da Prefeita Elene Nunes, disponível no site da Prefeitura; - Discurso da presidente Dilma Rousseff, no blog do Planalto; e, entrevista com Adalberto Adalberto Tokarsk/ANTAQ, em 2014. Dados esses coletados com objetivo de sermos capazes de realizar apontamentos, para explicar a lógica, o interesse e as expressões (papeis e formas) do Estado. Além disso, identificar:

- 1) de que maneira o Estado brasileiro se expressa e se relaciona com o grande capital, tomando como referência, de políticas públicas portuárias implementadas na Amazônia e particularmente no Oeste do Pará e os investimentos na logística portuária (terminais privados), também no Oeste do Pará;
- 2) as conexões ou sinergias entre as referidas políticas territoriais (portuárias), municipal, estadual e federal; e,
- 3) as “adequações” das prefeituras, particularmente Itaituba, como forma de atrair ou estruturar-se com a chegada de grandes agentes econômicos, especialmente graneleiros; e mostrar a relação entre de produção de complexos portuários na Amazônia e megaprojetos de desenvolvimento<sup>25</sup>.

Logicamente o eixo, **Agentes governamentais**, foi analisado na tese por meio do confronto (observações, entrevistas e fotografias em pesquisa de campo) das políticas e ações portuárias pautada na construção de discurso subliminar de “Arco de Desenvolvimento e justiça Social” (RODRIGUES, 2017), cujos desdobramentos processuais estão banhados de inúmeras transformações e conflitos socioterritoriais. Observações, fotografias e imagens de satélites (esse último sintetizado em cartografia) de áreas desmatadas e em processo de desmatamento, igarapés obstruídos ou “barrados”, áreas que se modificaram em função da expansão urbana do perímetro urbano.

Além de entrevistas com o Presidente da Colônia Pescadores de Itaituba (Francisco Coelho) (Apêndice B – Roteiro de entrevista) acerca de proibições e apropriações privadas e com presidente Associação de Moradores de Santarenzinho (Apêndice C e D – Roteiro de entrevista) acerca de conflitos e cercamentos da comunidade por portos (isso são apenas alguns pontos que será discorrido ao longo da tese).

O segundo eixo, **Agentes mercantis**, o corpus (os dados) foi obtido por meio de entrevista com Kléber Menezes; discurso e conteúdos mercantins nas audiências públicas, EIAs/RIMAs e convênio formulado em parceria com a ATAP, o plano diretor e diagnóstico

---

<sup>25</sup> Segundo Raud (2007) dialogando com Bourdieu: o Estado não é somente encarregado de garantir a ordem e a confiança, e de regular os mercados e as empresas, como tradicionalmente se considera. O Estado também contribui, às vezes de maneira extremamente decisiva, para a construção da demanda e da oferta” (BOURDIEU, 2005, p.41).



participativo (a elaboração desses dois últimos foi financiado pela ATAP). Esse corpus analítico seria fundamental para verificar como enfatiza Castro (2015) os dispositivos, as ações e as estratégias de desenvolvimento econômico; e, lógicas de gestão e de controle. Além disso, conhecer:

- 1) o planejamento e organização das atividades e procedimentos políticos dos agentes econômicos;
- 2) as adaptações regionais e locais dos portos aos regimes de interações globais-local do grande capital econômico na Amazônia e o reposicionamento de grandes agentes econômicos diante de megaprojetos de infraestrutura, como o PAC;
- 3) circuitos comerciais e produtivos globais (MONIÉ, 2011), de projetos graneleiros<sup>26</sup>;
- 4) a produção de novas territorialidades em rede (CASTRO, 2007b), principalmente por processos de demarcações políticas, jurídicas e econômicas e, conseqüentemente, o reposicionamento do Estado, das multinacionais e do empresariado. Em síntese entender por que e como são forjados novos sistemas de produção baseados em novas relações sociais em novas regiões (HARVEY, 2013a; 2013b).
- 5) identificar as "novas" estratégias de políticas territoriais e dos projetos de infraestrutura (conexo ao PNL, PAC, IIRSA) para o “desenvolvimento sustentável”, contudo, sob o olhar desses agentes mercantis<sup>27</sup>;

Já o eixo **Agentes dos Espaços de ação coletiva**, foi obtido por entrevistas semiestruturadas e questionários com a CPT e o MAB (de 2014 a início de 2018) (Apêndice D a I– Roteiro de entrevista), no qual objetivou capturar e analisar as estratégias de resistência, de lutas sociais e ações de movimentos sociais atuantes em Itaituba, com relação à produção de complexos portuários. A relevância desse eixo deve-se ao fato de que as “condições desiguais [de desenvolvimento] oferecem abundantes oportunidades de organização e ação política”. (HARVEY, 2006, p. 98), portanto essas resistências foram

---

<sup>26</sup> O mundo mundializado encontra-se em grau elevadíssimo de articulação, no qual as grandes empresas relaciona-se em rede não apenas *supply chain* de *commodities* primárias, ou seja, na rede logística de *commodities* pela integração intermodal (RODRIGUES; RODRIGUES, 2014), mas também financeira, no qual essas duas funcionam em rede, unificados (CASTRO, 2012a; CHESNAIS, 1996; 2003; 2010; 2013).

<sup>27</sup> Segundo Castro (2012a, p. 52): “[...] a logística de transporte passou a ser integrada aos fluxos de produção por meio de modelos sofisticados de aplicação just-in-time e de flexibilização de processos e produtos, com base em sincronização de tempos entre portos internacionais, nacionais e regionais, independentemente de países e continentes, de distâncias e produtos. Isso se tornou possível em função da reestruturação da gestão, com a redução do tempo de armazenamento de mercadorias, a rapidez de fluxos, o direcionamento de fornecedores e clientes (HARVEY, 1998). Essa estrutura ancora-se no sistema de informação que integra, em rede, tempos e processos diferentes, organizando o espaço global de fluxos de mercadorias e permitindo, dessa forma, a acumulação de capital por empresas parceiras no processo”.

analisadas em termos das suas resistências, suas solidariedades orgânicas sistêmicas, sua formação de base social e seus modos de ação (OFFE, 1985).

Essa forma de analisar as resistências foi pautada na compreensão de que os mesmos buscam incessantemente pela politização de instituições e a sociedade civil, ou seja, processos de lutas calcadas no processo de emancipação e autonomia de diversos modos de regulação, controle e intervenção de instituições. Como também o monopólio (peverso) da produção, distribuição, relações familiares sustentada no sistema capitalista e diversas estruturas de poder e racionalidade (OFFE, 1985; BOURDIEU, 2001a).

Cabe destacar acerca desses eixos (dimensão analítica estruturante), é que não houve uma busca desesperada por número gigantesco de entrevistas (com também a pesquisa de campo), até mesmo para que, “inconscientemente”, não passemos repetir, impor ou fazer perguntas que queremos ouvir (BOURDIEU, 1996). A delimitação (a escolha) dos “sujeitos sociais” para entrevistar, foi devido contituiem um “grupo nuclear”, isto é, que detêm informações e estão no processo de disputas/lutas políticas e simbólicas (com grande riqueza de dados).

Esses eixos e “escolhas” contruíram elementos para traçar um caminho para se chegar a determinado fim, isto é, combinando um conjunto de procedimentos científicos e técnicos adotados para se atingir o conhecimento síntese (GIL, 2008).

Para traçar um caminho para chegarmos à sistematização trabalho dividimos a tese em sete capítulos. O primeiro capítulo constitui essa introdução. O segundo capítulo discorre de forma “sintética” sobre as categorias Estado e políticas públicas, do qual não significa menos densa. Seria uma aproximação, imersão e diálogo, para que se possa entrelaçar com nosso foco de estudo que é o Estado e as políticas públicas portuárias. Além disso, mostra historicamente os sentidos e os percursos ocultos das políticas públicas portuárias e os diferentes agentes do jogo, cujo recorte é política pública portuária no Brasil, sua materialização na Amazônia e no estado do Pará.

O terceiro capítulo apresenta-se como sequência do primeiro capítulo, porém explora as políticas públicas portuárias no Brasil, a partir de 2007, no contexto de “novas” estratégias de políticas territoriais e dos projetos de infraestrutura do Estado, particularmente do PAC. Apresenta e analisa: i) os investimentos no portuário do PAC 1 e 2, no setor portuário no Brasil, Amazônia e no Pará; ii) os principais planos/programas/ações das políticas públicas portuárias desenvolvidas pelo Governo Federal desde 2007; iv) produção de complexos portuários em termos de construção e expansão de portos do agronegócio no oeste do Pará e

as estratégias das políticas públicas portuárias; e, v) os portos planejados no distrito de Miritituba/Itaituba e Santarenzinho/Rurópolis.

Já o quarto capítulo faz uma sistematização crítica do Projeto Arco Norte, tendo o fio condutor a explicabilidade do Arco Norte e sua relação com a produção de complexos portuários. Mostra como o Estado vem se expressando e se relacionando com o grande capital. Tomamos como referência as políticas públicas portuárias implementadas na Amazônia e particularmente no Oeste do Pará, e estendendo o olhar sobre as políticas multiescalares e os corredores logísticos para *commodities*, via leis/decretos, planos e políticas. Além de analisar os corredores logísticos e como vem sendo concebidos/construídos nas políticas de planejamento regional brasileiro.

No quinto capítulo realiza-se uma análise sobre o “Efeito China”, que além de analisar pontuar de maneira crítica o “para além” do “Efeito China”, como forma de desconstruir o pensamento “Efeito China” como unidade-única responsável por “todas” as políticas e “todos” os processos ligados à infraestrutura portuária no Brasil e à construção do Arco Norte. Mostramos que o “Efeito China” está posto e é indubitavelmente contribuidor na produção e incentivo de políticas e processos ligados a infraestrutura portuária, mas também mostramos que há conexões e dinâmicas políticas dentro do Estado-nação e (re)configuram no interesse de grupos sociais, por exemplo, o Grupo Amaggi – agente defensor, indutor e produtor de complexos portuários e da consolidação do Arco Norte.

O sexto capítulo vem detalhar e demonstrar os ordenamentos espaço-temporal do “território” ocorrido em função de grandes capitais e agentes econômicos portuários, que vem contribuindo diretamente no redesenho do planejamento e na gestão urbana de Itaituba. Além disso, como isso reverberou no processo de especulação fundiária e imobiliária tendo os agentes portuários como os principais incentivadores do processo de mercantilização da terra, do lote e/ou casa e na intensificação de ocupações urbanas pela luta por terra.

Por fim, no último capítulo dedica-se a analisar criticamente as transformações socioterritoriais enquanto violências de diversas ordens e em diversas dinâmicas territoriais na região, em decorrência de produção de complexos portuários (dos agentes e de suas lógicas no território), do qual o Estado constitui um grande protagonista. Além de mostrar a degradação socioambiental e os conflitos socioterritoriais que se conectam diretamente com a construção e operação dos complexos portuários no rio Tapajós. Ainda nesse capítulo mostramos as resistências sociais, principalmente a projetos portuários, como também a outros grandes projetos planejados para o Oeste do Pará (rodoviário, ferroviário, hidroviário e hidrelétrico), tomando como “exemplo”, a Comissão Pastoral da Terra (CPT)-Prelazia de Itaituba e o

Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB). Movimentos sociais esses escolhidos, em função, sobretudo, por agirem coletivamente, de maneira continuada e organizada, realizarem formação de base e trabalharem conjuntamente em muitas ações políticas.

## 2 ESTADO E POLÍTICAS PÚBLICAS (PORTUÁRIAS): APROXIMAÇÃO, IMERSÃO E DIALOGO<sup>28</sup>

Em alguma parte há ainda povos e rebanhos, mas não entre nós, irmãos meus, entre nós há Estados. Estado? O que é isso? Prestem atenção, vou falar para vocês da morte dos povos. O Estado é o mais frio de todos os monstros frios: mente friamente, e esta é a mentira que surge de sua boca: ‘Eu, o Estado, sou o povo’ (Nietzsche)

O fragmento supracitado de Nietzsche é apenas um esboço sintético do hibridismo e da multiformidade do Estado vem sendo tratado, como também das suas interpretações “abstratas”, cujo ponto reflexivo comum/convergente seria a asfixia da diferença<sup>29</sup> (etnias, povos e nações) e a tutela dos nossos corpos pelo Estado. Outra abstração do Estado é acerca da convergência ou condensação da figura do Estado como expressão de uma “síndrome comportamentalista” e de padrões cognitivos robotizados (LISBOA, 2016), mesmo no contexto do processo de integração econômico-financeira global cada vez mais avassaladora (JESSOP, 2013; OSORIO, 2014; BAUD; DURAND, 2012; CHESNAIS, 2016).

O Estado, ou melhor, sua formação se faz por meio de uma construção social e histórica, e não por meio de patologização (síndrome, ou, transformação em doença ou anomalia, atribuindo sentimentos próprios dos seres humanos), ou, padrões robotizados. Agamben (2011), realiza de forma metafórica uma crítica a essa patologização do Estado, do qual Estado/governo (um ser transcendental) teria a “função específica e ativa de guia e comando: hēgemōn (assim como o latino *dux*) é ora o animal que guia um rebanho, ora o condutor de um carro, ora o comandante militar e, tecnicamente, o governador de uma província” (AGAMBEN, 2011, p. 55)<sup>30</sup>.

Equívocos esses gerados, por exemplo, da sacralização da economia, no qual o econômico se desincrusta do tecido social (POLANYI, 2000), como se o *homo economicus* fosse apenas à naturalização do pecado original, sob a forma do interesse material pessoal,

<sup>28</sup> Esse capítulo não busca percorrer todas as perspectivas e dimensões sobre Estado e políticas públicas, mas discorrer de forma sintética, como o próprio subtítulo do capítulo destaca, seria uma aproximação, imersão e diálogo, para que se possa entrelaçar com nosso foco de estudo que é o Estado e as políticas públicas portuárias. O exercício aqui será “*not concerned to produce ‘raw’ descriptions or genealogies, however detailed, of particular events – except as a preliminary in the movement from the ‘real-concrete’ to the ‘concrete-in-thought’*” (JESSOP, 1982, p. 212).

<sup>29</sup> Asfixia no que se refere à homogeneização de povos e etnias; o uso de nação ou Estado-nação, já traz consigo a subtração ou/invisibilidade intencional colonialista, imperialista e de modernidade.

<sup>30</sup> Usamos Agamben para traduzir de forma metafórica a crítica que faz sobre a conotação de que (dão): “O deus que governa tem, portanto, necessidade do deus inoperante e o pressupõe, assim como este precisa da atividade do demiurgo. Tudo leva a pensar, então, que o reino do primeiro deus forma com o governo do demiurgo um sistema funcional, precisamente como, na oikonomia cristã, o deus que assume a obra da salvação, mesmo sendo uma hipóstase anárquica, cumpre na realidade a vontade do pai”.

assim como a formação do Estado. Essa sacralização da economia, por meio da normalização da racionalidade econômica utilitária, invisibilizaria não só a “experiência humana”, mas também a história da sociedade e das suas lutas sociais (MARX, 2011; 2012; POULANTZAS, 2005; 2008a).

Essa racionalidade econômica utilitária contribui para promover o reducionismo e/ou na banalização dos meios de produção e troca contruída, particularmente por Marx e Engels, como “feiticeira”, isto é, como sendo mágico e/ou folclórico, a partir da interpretação equivocada do seguinte fragmento do livro Manifesto Comunista: “a sociedade burguesa moderna, que conjurou gigantescos meios de produção e de troca, assemelha-se ao feiticeiro que já pode controlar os poderes infernais que invocou” (MARX; ENGELS, 2005, p. 45).

Além disso, de ver o Estado como mero agente gerenciador da classe burguesa: “O Estado moderno não é senão um comitê para gerir os negócios comuns de toda a classe burguesa” (MARX; ENGELS, 2005, p. 44). É lógico que em muitos estudos e reflexões de Marx e Engels, que, aliás, deve ser inserido no contexto histórico e político, há uma compreensão de um Estado submisso ao capital e o Estado gerenciador dos “negócios comuns de toda a classe burguesa”. Segundo Harvey (2005a, p. 82-3) essa síntese de Marx e Engels “foi elaborada como resposta polêmica a asserção difundida e ilusória que o Estado expressava os interesses comuns de todos”, e, a condição de “livre individualidade e igualdade” e “direitos iguais”; portanto perpassa de uma síntese, de uma disputa/luta política e histórica, de classe<sup>31</sup>.

Althusser (1980) constitui um dos grandes dispersores da compreensão de submissão do Estado:

O Estado é uma “máquina” de repressão que permite às classes dominantes (no século XIX à classe burguesa e à “classe” dos proprietários de terras) assegurar a sua dominação sobre a classe operária para a submeter ao processo de extorsão da mais-valia (quer dizer, à exploração capitalista). O Estado é então e antes de mais aquilo a que os clássicos do marxismo chamaram o aparelho de Estado. Este termo compreende: não só o aparelho especializado (no sentido estrito) cuja existência e necessidade reconhecemos a partir das exigências da prática jurídica, isto é a polícia - os tribunais - as prisões; mas também o exército, que (o proletariado pagou esta experiência com o seu sangue) intervém directamente como força repressiva de apoio em última instância quando a polícia, e os seus corpos auxiliares

<sup>31</sup> Isso é corroborado em Engels (2009, p. 191): “O Estado não é pois, de modo algum, um poder que se impôs à sociedade de fora para dentro; tampouco é “a realidade da idéia moral”, nem “a imagem e a realidade da razão”, como afirma Hegel. É antes um produto da sociedade, quando esta chega a um determinado grau de desenvolvimento; é a confissão de que essa sociedade se enredou numa irremediável contradição com ela própria e está dividida por antagonismos irreconciliáveis que não consegue conjurar. Mas para que esses antagonismos, essas classes com interesses econômicos colidentes não se devorem e não consumam a sociedade numa luta estéril, faz-se necessário um poder colocado aparentemente por cima da sociedade, chamado a amortecer o choque e a mantê-lo dentro dos limites da “ordem”. Este poder, nascido da sociedade, mas posto acima dela e distanciando-se cada vez mais, é o Estado”.

especializados, são “ultrapassados pelos acontecimentos; e acima deste conjunto o chefe de Estado, o governo e a administração. [...] O aparelho de Estado que define o Estado como força de execução de intervenção repressiva, “ao serviço das classes dominantes”, na luta de classes travada pela burguesia e pelos seus aliados contra o proletariado é de facto o Estado, e define de facto a «função» fundamental deste (ALTHUSSER, 1980, p.31-2).

Em síntese essa compreensão do Estado submisso suprime um elemento importante e integrante da relação Estado e o mercado, o jogo político e econômico. Segundo Osório (2014), o Estado no capitalismo mundializado é conformado de uma condensação das relações de poder e dominação bem como da construção de uma comunidade em um espaço específico do sistema mundial capitalista; que dependo do caminho político, econômico e geopolítico é capaz de exercer tanto um papel mais imperativo do processo de reprodução social da sociedade político-cultural (de resistência) quanto ser parte integrante do sistema do capital (BORON, 2003; MÉSZÁROS, 2015). Portanto, o Estado poderia criar, transformar e reorganizar o espaço, a sociedade (LOJKINE, 1981).

Muitos desses equívocos estão fincados na dimensão behaviorista (racionalidade econômica utilitária e comportamentalista) do Estado, pois como enfatiza Arendt (2001, p. 335-6):

O problema das modernas teorias do behaviorismo não é que estejam erradas, mas sim que podem vir a tornarem-se verdadeiras, que realmente constituem as melhores conceituações possíveis de certas tendências óbvias da sociedade moderna. É perfeitamente concebível que a era moderna — que teve início com um surto tão promissor e tão sem precedentes de atividade humana — venha a terminar na passividade mais mortal e estéril que a história jamais conheceu (ARENDRT, 2001, p. 335-6).

Esterilidade dos processos históricos e a perspectiva de Estado expressou-se segundo Bobbio (2007, p. 60), “nos últimos anos, o ponto de vista que acabou por prevalecer na representação do Estado foi o sistêmico, extraído - sem muito rigor e com algumas variações - da teoria dos sistemas”<sup>32</sup>.

Ainda para Bobbio (2007) essa configuração do Estado dar-se-ia na:

---

<sup>32</sup> Ela se ancora ou usa a concepção funcionalista (que descende de Parsons) que segundo Bobbio (2007, p.58): “concebe o sistema global em seu conjunto como diferenciado em quatro subsistemas (*patter-maintenance, goalattainment, adaptation, inégration*), caracterizados pelas funções igualmente essenciais que cada um deles desempenha para a conservação do equilíbrio social, fazendo assim com que sejam reciprocamente interdependentes. Ao subsistema político cabe a função do *goal-attainment*, o que equivale a dizer que a função política exercida pelo conjunto das instituições que constituem o Estado é uma das quatro funções fundamentais de todo sistema social”. “Na teoria funcionalista, não existem diversidades de planos entre as diversas funções de que todo sistema social não se pode privar. Além do mais, o subsistema ao qual é atribuída uma função preeminente não é o subsistema econômico mas o cultural, pois a máxima força coesiva de todo grupo social dependeria da adesão aos valores e às normas estabelecidas, através do processo de socialização de um lado (interiorização dos valores sociais) e de controle social de outro (observância das normas que regulam a generalidade dos comportamentos) (BOBBIO, 2007, p. 58-9).

A relação entre o conjunto das instituições políticas e o sistema social no seu todo é representada como uma relação demanda-resposta (input-output). A função das instituições políticas é a de dar respostas às demandas provenientes do ambiente social ou, segundo uma terminologia corrente, de converter as demandas em respostas. As respostas das instituições políticas são dadas sob a forma de decisões coletivas vinculatórias para toda a sociedade. Por sua vez, estas respostas retroagem sobre a transformação do ambiente social, do qual, em seqüência ao modo como são dadas as respostas, nascem novas demandas, num processo de mudança contínua que pode ser gradual quando existe correspondência entre demandas e respostas, brusco quando por uma sobrecarga das demandas sobre as respostas interrompe-se o fluxo de retroação e as instituições políticas vigentes, não conseguindo mais dar respostas satisfatórias, sofrem um processo de transformação que pode chegar à fase final da completa modificação (BOBBIO, 2007, p. 60).

Esse é um Estado que não exprime autoridade, poder, condensação material de um equilíbrio mutável das forças (classes) políticas fora e além do Estado (JESSOP, 2001; 2009a; POULANTZAS, 2005) sendo apenas um “sinônimo de família aumentada”, a partir do Estado dinástico (HENGELS, 1984), isto é, o

Estado dinástico pueden deducirse, de alguna manera, del modelo de la casa. Para el rey y su familia, el Estado se identifica con la «casa del rey», entendida como un patrimonio que engloba a una familia, es decir, a la familia real misma, que hay que administrar como buen «jefe de la casa» (*capmaysoué*, como dicen los bearneses). Englobando el conjunto del linaje y de sus posesiones, la casa trasciende a los individuos que la encarnan, comenzando por el mismo jefe que debe saber sacrificar sus intereses o sus sentimientos particulares a la perpetuación de su patrimonio material y, sobre todo, simbólico (el honor de la casa o el nombre del linaje). [...] el Estado o la realeza se reducen a la familia real. Según el modelo dinástico, que se instaura en la familia real y se generaliza a toda la nobleza, el *honor* principal y las tierras patrimoniales individuales pasan al hijo primogénito, al *heredero*, cuyo matrimonio es administrado como un asunto político de la más alta importancia; la casa se protege contra la amenaza de la división otorgando infantados a los hijos menores, compensaciones destinadas a asegurar la concordia entre los hermanos (los testamentos de los reyes recomiendan a cada uno aceptar su parte y no rebelarse), casándolos con herederas o consagrándolos a la Iglesia (BOURDIEU, 2005a, p. 45).<sup>33</sup>

Seria um Estado fabricado para aqueles que viessem de uma localidade comum, sem conotações político-territoriais, cujo “*poder paternal el que constituye el modelo de*

---

<sup>33</sup> Segundo Bourdieu (2005a, p. 47): “Una de las virtudes del modelo de la casa es que permite prescindir de la visión teleológica fundada sobre la ilusión retrospectiva que hace de la construcción de Francia un «proyecto» mantenido por los reyes sucesivos: así, por ejemplo, Cheruel, en su libro *Histoire de l'administration monarchique en France*, invoca explícitamente la «voluntad» de los Capetos de hacer el Estado monárquico francés y, no sin sorpresa, veremos a ciertos historiadores condenar la institución del infantado como «desmembramiento» del dominio real”. O Rei “Concentra las diferentes formas de poder, económico y simbólico sobre todo, y las redistribuye según formas «personales» («largueza») destinadas a suscitar formas de adhesión «personales». De ahí, todos los tipos de contradicciones que juegan un papel determinante en la transformación del Estado dinástico, aunque omitamos, muy a menudo, contarlas entre los factores de «racionalización» (tales como la competencia entre los Estados -las guerras internacionales que imponen la concentración y la racionalización del poder, proceso autosostenido ya que se necesita el poder para hacer una guerra que necesita de la concentración del poder- o la concurrencia entre el poder central y los poderes locales)” (BOURDIEU, 2005a, p. 49).



*dominación: el dominante otorga protección y cuidado*” (BOURDIEU, 2005a, p. 46). Essa racionalidade, do Estado dinástico, constituiria como unidade como uma "coisa" ou entorno de alguém; com lógicas e ações também unitárias e sem agentes diversos e com interesses também diversos.

Jessop (2009a) realiza uma crítica, ao enfatizar acerca da insistência de ainda se pensar o Estado como Estado dinástico, pois o Estado na sua visão transforma-se na “forma”, “aparência” e “forças hegemônicas de poder”, conseqüentemente nas atividades que realiza, nas escalas (e relações escalares) em que opera, nas forças políticas que atuam para determinada direção e as circunstâncias em que eles agem.

O equívoco de ver o Estado como Estado dinástico deve-se, sobretudo, no seio acadêmico-científico (por pesquisadores), pois segundo Jessop (2009b), as pesquisas sobre o Estado, enquanto objeto de estudo, é considerado menos relevante e já sintetizado, e que não seria tão importante e complexo em comparação com a gama de regimes políticos contemporâneos, as complexidades da vida ou a microfísica das relações de poder socialmente dispersas.

Ainda segundo Jessop o Estado foi visto como uma construção cultural ou discursiva, por exemplo; como uma comunidade política imaginada ou como um local de racionalidade governamental, e, não como um sólido aparato institucional com fronteiras e funções definidas e redefinidas continuamente. O autor entende o Estado como um complexo institucional tão fortemente ultradeterminado por outras relações sociais (como gênero, etnia, raça) que não poderia ser estudado além dessas relações sociais e reduzir a elas. Jessop vem considerar o Estado muito grande para lidar com os pequenos problemas da vida e muito pequeno para lidar com os grandes problemas, por exemplo, as mudanças ambientais.

Contudo, segundo Jessop (2009b, p. 41):

After a relatively fallow period in the 1990s, the general form and functions of states are once again returning to the top of the agenda, both theoretically and practically. This is particularly evident in the wake of the world economic crisis that became increasingly visible from mid-2007 onwards and has since triggered a radical restructuring of the state system and a profound strategic reorientation of state intervention. Indeed, following many predictions about the end of the national state, the close of 2008 and start of 2009 could be seen to herald its resurgence as the saviour in the last resort of an economic and social formation in crisis. Such changes are reawakening interest in the state apparatus, state capacities, state failure, and new forms of governance. Interest in the state and state power had declined following the end of the Cold War, the rise (or, at least, increasing recognition) of globalization processes and their effects, and the growing importance of new social movements. These three trends (and others in the same period) saw attention turn away, respectively, from the contrast between capitalism and socialism and their respective state forms to interest in varieties of capitalism and political regimes, from the national state and/or nation-state to global-local dialectics and multi-level

governance, and from class struggle and the class character of the state to the dynamics of discourse and identity politics.

A pesquisa sobre o Estado é resgatada (JESSOP, 2009b); tornando-se elemento norteador e lente analítica para se compreender os jogos de agentes políticos e econômicos no âmbito: i) das variedades de capitalismo; ii) de políticas de austeridade fiscal<sup>34</sup>; iii) de reformas trabalhistas e previdenciárias; iv) das políticas neoliberais<sup>35</sup>; e, v) do processo de financeirização (com articulações estado-nacionais, multinacionais e bancos) atuando tentacularmente na Ásia, África, e, principalmente América Latina -, expressando uma dialética global-local/nacional e governança multinível do Estado.

Nesse contexto o Estado se entrelaça nesse jogo, pois adota sistemas e rituais globais de entrada, pois:

Where the tax-state uses future taxing powers as security against current and new loans, the views of creditors and credit-rating agencies also matter. A strike by productive capital and/or bondholders is a standing (and discursively reinforced) threat and reinforces capital's power over the state. Indebted states, notably those with heavy external debts, may seek to negotiate their cancellation or rescheduling. Unilateral action, even where possible, would further undermine their credibility. This problem is compounded when the state wants to attract inward investment and spur local enterprise. Yet tax holidays, subsidies, etc., could threaten both the immediate tax-base and the state's legitimacy in the eyes of those obliged to pay taxes (JESSOP, 2013, p. 90).

Apesar do Estado contribuir significativamente para o “*growing socialization of the forces of production and continued private appropriation of surplus in the form of profit*” (JESSOP, 2013), há jogos, interesses e compreensões do Estado que vai além da perspectiva assinalada por Jessop. É preciso inserir o Estado como um agente que busca ganhos materiais e simbólicos (BOURDIEU, 2014), portanto, que não serve apenas a economia ou a sociedade civil, serve também aos seus interesses<sup>36</sup> (OFFE, 1980; 1984). Como enfatiza Poulantzas:

Puede avalar un viejo equivoco, basado em la representación topológica de la “base” y la “superestructuras”, y cobceber así el Estado como um simpl apêndice-

<sup>34</sup> Segundo Jessop (2013), política de austeridade, baseada no novo conservadorismo fiscal, visa para reduzir e equilibrar o orçamento do estado para estabilizar as finanças públicas, restaurar competitividade através de cortes nos salários e incentivar o investimento, reduzindo os impostos. Esse “Estado fiscal” deve ser capaz segundo Jessop de adaptar as finanças públicas em suas dimensões de receita e despesa aos imperativos de acumulação, bem como as necessidades de legitimidade do regime político prevalecente.

<sup>35</sup> As medidas estão e/ou incluem a privatização dos ativos do Estado para reduzir a dívida pública, a privatização dos serviços públicos para reduzir os gastos públicos futuros, cortes nos direitos sociais e trabalhistas e ataques aos sindicatos do setor público para reduzir os salários.

<sup>36</sup> Um deles é que o Estado, como um agente econômico, “*conversely, second, money is issued as legal tender, backed by a central bank that is part of the state apparatus (even if formally independent); and, as such, it enables the state to raise revenue for its own purposes through taxation, loans, or the printing press. So the state has an interest in the monetization of economic relations as well as in the specific forms of Money*” (JESSOP, 2013, p. 92).

reflejo de lo económico: el Estado no poseerá espacio propio y sería reducible a la economía. La relación entre Estado y economía se limitaría en el mejor de los casos, a la famosa “acción recíproca” del Estado sobre una base económica considerada, en lo esencial, como autosuficiente. Se trataría de la concepción economicista-mecanicista tradicional del Estado, cuyas implicaciones y consecuencias son ahora suficientemente conocidas como para detenerme en ellas. Pero puede dar lugar, igualmente, a otro equívoco. Aquél en que el conjunto social es concebido bajo forma de instancias o niveles autónomos por naturaleza o esencia[.] (POULANTZAS, 2005, p. 10).

Ainda segundo Poulantzas:

[...] Um equívoco persistente está ligado, por otra parte, a la representación del Estado reducida al binomio represión-ideología: el confundir la reproducción de la ideología dominante con la simple ocultación o disimulación de los propósitos y objetivos del Estado, el cual no produciría más que un discurso unificador y permanente mistificador, y no avanzaría así más que envuelto en lo secreto e siempre enmascarado. Lo cual es falso en varios aspectos: una de las funciones del Estado – que desdobra el mecanismo de inversión-ocultación propio de la ideología – concierne en este caso a su papel *organizador* específico respecto a las mismas clases dominantes y consiste, también, en *dicir, formular y declara abiertamente las tácticas de reproducción de su poder*. El Estado no produce un discurso unificado: produce varios, encarnados diferencialmente en sus diversos aparatos según su destino de clase; varios discursos, dirigidos a diversas clases. O también: produce un discurso segmentado y fragmentado según líneas coincidentes con la estrategia de poder (POULANTZAS, 2005, p. 32)

Poulantzas destaca acima que “El Estado no produce un discurso unificado: produce varios, encarnados diferencialmente en sus diversos aparatos según su destino de clase”, é uma compreensão, um olhar crítico, que busca não reduzir os ações e papéis complexos do Estado a componentes simples, por exemplo, produzido pela fórmula cartesiana e mágica: Estado = vontade da classe dominante. Poulantzas (2008a, p. 76) traduz essa “fórmula” de forma sistemática, do qual ainda é reproduzida, do qual o Estado seria compreendido, da seguinte forma:

(a) The state is regarded as the exclusive property of 'a' dominant class. The class will, the determining principle of the mediation and production of the superstructures and ideologies on the basis of the infrastructure, is presented as the expression of an indivisible, abstract essence of a single class-subject of the 'will' of domination and the state.

(b) This class-subject of the state is itself regarded in its relations with the state as abstractly unified exclusively 'by' its will to dominate. The problematic of a scientific investigation of the internal contradictions of this class, in their transposition to the level of the state, is dissolved in treating it as a unity of will.

(c) The distinctive internal unity of the state corresponding to its relative autonomy and specific effectivity is itself directly related to the dominant class's unity of will. The dialectical relations between the state and the dominant classes, founded on their respective constitution as particular political units, thus boil down to a reduction of the state's unity to that of the dominant class, which is presupposed.

(d) The state is regarded as the instrument, the machine, the tool, the apparatus invented and created by this class for the purposes of its domination and as manipulable at will by the class will.

(e) The state is one-sidedly regarded as an 'oppressive force' and 'organized violence', concrete expression of the class will. The generating principle and

effectivity of the state are crystallized in violence, treated as a corollary, of a psycho-social sort, of the class will.

(f) The problematic of the historical specificity of a determinate state is dissolved into abstract consideration of the state in general.

O Estado possui a capacidade e autoridade (POULANTZAS, 2005; 2008a), de penetrar, controlar, supervisionar, policiar e disciplinar as sociedades modernas através de suas próprias capacidades especializadas (mesmo que controversa, seletiva e/ou privilegiada a um setor/classe).

Ainda que Marx e os marxistas (na sua maioria) tentam analisar e prefigurar suas reflexões enquanto transformação ou mudança radical da ordem hegemônica, acabam por dissolver o Estado dentro do capital, sem destrinchar o Estado por dentro, realizar uma “autopsia”, ignorando as dimensões especificamente políticas do Estado e suas implicações para o poder do Estado. Assim, obscurecendo a natureza fundamental do Estado, o seu discurso político, a sua natureza constitutiva, os jogos políticos e a estrutura contingente de causalidade; colocando dificuldades reais para análise rigorosa (JESSOP, 2009a).

Contudo, teóricos marxistas (heterodoxos) começaram a analisar o poder do Estado como uma relação social complexa, no qual há compreensão de seletividade estrutural dos diferentes Estados e os fatores que moldaram e moldam suas capacidades políticas e as suas lutas internas (JESSOP, 2007). Vem se dando atenção à variabilidade dessas capacidades, sua organização e exercício e seu impacto diferencial sobre o poder do Estado e as capacidades para projetar o poder em “reinos sociais superior”, muito além de seus próprios limites institucionais. A discussão segundo Jessop (2007) ultrapassou a órbita sobre a questão da "autonomia relativa" para incluir capacidades de Estado e do Estado variável e as modalidades de exercício do poder estatal.

Poulantzas tece considerações robustas para pensar o Estado, a partir da especialização e centralização do Estado (capitalista), desde seu “funcionamento” hierárquico/burocrático e suas instituições até as capacidades estratégicas, as lutas e capacidades políticas, que estariam nas redes de poder construídas:

La especialización y la centralización del Estado capitalista, su funcionamiento jerárquico-burocrático y sus instituciones electivas implican una atomización y parcelación del cuerpo político en eso que se designa como “individuos”, personas jurídico-políticas y sujetos de las libertades. Este Estado supone una organización particular del espacio político al que afecta el ejercicio del poder. El Estado (centralizado, burocratizado, etc) *instaura* esa atomización e *representa* (Estado representativo) la unidad de ese cuerpo (pueblo-nación) fraccionado em mónadas formalmente equivalentes (soberanía nacional, voluntad popular). Además la materialidade del Estado y de sus aparatos está constituida aquí, en ciertos aspectos, como si debiera aplicarse, ejercerse y enraizarse en cuerpo social fraccionado,

homogéneo, en su división, uniforme en el aislamiento de sus elementos, continuo en su atomización: del ejército moderno a la administración, la justicia, la prisión, la escuela, los medios, de comunicación, etc, la lista sería larga (POULANTZAS, 2005, p. 70).

Poulantzas vem mostrar a especialização e a centralização do Estado e a organização particular do espaço político e o exercício do poder do Estado. Aponta o Estado como monopólio do poder político, “organizador político e unificador, e como um fator para o estabelecimento do equilíbrio instável de compromissos, cujo papel está constitutivamente conectado à sua autonomia relativa” (POULANTZAS, 2008b, p. 115). Poulantzas categoriza as relações de produção (social e política) e práticas de poder como prefigurada e inserida dentro do “papel” do Estado, porém, não compreende o Estado como um “campo”<sup>37</sup> (mesmo assinalando o Estado como uma organização particular), isto é,

Algo parecido a una clase o, más generalmente, a um grupo movilizado por y para la defensa de sus intereses, sólo puede llegar a existir a costa y al cabo de una labor colectiva de construcción inseparablemente teórica y práctica [...] Dicho de otro modo, la labor simbólica de constitución o de consagración que es necesaria para crear un grupo unido (imposición de nombres, de siglas, de signos de adhesión manifestaciones públicas, etc.) tiene tantas más posibilidades de alcanzar el éxito cuanto que los agentes sociales sobre los que se ejerce estén más propensos, debido a su proximidad en el espacio de las posiciones sociales y también de las disposiciones y de los intereses asociados a estas posiciones, a reconocerse mutuamente y a reconocerse en un mismo proyecto (político u otro) (BOURDIEU, 1997, p. 49).

Esse grupo mobilizado (campo), segundo Bourdieu (2001), seria um sistema autônomo, composto de um espaço plural de agentes, com acepções linguísticas específicas e mecanismos genéricos (regras). Um espaço social de disputas para a aceitação ou a eliminação de conflitos, ou, um espaço de luta por classificações entre os diferentes produtores, que podem determinar a aparição de produtos sociais relativamente independentes de suas condicionantes sociais de produção e cuja (re)produção perfaz-se como verdades cristalizadas (BOURDIEU, 1997).

---

<sup>37</sup> Entender o “campo” e sua perspectiva relacional (de Bourdieu) seria soldar com as análises e ponderações e perspectivas densas e críticas de Poulantzas: i) primeiro porque no dizer de Poulantzas o Estado é uma relação, “na medida em que é o resultante de contradições e da luta de classes tal como expressada, sempre em suas próprias maneiras específicas, no interior do próprio Estado – este Estado que é ao mesmo tempo atravessado e constituído por essas contradições de classe”; e, b) ainda segundo Poulantzas (2008b) devemos evitar os “atoleiros” do eterno (pseudo)problema da discussão sobre Estado, entre Estado concebido Coisa-Instrumento e o Estado concebido como Sujeito: i) O Estado Coisa-Instrumento: constituiria a velha concepção instrumentalista do Estado instrumento passivo, totalmente manipulado por uma classe ou fração, no qual não se reconhece o Estado com nenhuma autonomia; e, ii) o Estado como Sujeito: a autonomia do Estado, é considerada como absoluta, reduzindo sua vontade como instância racionalizante da sociedade civil (POULANTZAS, 2008b).

A perspectiva de campo de Bourdieu traz consigo uma ponderação: que mesmo a produção atomística e aditiva apreciado por visão liberal favorável a dominantes/hegemônicos não se configuram como estratégias individuais, uma lógica de ação individual, sobretudo, porque, a particularidade de interesses estão vinculados a uma posição particular de grupo/agentes (BOURDIEU, 2005b). O Estado constituiria um “agente capitalista”, pois como aduz Wacquant (2005) ao se referir aos estudos de Bourdieu: “Las preferencias, hábitos e inclinaciones de las personas [grupos/agentes] son *estructuras sociales encarnadas* que transcriben dentro de sus organismos las influencias y las fuerzas organizadas de su ambiente” (WACQUANT, 2005, p. 163)

Portanto, o Estado é constituído como um campo de forças e campo de lutas orientadas para o monopólio da “manipulação” legítima dos bens públicos, mas também lutas pelo controle desse capital e do poder correlativo (territorial e violência simbólica e física, por exemplo), sobretudo, do poder sobre a redistribuição dos recursos públicos e os benefícios associados (abuso de poder e o exercício arbitrário da autoridade) (BOURDIEU, 2005a).

Estado dinástico, que subordinaba a los intereses del soberano los beneficios materiales y simbólicos del capital concentrado por el Estado, se convierte en el lugar de una lucha por el poder sobre el capital estatal y sobre los beneficios materiales (salarios, ventajas materiales) y simbólicos (honorarios, títulos, etcétera) que proporciona. Esta lucha está reservada de hecho a una minoría con derechos asignados por la posesión cuasi hereditaria. Habría que analizar en detalle el proceso de doble cara del que surge el Estado y que es inseparablemente la universalización y la monopolización de lo universal (BOURDIEU, 2005a, p. 67).

O “campo do poder”, do qual é o Estado se insere (sendo um subcampo do campo do poder, também sendo um campo) se institui em e por a instauração de uma legalidade específica que implica uma ruptura com todas as fidelidades originárias em relação à etnia, a casta, a família (BOURDIEU, 2005a; 2005b).

Num campo, as regras são regularidades implícitas, e só uma pequeníssima parte das regularidades é levada ao estado explícito: é a mesma diferença que existe entre *métier* e *método*, evocada há pouco. Uma parte das regularidades rege as sanções a serem aplicadas às práticas; as sanções são imanentes ao jogo, implícitas; as regras estão em jogo e são constantemente repostas em jogo: é uma das propriedades dos campos, que consiste, justamente, em que ali se luta para triunfar segundo as regras imanentes do jogo. [...] As regras imanentes são lembradas por sanções, mas podem permanecer implícitas. Em segundo lugar, a ordem ordinária do cosmos econômico ou burocrático é tal que, ali, não se luta a propósito das regras do jogo. Mas pode haver uma luta para mudar as regras do jogo (pela revolução ou por uma política reformista), que consiste em trapacear no jogo e em instaurar uma regularidade tácita que se tornará a regra. O que era, no início, uma trapaça ou uma casuística ou uma escapadela [...]. Em outras palavras, as regras são regularidades implícitas, ignoradas quase o tempo todo pelos jogadores, dominadas no estado prático sem que os jogadores sejam capazes de levá-las à explicitação. Não são estáveis, à diferença das regras do jogo; não são exteriores ao jogo. As pressões

segundo as quais o jogo é jogado são, por sua vez, o produto do jogo. Uma análise estrutural do jogo implica, portanto, uma análise da história do jogo, do devir que conduziu a esse estado do jogo, do processo pelo qual o jogo gera e mantém as pressões e as regularidades segundo as quais ele é jogado. O jogo não tem em si mesmo toda a sua verdade. Um campo é um jogo que se joga segundo regularidades que são suas regras, mas com cujas regras ou regularidades também podemos jogar para transformá-lo (BOURDIEU, 2014, 188-9).

“Regras do Estado” é ao mesmo tempo um monopólio do universal e um conjunto de agentes que participam do monopólio de fato; dessa “coisa” que, por definição, é o universal, cuja regra do “campo Estado” inicia-se ou exige-se a “captura e o uso do simbólico”, que se impõe de maneira monopolística<sup>38</sup> (BOURDIEU, 1993; 2014), isto é:

[...] é preciso falar de maneira correta e dessa maneira somente. Essa unificação do mercado linguístico, essa unificação do mercado da escrita que é coextensiva ao Estado, é o Estado que a faz fazendo-se. Uma das maneiras de o Estado se fazer é fazer a ortografia normalizada, é fazer os pesos e medidas normalizados, é fazer o direito normalizado, é substituir os direitos feudais por um direito unificado... Esse processo de unificação, de centralização, de padronização, de homogeneização, que é o fato de se fazer Estado (BOURDIEU, 2014, p. 229). [Isso por que] O Estado, parece-me, deve ser pensado como produtor de princípios de classificação, isto é, de estruturas estruturantes capazes de serem aplicadas a todas as coisas do mundo, e em especial às coisas sociais [...] [...] os agentes sociais [que compõe o Estado] não são simplesmente partículas movidas por forças físicas, são também agentes conhecedores que portam estruturas cognitivas (Ibid, p. 307). [...] o desenvolvimento do Estado moderno pode ser descrito como um progresso na direção de um grau de universalização superior (deslocalização, desparticularização etc.) e, no mesmo movimento, como um progresso rumo à monopolização, à concentração do poder, portanto à constituição das condições de uma dominação central. Em outras palavras, esses dois processos são [tanto ligados como] antinômicos (Ibid, p. 405)<sup>39</sup>.

Assim analisar ou discorrer sobre o Estado contemporâneo é romper com a ficção de separação de economia e política, um Estado para todos, de todos iguais e livres perante o Estado, e que todas as decisões políticas são neutras, coerentes (do ponto de vista do bem da população, ou, dos povos<sup>40</sup>) e técnicas. Além de conceber o Estado em crise, contudo, não percebendo a articulação com processos mais gerais entre eles. Por fim, mostrando ou construindo o mito de um Estado que permite e/ou incentiva: “a capacidade dos sujeitos decidirem sobre o sentido comum da vida – [cuja política, ou, o jogo político] é assunto de

<sup>38</sup> A luta é direta ou indireta, já que a luta pressupõe um acordo entre os “antagonistas”/protagonistas sobre o que merece e deve ser disputado, fato escondido por detrás da aparência do óbvio, deixada em estado, isto é, de doxa: tudo aquilo que constitui o próprio campo, o jogo, os objetos de disputas, todos os pressupostos que são tacitamente aceitos, mesmo sem que se saiba, pelo simples fato de jogar, de entrar no jogo (BOURDIEU, 1983).

<sup>39</sup> Segundo Bourdieu (1993, p. 49): “[...] el Estado, es un artefacto social, muy imperfectamente fundado en una razón lógica y aun lingüística, que es el producto de un trabajo de normalización y de codificación enteramente análogo a aquel que el Estado opera también en dominios muy distintos”.

<sup>40</sup> O uso de povos é intencional para não cairmos no discurso do “poder colonialista” de homogeneização e “despluralização” étnica-racial e sociobiocultural, principalmente no Brasil.

todos, em condições de igualdade política” (OSÓRIO, 2013, p. 183)<sup>41</sup>. Muitas desses “imaginários fictícios” serão percorridos ao longo do capítulo posterior, e de forma mais ampla na tese como todo.

## **2. 1. Políticas Públicas Portuárias – a retórica seletiva do Estado e seu processo de integração global**

Here it denotes states that proactively seek economic growth within their borders and/or seek to secure competitive advantages for capitals based within them, even where they operate and may even be headquartered abroad, by promoting the economic and extra-economic conditions that are currently deemed vital for success in competition with economic actors, sectors and spaces in other states. This includes attempts either alone or with other forces (including other states) to Project power beyond their political frontiers to shape cross-border or external economic spaces relevant to capital accumulation and social reproduction. This makes the DS<sup>42</sup>, which is oriented to catching up with more advanced economies, a subtype of the competition state (JESSOP, 2016, p. 28).

The impact of policy-making and implementation is therefore closely tied to their rhetorical and argumentative framing and this is a crucial area for the exercise of soft power through struggles for hegemony mediated through the mass media, mass organisations, and, increasingly, new networked forms of communication (JESSOP, 2007, p. 417).

Segundo Jessop na primeira citação direta acima aduz que os Estados-nação buscam incessantemente crescimento econômico dentro de suas fronteiras de ação, como também buscam obter vantagens competitivas para capitais, mesmo quando operam e podem até estar sediados no exterior. Desse modo, as condições econômicas e extra-econômicas perpassam por lutas, por lutas políticas, para o “sucesso” na competição com atores econômicos, setores e espaços. Todavia, mesmo com a inflexão de Jessop ainda há um enquadramento retórico-argumentativa, senso comum e generalista, de: i) pensar Estado fora de lutas políticas de fração de classes e calcada em uma teoria social para a sociedade como um todo (por meio de políticas públicas); que obviamente “As ações empreendidas pelo Estado não se implementam

---

<sup>41</sup> Segundo Osório (2010, p. 74): “Si el Estado es simultáneamente la negación del mundo de hombres libres e iguales que reclama el capital y el establecimiento de un proceso de relaciones de dominio, poder despótico y sometimiento, la forma Estado *niega aquella negación* y restablece las bases imaginarias de hombres libres y de no-explotación, sustento fundamental para la constitución de comunidad (ilusoria), en tanto explotadores y explotados, dominadores y dominados, quedan atrapados en la fetichización de ese proceso”.

<sup>42</sup> The DS concept was first applied explicitly to Japan (Johnson 1982, 1999). It was then adopted for late-industrializing East Asian economies, and has since been applied to other continents (e.g., Latin America, Europe, Africa) and to scales of economic and political organization that are local, regional, or even supranational (e.g., the European Union). Indeed, the myths of the Japanese state proved popular in Western Europe and North America during the early years of Fordist crisis as a progressive reformist paradigm to challenge bankrupt economic strategies (JESSOP, 2016). The relevance of this model was already being questioned in the 1990s, however, following the crisis of Atlantic Fordism, the collapse of state socialism in the Soviet Bloc, the end of the Cold War, the turn from Maoism to Dengism in China, the rise of neoliberalism and the Washington Consensus, the training of DS economists and officials in neo-classical economics, and the search for other paths to development. These trends undermined the legitimacy of the DS model and prompted demands to downsize the state and make its functions more market-confirming and conforming.



automaticamente, têm movimento, têm contradições e podem gerar resultados diferentes dos esperados” (HÖFLING, 2001, p. 35).

No entanto, é necessário analisar as situações, no caso políticas públicas concretas e específicas, para visualizar o efeito de interesses diferentes expressos nas relações sociais de poder, para não construirmos um “modelo receita” (homogêneo e senso comum) das políticas públicas e da ação do Estado, pois como assinalana Poulantzas: “*Su discurso es un discurso de la acción [do Estado]. Un discurso de la estrategia y de la táctica, imbricado certamente em la ideologia dominante, pero alimentado también por una ciencia-saber acaparada por el Estado (los conocimiento económicos, políticos, históricos)*” (POULANTZAS, 2005, p. 64).

Como dissemos acima precisamos de análises que fujam do “modelo receita”, que possam mostrar os sentidos ocultados das políticas públicas concretas e específicas, consequentemente visualizar o efeito de interesses<sup>43</sup> entre diferentes agentes do jogo. Assim, para iniciarmos faremos um recorte sobre políticas públicas portuárias no Brasil e na Amazônia, para em seguida descermos a escala, no estado do Pará.

### 2.1.1 A política pública portuária no Brasil: uma breve sistematização

O percurso das políticas públicas portuárias<sup>44</sup> no Brasil sempre esteve ligada à política pública de transportes (CASTRO; LAMY, 1992; SILVEIRA, 2013). Considerava-se a área portuária como parte do transporte, ou mais especificamente, parte da rede multimodal (CASTRO et al, 2014)<sup>45</sup>. Os planos e programas apontam para essa associação na área de transporte ou logística, além do fato das ações estarem inseridas no Ministério dos

---

<sup>43</sup> Para Bourdieu a noção de interesse seria em primeiro momento um instrumento de ruptura com uma visão encantada, e mistificadora, das condutas humanas: “a palavra interesse teria precisamente o significado que atribuída noção de *illusio*, isto é, dar importância a um jogo social [...]. *Interesse* é ‘estar em’, participar, admitir, portanto, que o jogo merece ser jogado e que os alvos engendrados no e pelo fato de jogar merecem ser perseguidos; é reconhecer o jogo e reconhecer os alvos” (BOURDIEU, 1996, p. 139). Bourdieu (1996, p. 139) ainda discorre que: “a *illusio* é estar preso ao jogo, preso pelo jogo, acreditar que o jogo vale a pena ou, para dizer-lo de maneira mais simples, que vale a pena jogar”.

<sup>44</sup> Como as categorias protagonistas do projeto, Estado e Políticas Públicas, são amplas e densas, preferimos fazer um recorte aqui à (efetuadas na) área portuária e dialogando com os autores que debatem essas duas categorias.

<sup>45</sup> Os portos (a área portuária) eram concebidos como componentes logísticos, como estradas, ferrovias, hidrovias e aeroportos, isto é, elementos catalisadores dos “novos arranjos produtivos” e de importante papel integrador dos diferentes aspectos da produção; por serem eixos de articulação nacional-global, de fluxos materiais e imateriais intra/extraescalar, ou como enfatiza Martner-Peyrelongue (1999a, 2004), os portos passam a serem gestores e articuladores, no tempo e no espaço, de fluxos que abastecem processos territorialmente dispersos e fragmentados.

Transportes<sup>46</sup> até 2010, quando é criada a Secretaria Especial de Portos. Contudo, esta secretaria seria extinta em 2016 e anexada ao Ministério de Transporte, Portos e Aviação Civil. Mesmo entre 1987 a 1996, quem conduzia o Plano de Desenvolvimento Portuário<sup>47</sup>, era Empresa de Portos do Brasil S/A-PORTÓBRAS ( *Holding* do Sistema Portuário Nacional) que estava vinculado ao Ministério dos Transportes.

De maneira geral a política portuária brasileira, do Governo de Gaspar Dutra- (1946-1951) a João Figueiredo (de 1979-1985) (política de Estado visuliazada), como dizemos acima, estavam ancoradas como uma política de transporte ou logística, o que pode ser visualizado nos Planos Nacionais de Desenvolvimento. No trabalho de Goularti-Filho (2016), o autor traça a trajetória do planejamento no Brasil, e mostra como o Estado passou a centralizar a política:

Entre 1930 e 1960, segundo Ianni (1986), assistimos a um movimento pendular na economia e sociedade brasileira, em que, em determinados momentos (1930–1945, 1951–1954 e 1961–1964), o Estado assumiu uma postura mais nacionalista e popular e, em outros (1946-1950 e 1956-1960), deu mais ênfase ao processo de internacionalização da economia. Contudo, em ambos os momentos, a industrialização foi um moto-contínuo que ziguezagueava entre taxas de crescimento positivas e desigualdades sociais. O golpe militar de março de 1964 não alterou a rota do “progresso técnico”, mas aprofundou o caráter desigual da sociedade brasileira, expresso na “modernização conservadora”. A experiência do Plano de Metas revelou a necessidade de manter o planejamento como a “ordem do dia” para o governo federal e para as unidades federativas. A centralização da política dos transportes era executada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, que era assessorado pelos órgãos específicos vinculados a rodovias (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER), ferrovias (Departamento nacional de Estradas de Ferro - DNEF), portos (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN), navegação (Comissão da Marinha Mercante - CMM) e aviação (Departamento de Aviação Civil - DAC). A continuação do planejamento nos transportes exigia a elaboração de estudos com vistas à formulação de novos planos. Entre 1961 e 1962, a instabilidade política, causada pela renúncia de Jânio Quadros e pelo insucesso do parlamentarismo, desorientou o governo no sentido de dar continuidade ao planejamento herdado da década anterior. O abandono do Plano Trienal (1963–1965), o golpe militar e a desaceleração da economia, que vinha de uma taxa de crescimento do PIB de 9,26% ao ano entre 1957 e 1961, caindo para 4,32% entre 1962 a 1965, reduziram os investimentos que o setor do transporte vinha recebendo desde o início do Plano de Metas. No entanto, justamente no período entre 1961 e 1965, foram lançadas as bases institucionais que se tornaram angulares na formulação e coordenação da nova política de transportes. Durante o Plano de Metas, foram criados diversos grupos executivos que se tornaram responsáveis por aproximar o governo dos especialistas e dos empresários para definirem objetivos setoriais de investimentos. Com base no Decreto 51.201, de 17

<sup>46</sup> Antes da década de 1930 os portos estava sob gestão do Ministério da viação e obras públicas, contudo caracterizado como ministérios transportes.

<sup>47</sup> “O ‘Plano de Desenvolvimento Portuário’ cobre um horizonte de 10 (dez) anos (1987-1996), abordando o cadastramento das instalações portuárias, o estudo dos fluxos de carga previstos para o período, a frota de navios que deverá frequentar os portos, a situação operacional, e após análise e diagnóstico, a proposição de um plano de desenvolvimento com soluções alternativas, indicando as necessidades básicas para o programa de ações recomendadas no período, inclusive com previsão de reservas de áreas para futuras expansões” (BRASIL, 2017a, p. 3).

de agosto de 1961, foi criado o Grupo Executivo de Coordenação dos Transportes (GET) como órgão assessor da Comissão de Amparo à Produção Agropecuária (GOULARTI-FILHO, 2016, p. 230-1).

Ainda segundo Goularti-Filho (2016), durante o período da ditadura militar, o Brasil realizou acordos políticos e técnicos com os Estados Unidos que reverberaram no setor portuário. Foi firmado com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), um acordo de assistência técnica para a realização do Estudo de Transportes do Brasil. Para realizar os trabalhos técnicos, foi contratada a empresa norte-americana *Coverdale & Colpitts* que iria articular-se ao Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT)<sup>48</sup>, cuja tarefa dessa última era de acompanhamento dos trabalhos da empresa contratada. Os estudos foram entregues, em 1967 e 1968, e, sumarizados: a) Organização e política nacional de transportes; b) Estudos ferroviários; c) Estudos portuários (Rio de Janeiro, Niterói, Santos, São Sebastião e Recife); d) Navegação de cabotagem; e, e) Plano diretor rodoviário (Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Depois foram seguidos de:

- Estudo do sistema ferroviário federal - 1965–1967;
- Estudo da rede ferroviária paulista - 1965–1967;
- Estudo da navegação de cabotagem no País - 1965–1967;
- Estudo dos sistemas portuários de Santos, Recife e Guanabara - 1965–1967;
- Projetos de engenharia para obras específicas - 1965–1967;
- Elaboração de planos diretores modais - 1965–1968;
- Estudo dos sistemas rodoviários do Brasil, com exceção da Região Norte - 1965–1968;
- Estudos de transportes no Brasil - 1969;
- Estudo integrado de transporte na área do Médio São Francisco - 1969–1970; e,
- Estudo de Transportes na Bahia - 1969–1970 (Ibid)

As políticas públicas portuárias incrementadas pelo GEIPOT não foram para “ordenar” e/ou simplesmente “regular”; tal prática comum nas políticas públicas, que é de produzir diagnósticos e pequenas proposições/ações para solução dos problemas (SCHMIDT, 2008). Não visavam como assinala Silva et al (2017, p. 27): “[...] institucionaliza[r] processos que busquem gerar canais de comunicação entre a sociedade e os processos inerentes às políticas públicas”.

---

<sup>48</sup> O GEIPOT foi criado pelo Decreto 57.003/1965. Contudo, em 1968, a partir do Decreto-Lei 516, ele passa a se chamar de Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GOULARTI-FILHO, 2016).

Além disso, não havia orçamento continuado e recursos financeiros seguros ao setor portuário, para resolver os problemas da falta de recursos. Segundo Goularti-Filho (2007) foi encaminhado para o Congresso, no final de 1956, um projeto de lei para instituir o Fundo Portuário Nacional. Esse fundo foi criado no mandato de presidente Juscelino Kubitschek, em 1959 e aprovado em julho de 1960 (Decreto 48.524/1960). O Plano previa investimentos na ordem de 23,4 bilhões de cruzeiros para o período de 1960 a 1962, distribuídos em expansão, melhoramentos, construção, estudos e aquisições. Em abril de 1963, houve apenas a atualização do Plano Portuário Nacional até 1966, com investimento de 71,8 bilhões de cruzeiros<sup>49</sup> (GOULARTI-FILHO, 2007).

De 1970 a 1979 os investimentos no setor portuário saltam (respectivamente) de 520,5 milhões para 1.691,3 milhões de cruzeiros, um aumento de 225% que se inseriram no: 1) Programa de Integração Nacional<sup>50</sup> (PIN, 1970 - 1974); 2) I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND, 1972–1974); e, 3) Plano Nacional de Viação (PNV de 1973). O PIN pautou suas ações: i) na construção da Rodovia Transamazônica e Cuiabá–Santarém<sup>51</sup>; ii) na construção de portos fluviais que se integram com a Transamazônica (Altamira, Itaituba, Santarém e Imperatriz); e, no, iii) Projeto da Rodovia Perimetral Norte<sup>52</sup>; e, iv) a Br-158 - Trecho Barra do Garças-Xavantina-São Félix do Araguaia, na extensão aproximada de 650 km.

Segundo Kohlhepp (2002, p. 38): “as estradas pioneiras serviram de roteiros de migração para a Amazônia e foram planejadas para o estabelecimento de áreas de atividades econômicas na forma dos chamados ‘corredores de desenvolvimento’”.

Entre 1970 e 1973, foram executados os seguintes projetos (GEIPOT, 1976): • Estudo de áreas portuárias situadas nos Estados do Paraná e Santa Catarina 1970–1971 • Estudo técnico-econômico do transporte fluvial nos rios Paraná, Paraguai, Uruguai e nos seus afluentes navegáveis 1971–1972 • Plano diretor para aproveitamento da área de contorno do fundo da Baía da Guanabara 1971–1972 • Estudos sobre a incidência dos componentes estrangeiros nos custos de construção

<sup>49</sup> Isso equivaleria em reais em aproximadamente 23,36 bilhões. Conversão realizada por meio do portal [http://www.portalbrasil.net/economia\\_real\\_conversao.htm](http://www.portalbrasil.net/economia_real_conversao.htm), sistematizada pela representação matemática: valor em cruzeiros/1000<sup>5</sup> X 2,75.

<sup>50</sup> O PIN teve como valor inicial de dois bilhões de cruzeiros, a serem constituídos nos exercícios financeiros de 1971 a 1974. Com a finalidade de financiar o plano de obras de infraestrutura, nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM. Em 1972, por meio do Decreto-Lei nº 1.243, de 30 de Outubro de 1972, É acrescida de 800 milhões de cruzeiros a dotação prevista no artigo 1º do Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, que criou o Programa de Integração Nacional (PIN). O acréscimo de recursos financeiros pautou os exercícios financeiros de 1975 a 1978.

<sup>51</sup> A primeira etapa do PIN foi constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

<sup>52</sup> Trecho Macapá-Caracará-Iça-na-Benjamin Constant-Cruzeiro do Sul e suas ligações com as localidades de Cucuí, Mitu, Caxias e Elvira, na extensão aproximada de 3.300km.

rodoviária 1972–1973 • Plano geral de organização do serviço de navegação da Bacia do Prata 1972–1973 (GOULARTI-FILHO, 2016, p. 238)

Mesmo no contexto “milagre econômico”<sup>53</sup>, com crescimento médio do PIB de 11,16% ao ano e diversos planos lançados e executados (PIN, PND e PNV) (GOULARTI-FILHO, 2016) não tiveram significativos (pela perspectiva do Estado) resultados como que ocorreram quando se compara com o período de 1930 a 1940:

No Estado de Mato Grosso foram estudados e projetados os portos de Corumbá e Pôrto Esperança, de magna importância o primeiro em virtude da construção da ponte e em geral da estrada de ferro Brasil- Bolívia a que ela serve. No Rio Grande do Sul foi terminada a construção do porto da Capital e prossegue o de Pelotas. Concluiu-se o porto de São Borja e reiniciaram-se os serviços de dragagem dos canais da Lagoa Mirim, do Sangradouro e do Arroio Grande, já concluídos e acham-se projetadas e iniciadas as obras necessárias em outros arroios no porto de Santa Vitória do Palmar e no rio Jaguarão. No Estado de Santa Catarina prosseguem com intensidade os melhoramentos das barras e canais de acesso dos portos de Itajaí e Laguna, tendo o Governo aprovado o projeto e orçamento no valor de 20.000 contos para as obras complementares de acostagem, estocamento de carvão e aparelhamento de carga e descarga no último destes portos. [...] No Paraná efetuou-se a construção do porto de Paranaguá e instalaram-se serviços de limpeza, desobstrução e preparo com obras fixas do importante rio Iguassú. Em São Paulo, notáveis melhoramentos foram adotados pela Companhia Docas de Santos e foi iniciado, com a sua conclusão para breve, o porto de São Sebastião, de enormes e benéficas consequências para aquele Estado e Minas Gerais. No Estado do Rio de Janeiro concluíram-se as obras do porto de Angra dos Reis e melhorou-se notavelmente o porto de Cabo Frio. Nesta Capital concluíram-se as obras complementares do prolongamento do cais de São Cristóvão em 1.300 metros de extensão e foram melhor aparelhados os 3.500 metros do trecho da Gamboa, para movimentação e

<sup>53</sup> Segundo Kohlhepp (2002, p. 39): “No cume do período do “milagre econômico” brasileiro, a mentalidade predominante do Eldorado envolveu a exploração econômica setorial e a quase ilimitada distribuição territorial da periferia da Amazônia. O setor operacional, permitido a atividades de business privado, aumentou enormemente, tornando-se com isso o novo foco central da estratégia de desenvolvimento”. Com isso incentivando/reforçando o desenvolvimento econômico e social da Amazônia do Estado e grande capital para integrar, domesticar e “civilizar” a região. Que contribuíram segundo Loureiro (2002) para (a) **equivocos e violências** e (b) **Preconceitos**: (a) A Amazônia seria um macro-sistema *homogêneo* de floresta, rios e igarapés em toda a sua extensão; A natureza em geral, e a floresta em especial, seria a expressão do primitivismo e do atraso regionais; os planos governamentais estimulam, sempre, sua substituição por atividades ditas “racionalis”, produtivas; A natureza amazônica seria resistente, superabundante, auto-recuperável e inesgotável; (b) Índios e caboclos viveriam em terras excessivamente vastas e as ocupariam em atividades pouco rentáveis para o Estado e de forma incompatível com a economia e a sociedade modernas; *Índios, negros* (quilombolas) e *caboclos* têm sido considerados nos planos e nos projetos econômicos criados para a região como sendo portadores de uma cultura pobre, primitiva, tribal e, portanto, inferior. Além disso, 1º) Estado têm entendido que o desenvolvimento é tarefa e virtude exclusiva do capital e, principalmente, do grande capital. Mais ainda, têm entendido que somente o grande capital teria o impulso capaz de desenvolver a região, dada sua grande extensão; 2º) Os abusos, as exorbitâncias e o arbítrio desse novo capital que se instala na região são incontáveis: a criação e a recriação do trabalho escravo; a expulsão e a morte de posseiros, índios, trabalhadores rurais em geral; a grilagem de terras; as queimadas; a poluição de rios, lagos; e muitos outros; 3º) quanto à política de trabalho e emprego, para os governos vale mais a geração de um emprego num dos novos empreendimentos recém-criados (mineração, extração de madeiras, etc.), pois, apesar dos danos ambientais graves que provocam, geram impostos e, assim, são preferíveis às atividades não-geradoras de impostos como as atividades tradicionais dos caboclos da região; 4º) O extrativismo vegetal tem sido considerado primitivo, antieconômico e, por isso mesmo, pouco merecedor de apoio, modernização e aperfeiçoamento; 5º) Nos planos e projetos estatais, a riquíssima biodiversidade da natureza amazônica — ou, mais propriamente, sua mega-biodiversidade — aparece como um elemento negativo.

armazenamento de mercadorias. [...] No Espírito Santo reiniciaram-se as obras do pôrto. de Vitória, já concluídas em parte e iniciada a exploração comercial desse pôrto, tendo sido estuda- do o melhoramento do pôrto de Itapemirim. Na Baía foi ampliado no pôrto do Salvador o apa-relhamento para carga e descarga, aprofundada a bacia para 10 metros em maré mínima, aumentada a extensão do cais para essa profundidade e quase concluída a grande avenida de acesso da Jequitaiá [...] Em Ilhéus, revisto o contrato de concessão do pôrto, foram ampliadas as obras de acostagem e melhoradas as condições da barra. Estudos acurados executam-se neste momento para o melhoramento da barra e canal de acesso desse pôrto por obras fixas. [...] Em Sergipe iniciou-se a construção do pôrto de Aracajú e abriu-se o canal de Santa Maria, ligando o Vasa Barris ao Rio Sergipe. Em Alagoas foi concluído o pôrto de Maceió e pres- tes entrará em exploração comercial. Em Pernambuco foram executadas novas obras para melhorar o pôrto do Recife num dispêndio de 36.000 contos, e ainda agora, visando auxiliar o govêrno pernambucano na sua campanha contra os mocambos, vão ser intensificadas as obras dos canais de saneamento do Recife e do atêrro dos terrenos alagados, trabalhos já autorizados e com orçamentos aprovados pelo Presidente da República. [...] Na Paraíba efetuou-se a construção do pôrto de Cabedelo . No Rio Grande do Norte, em Natal, entraram em exploração comercial os 200 metros de cais existentes e fizeram-se mais 200 metros de cais quase concluídos, os estudos dos portos de Macau e Mossoró com obras de melhoria de acesso, ao primeiro, bem como os tra- balhos de fixação das dunas em várias regiões da costa. No Ceará, acham-se em andamento as obras do . pôrto de Mucuripe, tendo-se afinal resolvido a velha pendência técnica na eleição do melhor local portuá- rio para a Capital cearense, numa delonga prejudicial aos surtos económicos das suas laboriosas populações. [...] No Piauí foram encetadas as obras de melhora- mentos do canal de S. José, de novo estudada a solu- ção para o melhoramento do pôrto de Amarração e nele fixadas dunas errantes. No Maranhão realizaram-se obras de dragagem do canal de acesso ao pôrto de S. Luiz, fixação de dunas, limpeza e desobstrução do rio Mearim e o es- tudo completo de um pôrto na enseada de Itaquí, a. 8 kms. de S. Luiz com seu projeto e orçamento concluídos. No vale do Amazonas prosseguem os melhoramentos de aparelhagem dos portos existentes, tendo-se levado a efeito obras para armazenamento ae combustíveis líquidos, no valor de 3.300 contos, no pôrto do Pará. Para atender aos serviços de dragagem de barras e canais de acesso de vários dos nossos portos, melhoramento de rios e canais de navegação interior, foi adquirido parte do aparelhamento de que carecia (LIMA, 1940, p. 71-76) [General João de Mendonça Lima].

Já a década de 1980 é marcada pela “perda de fôlego” da economia e da política pública portuária, mesmo com a reformulação e ampliação, em 1986, do Plano de Desenvolvimento Portuário 1987-1996, que tinha como objetivo implementar melhorias e construir novas instalações, com intenção de reduzir o custo global dos transportes. Segundo Goularti-Filho (2007, p. 475):

Ao longo dos anos 1980, os planos portuários de 1975-1984 e de 1987-1996 ficaram condicionados à disponibilidade de recursos e sofreram constantes contingenciamentos orçamentários. Era uma época em que a prioridade era conter os gastos públicos. Com isso, os problemas portuários não solucionados nos anos de rápido crescimento da economia, anos 1950-1980, foram se avolumando ainda mais nos anos 1980 (GOULARTI-FILHO, 2007, p. 475)<sup>54</sup>.

<sup>54</sup> “Dentro do ideário da Nova República, paralelo ao I PND-NR, para os portos foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Portuário 1987-1996, o último plano global elaborado para os portos brasileiros. Junto com esses dois planos também foi elaborado um plano mais global para o setor de transporte, o Prodest (Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes), que seguia as metas do I PND-NR e previa uma série de

Essa “perda de fôlego” da economia e da política pública portuária é expressa pela relação receitas operacionais e despesas portuárias:

A receita operacional total (Companhia Docas e administradores portuários e hidroviários) evolui de aproximadamente US\$ 222 milhões, em 1981, para US\$ 310 milhões, em 1988, com crescimento anual de 4,8%. Separando-se a receita para os dois grandes grupos – Companhias Docas e administrações diretas -, destacam-se, inicialmente, os resultados das primeiras, responsáveis por 93% da receita global, em 1988. [...] De 1981 a 1988, a receita total das Companhias Docas evolui de US\$ 190 milhões para 287 milhões, revelando um crescimento anual de 6,1%, no período. Das principais receitas, aquelas que apresentaram o melhor desempenho, em termos de crescimento, foram as de movimentação de fora do cais, Atracação, Utilização do Porto e Capatazia.

A despesa operacional total (Companhias Docas e administrações portuárias e hidroviárias) evolui de aproximadamente US\$ 245 milhões, em 1981, para US\$ 357 milhões, em 1988, representando um crescimento anual de 5,5%. Separando a despesa para os dois grandes grupos – Companhias Docas e administrações diretas -, destacam-se, inicialmente, os resultados das primeiras, responsáveis por 91% da despesa operacional global, em 1988.

De 1981 a 1988, a despesa operacional total das Companhias Docas evolui de US\$ 209 milhões para US\$ 326 milhões, revelando um crescimento anual de 6,6%, no período. Estes resultados estão disponíveis a a nível de tipo de despesas de Pessoal e Encargos Sociais (62%), Serviços de Terceiros (25%), Outras Despesas (6%), Depreciações (4%) e Material de Consumo (2,4%) (CASTRO; LAMY, 1992, p.16-17).

Para Goularti-Filho (2007), entre 1934 a 1990, “passou-se” por um longo período de industrialização (com queda significativa na década de 1990), do qual Estado brasileiro vinculou-se com lógicas/ordens capitalistas expansivas e frações hegemônicas (de unidades políticas hegemônicas) (POULANTZAS, 2005); instaurando e consagrando processos do planejamento e de financiamento, além de políticas cambiais (orçamento cambial) e monetárias mais flexíveis voltadas para o crescimento econômico.

Contudo, a década de 1990 projeta-se e entrelaça-se com política portuária brasileira interescalar, principalmente no que concerne a *Aleator*<sup>55</sup> do Estado (no caso do Estado brasileiro), isto é, buscar posicionamento geopolítico diferente, de acordo ou dentro do sistema/jogo internacional de estados-nação, da competição com diversos agentes

---

investimentos a serem executados pelas estatais ligadas ao setor de transportes. Especificamente, o diagnóstico feito pelo PRODEST para os portos brasileiros era o seguinte (Brasil, 1986a, p. 9-11): • Inexistência de uma política portuária nacional. • Inadequação do atual sistema do aporte de recursos financeiros para investimento e custeio. • Inadequação do atual sistema tarifário. • Desvinculação da receita do TMP (Decreto 1.859, 17/2/81). • Carência de auto-sustentação financeira do sistema Portobrás. • Ausência de participação de capital privado no sistema”.

<sup>55</sup> Aleator - significa em latim, jogador de dados, jogador de profissão, ou seja, aquele que pode aproveitar os áleas para seus fins. Alea significa em latim jogo de sorte, jogo de dados, jogo de azar, risco, sorte e incerteza.

econômicos, setores e espaços, por trocas econômicas intensivas e competição por mercados (compradores) de outros países.

Esse *Aleator* do Estado inclui tentativas “sozinhas” ou com outras forças (incluindo outros estados e setores privados) para projetar o poder além de suas fronteiras políticas, para moldar espaços econômicos transfronteiriços ou externos (JESSOP, 2016); relevantes para a acumulação de capital e reprodução social e dos interesses das unidades/agentes/frações que compõe o Estado (POULANTZAS, 2005).

Entre essas “tentativas” (estratégias geopolíticas), no caso na década de 1990, estão: políticas de “pouca” intervenção do Estado, a privatização de empresas, cortes nas políticas de proteção social, ajuste fiscal e investimento (e financiamento) em infraestrutura para o atendimento do fluxo do grande capital (CHESNAIS, 1984; HARVEY, 2007, 2008) e ao mesmo tempo cumprindo a imposição de grupos econômicos (como o FMI e o Banco Mundial) a todos os devedores a realizarem reformas de cunho neoliberal (o que proporcionaria a hiperinflação e o aumento das desigualdades sociais). Processos esses que ocorriam também na Argentina, Chile, Colômbia, Peru, México Honduras, Nicaragua e Panamá.

Segundo Jhuel (2001), os portos são fontes habituais de injeção de capitais, de alívio financeiro, e, a inserção no cenário neoliberal seria uma forma de atender as demandas e a competitividade de uma nova economia “mundializada financeiramente”, por meio, da entrada da participação privada na: 1) aquisição de equipamentos novos e mais produtivos; 2) redução do tempo de espera e de permanência dos navios; 3) promoção da concorrência entre portos privados e públicos e privados e privados; 4) adequação a quantidade de mão-de-obra na operação portuária; e por fim, 5) diminuição das despesas com manuseio e as tarifas portuárias, de serviços de praticagem (e consequentemente aumento da produtividade e no desempenho dos portos) (OLIVEIRA; 2000; TOVAR; FERREIRA, 2006).

A política neoliberal obteve ressonância positiva por parte do Estado, contudo, o setor portuário brasileiro esfacelou-se, devido principalmente à diminuição sistemática dos investimentos estatais de 1980 a 1993. Veja Tabela 1 a diminuição de investimentos em infraestrutura parte do Estado.



**Tabela 1:** Investimento estatal no “setor de infraestrutura” – 1980 - 1993 (US\$ milhões)

Ano	Ferrovário	Marítimo	Portos	Total
1980	1.959	210	361	2.530
1981	1.875	291	332	2.498
1982	1.310	85	383	1.778
1983	1345	76	395	1.816
1984	1440	141	236	1817
1985	1.310	40	172	1522
1986	832	274	156	1262
1987	984	102	102	1188
1988	2.189	28	186	2403
1989	468	4	172	644
1990	293	6	21	320
1991	85	8	74	167
1992	165	1	73	239
1993	214	0	48	262

**Fonte:** elaborado e sintetizado por Jondison Rodrigues a partir de Oliveira (2000, p. 30).

Segundo Galvão, Robles e Guerise (2013) os investimentos públicos e privados em infraestrutura no Brasil diminuíram na década de 1980, principalmente, entre 1981 e 1986, do qual representaram cerca de 5% do PIB, e entre 2001 e 2006, apenas 2%. Cabe acrescentar que a crise econômica dos anos 1980 levou o governo brasileiro a adotar uma estratégia de reposicionamento, em uma política econômica liberal e, que resultou, por exemplo, lançamento do Programa Nacional de Privatização (PND), redefinindo o papel econômico do Estado e transferindo atividades até então realizadas pelo setor público para o setor privado (privatização do setor portuário).

Além disso, era um cenário de endividamento externo e a desaceleração do crescimento médio do Brasil, principalmente entre 1987 e 1989. Assim

A década de 1990 inaugurou uma nova fase na condução das atividades do setor público na América Latina. A chegada de Fernando Collor de Mello à Presidência da República não rompeu com o velho pacto conservador na política brasileira, apenas foi reeditado com novos compromissos. A agenda do Executivo federal passou a ser orientada pela reforma do Estado, que se resumia nas privatizações e na redução das suas funções em órgãos, autarquias e instituições públicas cujas diretrizes haviam sido definidas pelo “Consenso de Washington” sob as ordens do Fundo Monetário Internacional (FMI) e dos grandes banqueiros (GOULARTI-FILHO, 2016, p. 249-250).

No dia 15 de março de 1990, ou seja, no mesmo dia da posse do presidente Fernando Collor de Mello, foi baixada a Medida Provisória n. 151, que extinguiu e dissolveu cinco autarquias, oito fundações, três empresas públicas e oito sociedades de economia mista. Entre as empresas, estava a Portobrás. [...] Para os portos brasileiros, a extinção da Portobrás marcou o início de uma confusão administrativa e uma rápida deterioração das estruturas. Do ponto de vista da hierarquia administrativa, as companhias docas e os demais departamentos simplesmente ficaram “soltos”. [...] Mais do que o sistema portuário, o governo Collor pôs fim às políticas de transportes, inclusive com a extinção do Ministério dos Transportes, que foi reduzido a uma Secretaria dentro do Ministério da Infra-Estrutura, juntamente com as Comunicações e Minas e Energia. Se a estrutura portuária vinha se

deteriorando nos anos 1980, com o fim da Portobrás a situação se complicou mais ainda. As obras foram paralisadas, as licitações foram suspensas e os projetos foram encerrados. [...] Parte das funções da Portobrás foram assumidas pelas companhias docas estaduais, como o INPH (Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias), que passou para a Companhia Docas do Rio de Janeiro (GOULARTI-FILHO, 2007, p. 480).

Para Goularti-Filho (2016):

[...] O baixo crescimento econômico no período de 1995 a 2002 (média de 2,31% ao ano), as privatizações, o endividamento externo (227 bilhões de dólares em 2002), a especulação financeira e a incapacidade do Estado de planejar engessaram a economia brasileira que se tornou muito frágil frente às instabilidades do mercado financeiro internacional. [...] Após estudos realizados no Ministério dos Transportes, foi executada uma significativa reforma administrativa, por meio da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001 [...]. Foram criados o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnitt). Ao mesmo tempo, foram extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer), o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e dissolvido o Geipot (GOULARTI-FILHO, 2016, p. 253).

O Estado, durante a década de 1990, transformou-se em um regulador, estruturador do jogo e com dimensões “adaptativas” (LOJKINE, 1981), convertendo o setor portuário “en una ‘arena’ en la cual varios grupos y coaliciones compiten de acuerdo a determinadas reglas del juego, sancionadas y garantizadas por el propio estado” (BORON, 2003, p.268) - instituído para manter a ordem e a confiança ao mercado, cuja política formal não se diferenciou da política real (FUENMAYOR, 2014), no entanto, setorizado. A expectativa do Estado era de que o ajuste fiscal, ancorado principalmente na privatização, e a abertura econômica dessem um “choque de modernidade” ao país, propiciando a estabilidade macroeconômica (sobretudo, dos preços, pois a inflação chegara a 1.863,5%, em 1989) e a retomada do crescimento econômico (GOULARTI-FILHO, 2016).

Segundo Monié e Vidal (2006):

A partir do início da década de 1990, assistiu-se a uma intensificação do processo de globalização caracterizado pela crescente integração das esferas da produção, do consumo e da circulação em todas as escalas geográficas (Monié, 2003; Veltz, 2002). As empresas desenvolveram novas estratégias de expansão no intuito de reestabelecer suas margens de lucro, em um ambiente altamente competitivo. Passaram a ser práticas empresariais a busca de novos mercados por meio da inovação — sofisticação crescente dos bens, multiplicação das opções para cada bem — e da difusão mundial dos seus produtos, com destaque para os países emergentes da Ásia e da América Latina onde existiam nichos de consumo já consolidados. No entanto, a globalização não se limitou a uma intensificação e a uma mudança de escala das trocas comerciais, uma vez que, paralelamente, a reestruturação produtiva transformou o espaço econômico mundial, contribuindo

também para conferir uma centralidade maior ao sistema marítimo portuário internacional no seio do espaço global dos fluxos (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 981)<sup>56</sup>.

Entre as poucas políticas públicas realizadas pelo Estado brasileiro para inserção no processo de globalização, ainda eram pautadas em “normas abstratas, gerais, formais e estritamente reguladas” (POULANTZAS, 2005) (para cimentar os interesses de unidades e frações hegemônicas político-econômicas) foi a “criação” de um novo marco regulatório, chamado de Lei de Modernização dos Portos.

A Lei de Modernização dos Portos, 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, trouxe algumas novidades, mas, como na Lei de 1869, aposta na iniciativa privada como a única solução para reverter o grave problema portuário. Os pilares básicos da Lei de Modernização são: a) a ampliação do direito à iniciativa privada de fazer as operações portuárias, que na prática significou a privatização dos portos, criando a figura do operador portuário; b) a criação do Ogmo (Órgão Gestor da Mão-de-Obra), entidade responsável em administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, quebrando o monopólio dos sindicatos; c) a criação da Administração Portuária, sob responsabilidade das companhias docas estatais; e d) a instituição do Conselho de Autoridade Portuária cuja função é deliberar sobre as regras de funcionamento de cada porto, formado por três blocos: poder público, operadores portuários e trabalhadores portuários (GOULARTI-FILHO, 2007, p. 481).

Segundo Diéguez (2007), essa lei introduziu dispositivos jurídicos fundamentais que o setor portuário almejava: a transferência de parte das operações para a iniciativa privada na figura do operador portuário; a criação do Conselho da Autoridade Portuária e do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) para, respectivamente, deliberar, consultar e normatizar as atividades intraportuária, desburocratizar o setor e o OGMO, com vistas a oferecer a força de trabalho, arrecadando, assim como os valores de remuneração e encargos aos trabalhadores (OLIVEIRA, 2000; GRAND JUNIOR, 2009; MONIÉ, 2011).

Para Wanke e Barros (2016, p. 251):

Brazilian Federal Law 8630 paved the way for port privatisation, leasing of terminals, installation of local port authorities, and labour deregulation, thereby breaking up the state monopoly on the sector (Curcino, 2007). Although investments in capacity expansion have been minimal since then, the comparison of several ports in terms of their overall efficiency has become an essential part of the Brazilian

---

<sup>56</sup> Segundo Moniê e Vascelos (2012), a década de 1990 é conformada por uma densa rede mundial de nós de transbordo e vetores de circulação marítima, administradas pelos atores da logística segundo lógicas que deslocam a gestão dos terminais locais da escala do complexo portuário para o nível global. Ainda segundo esses autores a Ásia, Europa e América do Norte empreendem estratégias heterogêneas dos operadores aceleram a tendência de fragmentação e “terminalização” dos territórios portuários. Isso vem resultar na interiorização de parte da atividade portuária em direção à hinterlândia e a mesmo tempo a containerização dos fluxos de mercadorias intensificam-se no mundo. O *containers* foi um indutor significativo de desenvolvimento de sistemas intermodais resultante, cuja sua estrutura dinamizaria a efetividade, eficiência e os custos das mercadorias.

microeconomic reform agenda for sustaining economic growth based on foreign trade.

Essa lei contribuiu segundo Velasco e Lima (1997) e Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014) para o aumento da produtividade e eficiência portuária brasileira, por exemplo: (a) as viagens por *contêiners* aumentaram em mais de 60% no período de 1986 a 1995, atingindo 375.513 milhões de toneladas; (b) o aumento do fluxo de mercadorias por cabotagem cresceu 88%; (c) contribuiu para que o ano de 2012 tivesse um aumento de 249,78% comparado a 1994, na movimentação de mercadorias pelos portos.

Nesse contexto, a década de 1990, foi marcada por políticas públicas portuárias pautadas em investimentos, ainda pequenos, comparado aos *deficits* e problemas estruturais acumulados. Segundo BNDES (2001), investiu até novembro de 1999 mais de 920 milhões de reais, em 145 contratos assinados para arrendamento de áreas. Complementarmente a isso possibilitou e incentivou em políticas públicas para reorganização dos mecanismos de hierarquização desse setor e a reformulação das estratégias de desenvolvimento nacionais portuárias no Brasil (“descentralização”). Principalmente com entrada da participação privada houve:

- ✓ Aquisição de equipamentos novos e mais produtivos;
- ✓ Redução do tempo de espera e de permanência dos navios;
- ✓ Promoção da concorrência entre terminais e entre portos, por meio do arrendamento das instalações e de terminais;
- ✓ Adequação a quantidade de mão-de-obra na operação portuária; e,
- ✓ Diminuição das despesas com manuseio e as tarifas portuárias, de serviços de praticagem (e conseqüentemente aumento da produtividade e no desempenho dos portos) (TOVAR; FERREIRA, 2006).

Entre 1999-2008, muitas das ações estratégicas do Brasil vieram de recursos públicos e privados em infraestrutura, via financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b) (Figura 3).

**Figura 3:** Os desembolsos públicos e privados em infraestrutura 1999-2008

Desembolsos públicos e privados em infraestrutura 1999-2008										
(R\$ milhões)										
Ano	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Investimento Público										
Transportes	620,36	776,01	1.037,39	2.480,24	1.091,90	1.025,49	2.453,38	2.443,38	4.484,05	3.009,46
Setor Portuário	67,03	114,87	257,71	903,5	525,14	121,83	150,11	106,91	257,9	580,97
% Portos em Transportes	10,80%	14,80%	24,84%	36,43%	48,09%	11,88%	6,12%	4,38%	5,75%	19,30%
Investimento Privado										
Portfólio BNDES	7.811,34	10.965,17	13.243,94	24.626,50	23.991,10	32.036,01	38.240,05	43.371,33	59.095,96	90.877,90
Inv. Transportes	1.115,28	1.051,28	1.532,56	2.616,04	4.245,51	7.174,76	10.713,22	12.668,49	20.209,15	30.339,17
Inv Privado em Portos	108,11	94,53	115,2	269,06	731,41	921,66	572,08	671,75	1.074,00	1.102,50
% Portos em Transportes	1,38%	0,86%	0,87%	1,09%	3,05%	2,88%	1,50%	1,55%	1,82%	1,21%
Total setor portuário	175,14	209,4	372,91	1.172,57	1.256,56	1.043,49	722,19	778,66	1.331,90	1.683,47

Fonte: Campos-Neto et al (2009, p.7)

Cabe explicitar, de 1999 a 2010, segundo Rocha e Britto (2015) o total de cargas movimentadas pelos portos brasileiros cresceram 190%; e, o volume do transporte por *containers* cresceu 570%, no mesmo período. Cabe pontuar que em escala mundial, entre 1985 e 2005, o transporte de *containers* cresceu 10% ao ano (ZONDAG et al, 2010)<sup>57</sup>. Segundo Campos Neto et al (2009) e Galvão, Robles e Guerise (2013) o setor privado era o maior investidor no o setor portuário com investimentos, em média, 62% acima do público (Figura 5), entre 2003 e 2008.

Segundo Galvão, Robles e Guerise (2013), entre 1997 e 2011, os portos brasileiros mais do que duplicaram seu movimento de 414,2 milhões de toneladas até 886 milhões, representando uma média de “crescimento” anual de 6%. Para Rodrigues e Rodrigues (2015a, p. 3):

A política pública portuária no Brasil, entre o final da década de 1990 e início de 2000, pautou-se em poucas intervenções, em reformas (o porto é compreendido como parte da rede multimodal), cujas ações estratégicas apresentam as seguintes características: dragagem; aumento da profundidade dos canais de acesso; a informatização das atividades; financiamento público (de maneira tímida); a compra de guindastes elétricos, rebocadores, balanças, empilhadeira, tratores, sugadores para trigo, a especialização das embarcações, de granéis sólidos, líquidos e contêineres.

<sup>57</sup> Concordamos com chesnais (1996) quando enfatiza que: “O volume de transações reflete, em primeiro lugar, a amplitude assumida pelas cadeias de operações longas e imbricadas, e pela complexa e frágil pirâmides de créditos e débitos que ligam os principais operadores (bancos, fundos de pensão, fundos mútuos, instituições especializadas)” (CHESNAIS, 1996, p. 243).

Já no início da década de 2000, a política pública portuária no Brasil, calçou-se em intervenções, ações estratégicas: 1) a dragagem; 2) aumento da profundidade dos canais de acesso; 3) informatização das atividades; 4) financiamento público (de maneira tímida) a compra de guindastes elétricos, rebocadores, balanças, empilhadeira, tratores, sugadores para trigo; 5) a especialização das embarcações (granéis sólidos, líquidos e contêineres). Tudo isso para aumentar a fluidez, pois assim os navios passariam menor tempo nos portos e realizariam mais viagens, o que reduziria os custos médios por tonelada transportada e dos fretes, consequentemente aumentando da rentabilidade do setor (BRITO, 2010).

Além disso, segundo Galvão, Robles e Guerise (2017, p. 154):

During the 2000s, the Federal Government had taken two measures enhancing port governance, by establishing ANTAQ as a regulatory agency, in 2001, and with ministry status the SEP (Ports Secretariat)<sup>58</sup>, in 2007. Despite their different roles, ANTAQ's and SEP's actual activities and interactions with port operators and users have created overlapping and redundant regulations, which created legal uncertainties. In such terms, there was the Decree 6620/2008, which restricted private terminals (TUPs) from handling third party cargoes, practically rendering new private container terminals unfeasible. Therefore, and with the objective of enhancing private investments to expand capacity, the Federal Government proposed a new port law late in the year 2012, with an extended discussion process in order to clarify roles and responsibilities of entities involved, and establishing clearer rules for enhancing private participation in ports. Finally, the Law was approved in June of 2013, confirming the main questions of Law 8630/1993 and overcoming the Decree 6620/2008.

A Lei foi aprovada em junho de 2013, que Galvão, Robles e Guerise (2017) referem-se é a Lei 12.815/2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Segundo Rodrigues e Rodrigues (2015a, p. 5):

Essa lei contribuiu mediante concessão, arrendamento e autorização à iniciativa privada (LAHOZ, 2014), no processo de ampliação e modernização da infraestrutura portuária. No entanto, no mergulho à orientação de uma política de viés neoliberal (HARVEY, 2008, 2009). Os pontos “inovadores” nessa lei são: 1) a permissão para a construção e operação de portos privados sem a exigência da obrigatoriedade de movimentação de carga própria; 2) os operadores portuários não são obrigados a contratar trabalhadores do OGMO; e, 3) o OGMO pode cancelar a qualquer momento os registros dos trabalhadores, já que não é mais possível a contratação de trabalhadores temporários (RODRIGUES et al., 2013). Além disso, o conselho de autoridade portuária, antes deliberativo das atividades intraportuário (RODRIGUES

<sup>58</sup> “A criação da SEP (institucional), portanto, constitui estratégia de formação de um aparato coordenado e sistêmico do Estado, que está coassociado com a dimensão jurídica (marco regulatório) (RODRIGUES; RODRIGUES. 2015a, p.5). A SEP foi criada com o objetivo de melhorar a política portuária, sua formulação e desenvolvimento portuário priorizando as ações necessárias para eficiência portuária. Contudo, a SEP sempre esteve ligado a interesses políticos, especialmente (GALVÃO; ROBLES; GUERISE, 2017). A partir de 2016 passa a integrar o Minsitério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

et al., 2014), passa a ser um órgão consultivo da administração do porto. Enfim, a aprovação do novo marco regulatório estimulou a expansão nos investimentos, uma vez que permitiu que os Terminais Privados operassem cargas de terceiros (antes só era permitido à movimentação de cargas próprias); é uma maneira de o país atrair grandes empresas, ao quebrar a rigidez institucional (burocracia), aumentando a velocidade dos fluxos de troca, por meio dos investimentos estrangeiros diretos

Ainda na década de 2000, o Estado veio desenvolvendo outras políticas públicas portuárias, por exemplo, o Programa Nacional de Capacitação Ambiental Portuária (PNCAP)<sup>59</sup>. Esse programa teve início em 2001, com a participação de 16 portos (Santos, Vila do Conde, Itaquí, Maceió, Rio de Janeiro, Paranaguá, Rio Grande, Vitória, Salvador, Aratu, Ilhéus, Fortaleza, Pecém, Itajaí, São Francisco do Sul e Laguna) em Cursos de Meio Ambiente, com a finalidade de oferecer capacitação para o planejamento e a operacionalização das ações que envolvem a prevenção e o controle ambiental, contribuindo para a formação de uma cultura de desenvolvimento sustentável.

Dentro desse programa ocorreram diversos projetos, com realização de cursos, sendo seis promovidos pelo Ministério do Meio Ambiente e 28 pela Superintendência do Ensino Profissional Marítimo (SEPM), da Diretoria de Portos e Costas (CPC) da Marinha do Brasil (RODRIGUES, 2012; RODRIGUES; CASTRO, 2014).

O PNCAP (era início da construção de uma agenda ambiental portuária), pois o uso ou inserção da gestão ambiental segundo Rodrigues, Castro e Figueiredo (2013a; 2013b) e Rodrigues e Castro (2014) é a acumulação de capital simbólico, como forma de conseguir: a) a legitimação do *modus operandi portuário*; b) para mostrar suas ações como sustentáveis e “criando” uma boa imagem da empresa, e conseqüentemente o aumento do preço de suas ações e a confiança dos investidores; c) a não fragilização da relação com os parceiros desse campo, além da de novos parceiros para arrendamento da área portuária; e, d) a valorização das ações na bolsa de valores de todos os componentes do campo portuário.

Assim, serão menos investimentos em tecnologias, ações e planejamentos ambientais para mitigar, minimizar e/ou compensar impactos ambientais sistêmicos

<sup>59</sup> “O PNCAP teve influência do “*Triam Sean-coast Programme*”, que era formada por uma rede mundial de formação de “recursos humanos na área de desenvolvimento costeiro e oceânico coordenado pela *Division of the Law of the Sea* das Nações Unidas. Portanto, o objetivo do programa é capacitar o pessoal envolvido com o ambiente costeiro para que estes possam realizar o “desenvolvimento da região”, resultando na agenda ambiental portuária, que segundo ANTAQ (2011), a partir do Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO), por solicitação do Grupo Executivo de Modernização Portuária, elaborou a Agenda Ambiental Portuária, que foi aprovada pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, por meio da Resolução Comissão Interministerial para os Recursos do Mar nº 006/98, onde foi previsto o desenvolvimento do PNCAP. Em termos ilustrativos, o Brasil integra esse programa em 1994, sendo que o programa inicia suas ações em 1993” (RODRIGUES, 2012, p. 46).

(ANTAQ, 2012a; 2012b.) e maiores ganhos comerciais e financeiros ao setor empresarial portuário, devido aos ganhos de *performance* (BICHOU; GRAY, 2004) e otimização de processos de produção através da estratégia, do planejamento, da gestão eficiente dos fluxos e consequentemente na melhoria da taxa de transferência de porto, rentabilidade e operação eficiente e de baixo custo (RODRIGUES, 2012, p. 59).

Essa preocupação é constante, pois segundo Rodrigues (2012) o *modus operandi* portuário é insustentável e com altos riscos socioambientais, por isso precisando de blindagens constantes a críticas. Entre os altos riscos socioambientais estão:

- Vazamento de combustíveis inflamáveis e óleo na água,
- Encalhes e derramamento da carga, como a soda cáustica;
- Transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos;
- Ruídos e poeira na circulação de caminhões;
- Resíduos gerados dentro dos navios e deixados nos portos de destino;
- Queda de contêiner sobre trabalhadores; Atropelamento na área portuária;
- Problemas ergonômicos, devido o trabalho intensivo;
- Poluição do ar por fábricas e do tráfego de caminhões dentro dos portos;
- Poluição promovida pelos navios, por meio de resíduos oleosos e ruído subaquático;
- Erosão da área costeira dos portos, devido alterações hidrodinâmico promovidas pelos navios (SAENGSUPAVANICH et al, 2009; POFFO, 2007); e,
- Instrumento para qualificação maciça permanente do trabalhador portuário, com a finalidade de estimular o engajamento participativo, principalmente para gestão ambiental dos negócios da empresa por meio do gerenciamento de riscos, de resíduos sólidos e de efluentes líquidos (RODRIGUES, 2012).

Mesmo com intervenções (ações estratégicas), na década de 2000, havia profundas deficiências e déficits no setor portuário brasileiro que segundo Campos-Neto et al (2009), a superação desses gargalos exigiria a implantação das seguintes medidas públicas:

- i) Investimento em infraestrutura;
- ii) Estímulo ao crédito e ao financiamento;
- iii) Melhoria do ambiente de investimento;
- iv) Desoneração e aperfeiçoamento do sistema tributário; e,
- v) Medidas fiscais de longo prazo.

No entanto, essas medidas apresentadas por Campos-Neto et al. apresentam duas dimensões simplórias, pautada na análise Marchetti e Ferreira (2012) : a primeira é que as políticas públicas (portuárias) não se resumem ou reduzem-se a meros repasses de



financiamento e a criação de um sistema regulatório (leis, por exemplo) (SOUZA, 2006). A segunda dimensão é que as medidas apresentadas por Campos-Neto et al. sequer cobririam uma das grandes deficiências do setor que seriam os procedimentos alfandegários e a indisponibilidade de rotas marítimas (MARCHETTI; FERREIRA, 2012).

Wilmsmeier, Monios e Pérez-Salas (2014) argumentam de que as políticas portuárias na América Latina não são suficientemente robustas para enfrentar o comércio exterior, a globalização e a competitividade. Isso porque os países latino-americanos não conseguiram: 1) ajustar-se sua burocracia, por exemplo, com o uso de um sistema de rastreamento e segurança de mercadorias, dragagem, fluidez dos caminhos aos portos, asfaltamento de estradas, flexibilidade na autorização para construção e operação; 2) construção de parcerias continuadas de investimento privado e o planejamento público, com demarcação das suas participações; 3) uma relação cada vez mais flexível da relação existente entre os operadores privados e a mudança do sistema regulatório – “com mudanças normativas e tributárias são cruciais para desatar os nós institucionais que não atendem o avanço das forças produtivas que demandam as corporações” (SILVEIRA, 2018, p. 5).

Assim, as políticas públicas portuárias na América Latina, e, sobretudo, no Brasil, perpassam não somente pela articulação entre políticas integradas de infraestrutura, transporte e logística, mas por aspectos relacionais: políticos-organizacionais, normativos e estratégicos (TOMASSIAN; SALAS; SÁNCHEZ, 2010). Tudo isso ancorados, principalmente, na dimensão CEPALINA<sup>60</sup> de estruturação portuária:

Los rápidos e importantes cambios observados en la economía mundial en los últimos cinco años, con impactos en los niveles de producción e intercambio, en el ciclo marítimo y en toda la industria del shipping y la logística, han afectado de distinta manera los puertos en América Latina y el Caribe. Esa afectación no es solamente para sobrellevar la volatilidad o los momentos de menor actividad, sino también para enfrentar los nuevos desafíos y escenarios, tanto del comercio mundial como del movimiento marítimo y las líneas navieras, y la situación emergente de sus propias realidades, como por ejemplo aquellos que están cercanos al límite de sus posibilidades de expansión. Es por ello que es preciso reflexionar y conducir la situación de las distintas entidades de la región para repensar la forma en que los puertos y sus instituciones atenderán los próximos desafíos. Ello requiere analizar la gobernanza portuaria en la región, la que debe generar nuevas condiciones para responder acabadamente a los retos venideros, para los que probablemente la actual

---

<sup>60</sup> Mas também outras agências multilaterais: Banco Mundial (BM), Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Comissão Europeia (CE), Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômicos (OCDE), Comissão Econômica para América Latina e o Caribe (CEPAL) e Organização Marítima Internacional (OMI), Organização Mundial do Comércio (OMC), Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) e armadores internacionais (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha(NYK)/Japão; Evergreen Marine Corporation/China; CMA-CGM/França; Maersk/Dinamarca; Mediterranean Shipping Company(MSC)/Suíça; Hapag-Lloyd/Alemanha; American President Lines/Cingapura; China Ocean Shipping Company (COSCO)/China; Hanjin Shipping Company/Coreia do Sul; China Shipping Container Lines(CSCL)/China.

governanza no sea suficiente. En América Latina y el Caribe, la gobernanza portuaria, definida como el conjunto de sistemas, estructuras y procesos como así también la legislación, la acción regulatoria y los objetivos de política pública (SANCHEZ et al, 2015, p. 95-6)

Estruturação portuária que perpassava pela narrativa argumentativa de que os sistemas portuários se movem para a maturidade, do qual a privatização é cerne da discussão, e torna-se-ia um suposto caminho ao paraíso, pois a infraestrutura portuária também supostamente traria um retorno significativo do estoque de capital a um país.

Considerando e continuando a discussão, no tópico seguinte serão apresentadas e discutidas políticas públicas portuárias, a partir de 2007.

### 3 POLÍTICAS PÚBLICAS PORTUÁRIAS NO BRASIL A PARTIR DE 2007

Nenhum poder pode ser exercido sobre este campo sem uma série de metas e objetivos (JESSOP, 1999, p.9)

Nos últimos 20 anos não foi elaborado mais nenhum plano global de investimentos com objetivos nacionais. Os poucos investimentos feitos pelo Estado na infraestrutura social básica foram executados para atender as necessidades mais urgentes, não ampliando a estrutura da oferta na frente da demanda. Com isso, rapidamente o sistema de transportes fica estrangulado e exige novos investimentos para reparar danos e ampliar a capacidade de oferta. Malha rodoviária estrangulada, falta de investimentos nos aeroportos, deficiência na estrutura portuária, ferrovias obsoletas e baixos investimentos nas hidrovias, este é o cenário do “apagão logístico” brasileiro no final da década de 1990. Num país com graves problemas na infraestrutura social básica, insistir em superávit primário e altas taxas de juros, e com crescimento médio anual do PIB de 2,5% nos últimos 25 anos, o “apagão logístico” é reforçado constantemente. O problema do sistema portuário é secular. Não é a falta de uma lei, de uma nova autarquia ou de uma agência; como em toda infraestrutura social básica brasileira, o que falta são investimentos vultosos, pois os portos são estruturas gigantes. (GOULARTI-FILHO, 2007, p. 481)

Os planos como o Brasil em Ação (1996–1998) e o Avança Brasil (1999–2002) pouco contribuíram para reverter à situação caótica do sistema de transporte nacional. O baixo crescimento econômico no período de 1995 a 2002 (média de 2,31% ao ano), as privatizações, o endividamento externo (227 bilhões de dólares em 2002), a especulação financeira e a incapacidade do Estado de planejar engessaram a economia brasileira que se tornou muito frágil frente às instabilidades do mercado financeiro internacional (GOULARTI-FILHO, 2016, p. 253).

As citações de Goularti-Filho mostram que houve um engessamento no planejamento logístico e na ampliação no já “caótico” sistema de transporte nacional brasileiro, principalmente até o início da década de 2000. Isso devido: à “ausência” de uma agenda política continuada e a estratégias para desconstruir esse quadro “caótico”; pois como enfatiza Rodrigues (2014), as políticas públicas emergem a partir de problemas que não são inatos, mas construídos.

O cenário era “caótico”, pois antes do início da década de 2000 o ambiente portuário já tinha passado por um intenso processo de reestruturação do espaço mundial: i) globalização da economia pautado na financeirização; ii) a sincronização entre sítios portuários internacionais (*ports*), portos *hubs* e *feeders*<sup>61</sup>; iii) modelo toyotista (caracterizados pelo *just-in-time*), fomentaram a redução do armazenamento de mercadorias (pela sua heterogeneidade); iv) o operação de terminais internacionais e processos de fusão e aquisição que resultaram em um punhado de corporações multinacionais operando uma grande

---

<sup>61</sup> Os *Hubs* são os portos concentradores e que apresentam muita fluidez das mercadorias. São também “desterritorializados da cidade e funcionam como ligação entre produção, transporte, comercializado e consumo, constituindo-se parte da cadeia logística setorializada” (SANTOS, 2004a, p. 38). Os *Feeders* são portos regionais e/ou *inland terminal*, que captam o tráfego extra e distribuem pela “*Hinterlândia*” através de rotas alimentadoras, a partir de navios de menor porte (NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2005).

quantidade de terminais portuários em todo o mundo (WILSMEIER; MONIOS, 2015); e, expansão terminais portuários especializados na movimentação de *commodities*.

O Brasil, principalmente a partir de 2007, começou a se inserir, competitivamente, nos circuitos produtivos e financeiros globais, via aumento de exportações de *commodities*<sup>62</sup> (MONIÉ, 2011; CASTRO, 2012b; MONIÉ, VASCONCELOS, 2012; CASTRO, 2016a; RODRIGUES, 2018). Todavia, essa inserção nos processos/circuitos monopolísticos-financeiro internacionais de acumulação-ampliação do capital (mundialização de trocas) fez-se por meio da construção ("novas") de estratégias de políticas territoriais e dos projetos de infraestrutura do Estado, particularmente o PAC. Com a "falácia" de investimentos estratégicos inovadores para valorizar "a diversidade cultural e ambiental local e fortalecer a unidade social e territorial" e "favorecer crescimento econômico sustentado, com melhores possibilidades de engendrar uma sociedade mais justa e próspera" (BRASIL, 2008, p.48).

Para Rodrigues (2012):

Essa "visão estratégica nacional" passou a ser exposta em uma série de programas e políticas horizontais, e na maioria dos investimentos para superar o chamado custo-Brasil (uma delas a multimodalidade). Entre os programas maiores, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2007; a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), em 2007; subpolíticas e subplanos, como a Política Nacional de Logística e Transporte, em 2007; Plano Nacional de Viação (Lei nº 11.772/2008), Política Nacional de Transporte Hidroviário (revisada em 2010), Plano Nacional de Energia 2030 e Matriz Energética Nacional 2030, em 2007; Política Nacional de Aviação Civil, em 2009 (Decreto nº 6.780/09), Plano Hidroviário Estratégico, em 2010 (BRASIL, 2010) e o Plano Nacional de Mineração 2030 (BRASIL, 2011e). No contexto regional, o Plano Amazônia Sustentável, o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu e o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da BR-163 (RODRIGUES, 2012, p. 107-8).

Entre as diversas estratégias que também "contribuíram" para fomentar a "competição global", via integração econômica-produtiva/financeira, estão: 1) a utilização seletiva das estratégias logísticas (estratégias competitivas e de cunho organizacional para os transportes e armazenamento); 2) a readequação dos sistemas de normas e tributação para os transportes (como Lei dos Portos, criação de agências reguladoras, modelos de concessões de serviços públicos à iniciativa privada, normatização internacional dos transportes); 3) as tecnologias da informação de transportes e armazenamento (Sistemas de Informações Geográficas para

---

<sup>62</sup> Para Tang e Xiong (2012), depois de 2000, o capital financeiro (especialmente através de investidores de índices) precipitou um processo fundamental de financeirização entre os mercados de *commodities*, através do qual os preços das *commodities* se correlacionaram mais com os preços dos ativos financeiros e entre si. Como resultado dessa financeirização, o preço de uma mercadoria individual não está simplesmente determinado pela oferta e demanda.

Transportes – SIG-T); e, 4) os sistemas de transportes (meios e vias), de comunicação e de armazenamento (SILVEIRA, 2013)<sup>63</sup>.

Todas essas estratégias (técnicas e políticas) seriam uma forma de reduzir o armazenamento de mercadorias (pela sua heterogeneidade), ensejando melhor fluidez e o aumento da integração entre os elementos do sistema complexo de produção mundial, de relações e redes informacionais/relacionais e financeiras (RODRIGUE, 1999); consistindo, assim, na formação de um espaço global de fluxos de mercadorias (MONIOS; WILMSMEIER, 2016), conseqüentemente, no controle de *supply chain* mundiais (MONIÈ, VASCONCELOS, 2012), diminuindo os custos de produção (via mais-valia e concorrência intercapitalista) e pressionando a diminuição dos custos na esfera da circulação e produção (SILVEIRA, 2013)<sup>64</sup> e alimentando a “orgia especulativa” e de créditos e o chamado “Efeito China”.

Para Rodrigues (2018, p. 203):

O Brasil, principalmente a partir de 2007, começou a se inserir, competitivamente, nos circuitos produtivos e financeiros globais, via aumento de exportações de *commodities*, ocasionado por uma conjuntura: i) de fortes investimentos diretos estrangeiros; ii) em uma política de elevação de taxas de juros e câmbio; iii) de incentivos fiscais a empreendimentos estrangeiros; iv) no Estado neodesenvolvimentista; e, v) nas trocas comerciais com seu maior parceiro comercial atualmente, a China. [Assim capturar divisas ao Estado-nação brasileiro e compra títulos da dívida pública]<sup>65</sup>

A participação do Estado brasileiro visualizou-se no planejamento e execução de políticas públicas infraestruturais (Tabela 2 e 3) de maneira continuada e de longo prazo, sobretudo, na área portuária, por meio de financiamento público, incentivos fiscais, concessões de terras e autorizações para construção de portos privados em diversas regiões do Brasil, particularmente para a Amazônia (Figura 4).

<sup>63</sup> Segundo Lima (2017, p. 250), “as engenhosas tecnologias de comunicação e informação permitiram a criação de um verdadeiro sistema financeiro em escala global, mais articulado, mas não menos desigual, que oferece a oportunidade de valorização fictícia e ininterrupta do capital [...]” “[...] A rapidez e a instantaneidade dos dados e informações servem como suporte à orgia especulativa que leva diariamente a movimentação de contingentes absurdos de capitais, muitas vezes superiores ao PIB das principais economias do capitalismo”.

<sup>64</sup> Para Martner-Peyrelongue (2014, p. 107): “[...] o porto da globalização, isto é, o porto da integração das redes, é o porto dos movimentos rápidos, da aceleração do tempo, da diferença do tempo lento do porto do protecionismo. O porto atualmente se revaloriza como espaço, como lugar diferenciado e, inclusive, como região, na medida em que se agilizam os movimentos e em que se acelera o tempo”. O porto teria segundo esse autor o papel de unificador e integrador das redes e os meios de transporte e articulador de fragmentos territoriais dispersos, um (re)estruturador do território.

<sup>65</sup> Seriam os empréstimos, financiamento ao Estado, por meio da compra dos títulos, do qual serão devolvidos pelo Estado aos investidores, com lucros aos investidores.

**Tabela 2:** Investimentos de acordo com o setor hidroviário advindos do PAC 1(em milhões de reais)

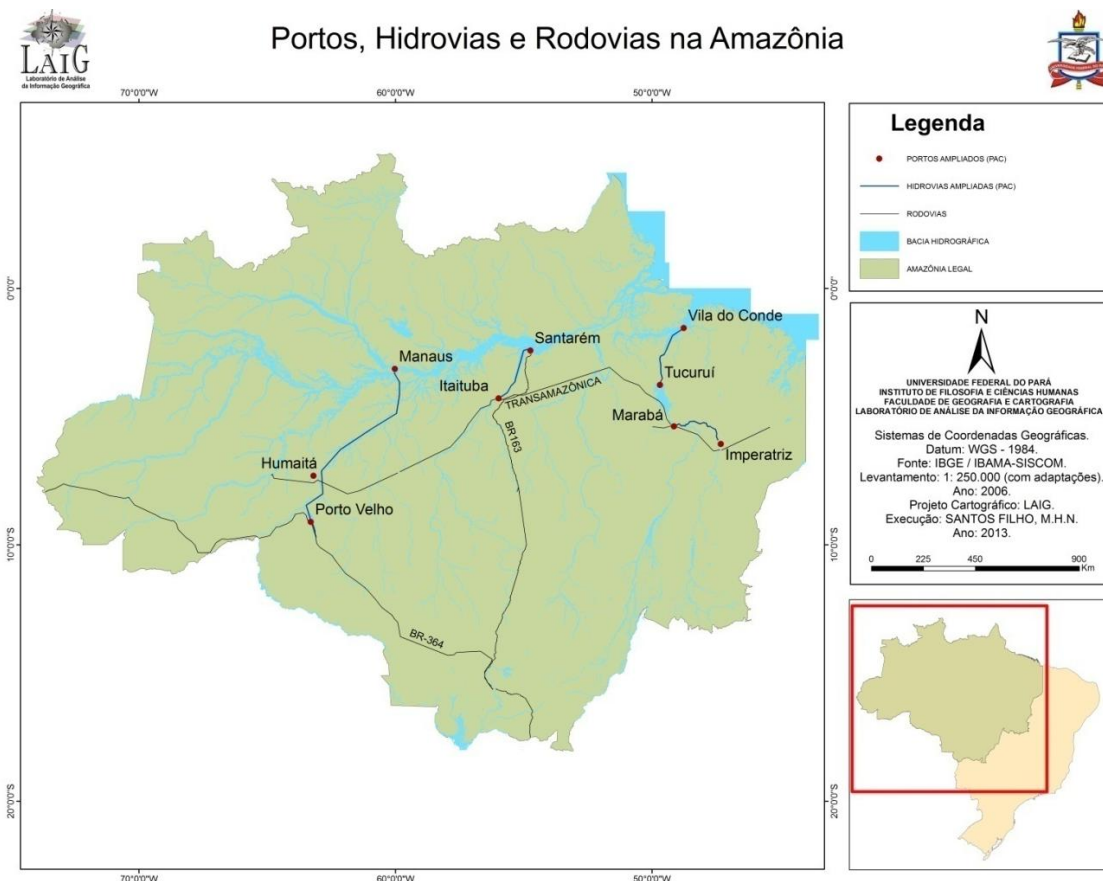
Setor	2007-2010	2011-2014	Pós 2014	Total por obra
Portos	789,1	4,8	0,3	794,2
Hidrovias	1009,9	2,6	0,1	1012,6
Marinha mercante	17	36,7	-	53,7
<b>Total geral (milhões)</b>	<b>1.816</b>	<b>44,1</b>	<b>0,4</b>	<b>1.808,5</b>

Fonte: Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014, p. 121)

**Tabela 3:** Investimentos de acordo com o setor hidroviário, advindos do PAC 2 (em milhões de reais) na Amazônia.

Estado	Setor	2011 a 2014 Exclusivo	Pós 2014 Exclusivo	2011 a 2014 Regional	Pós 2014 Regional	Total por obra Geral
Pará	Portos	148,4	48	355	-	551,4
Pará	Hidrovias	23,99	67	11,72	11,72	114,43
Pará	Marinha mercante	36,75	-	-	-	36,75
Amazonas	Portos	-	-	92	-	92
Amazonas	Hidrovias	317,89	119,51	144,17	-	581,57
Amazonas	Marinha mercante	123,5	-	-	-	135
Acre	Hidrovias	2,4	-	-	-	2,4
Amapá	Portos	-	-	92	-	92
Rondônia	Hidrovias	28,4	17,7	144,17	-	190,27
<b>Total Geral</b>		<b>681,33</b>	<b>252,21</b>	<b>602,89</b>	<b>11,72</b>	<b>1.795,82</b>

Fonte: Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014, p. 121)

**Figura 4:** Mapa de “localização” dos investimentos do PAC na Amazônia

A Amazônia Oriental brasileira apresentavam grande destaque (mostraremos com mais detalhe a frente o caso da expansão de complexos portuários na Amazônia, e mais particularmente o Oeste do Pará) no plano de ações e investimentos (Tabela 3). O Estado (capitalista, no caso) tinha objetivo dialogando com Poulantzas (2005), em monopolizar o tempo e o espaço sociais, estabelecendo matrizes no sentido de monopolizar os procedimentos de organização, erigidos por redes de dominação e de poder; em síntese era buscar o monopólio do universal, no qual inclui o tempo e espaço com propósito de jogo de acúmulo e “controle” de diversos tipos de capitais e lucros (BOURDIEU, 2014)<sup>66</sup>.

A criação de programas de desenvolvimento, principalmente do PAC, significa(va) um esforço de construção de agenda pública, pois, segundo Xiao et al (2012), mais de 80% das cargas em todo o mundo são transportadas por mar e passam pelos portos, portanto, a gestão é/seria fundamental para o “bem-estar da economia global”. Ainda de acordo com Xiao et al, a economia global contemporânea abriu os mercados de consumo em diferentes regiões ao redor do mundo, mas também gerou uma competitividade global, que requer uma movimentação rápida, suave e eficiente das mercadorias (cargas).

Isso cria desafios consideráveis, como *Governance* eficiente de várias funções ao longo da cadeia de fornecimento global e parcerias-públicas privadas mais densas (VIEIRA; KLIEMANN-NETO; AMARAL, 2014). O PAC teria esse papel, contudo, primeiramente para injetando investimentos; segundo Gobbi, Carraro e Furlan (2015), o PAC até 2014 investiu R\$ 5,27 bilhões em obras de dragagem, infraestrutura portuária e serviço de inteligência logística, em 24 portos.

Somente o PAC, entre 2007 e 2014, injetou, na área de infraestrutura, particularmente de infraestrutura portuária e de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário), 132,3 bilhões de reais (65,4 bilhões de reais investidos, de 2007 a 2010, e R\$ 66,9 bilhões de reais, de 2011 a 2014) (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b). Somados, os investimentos do PAC 1 e 2, no setor portuário na Amazônia, o valor é superior a três bilhões de reais, dos quais aos portos paraenses foram destinados o maior fluxo financeiro (cabe enfatizar que até 2014 foi 7,5 bilhões investidos nos portos brasileiros) (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014). No caso dos portos de Santarém, Vila do Conde e Outeiro, respectivamente: R\$ 120 milhões; R\$ 1 bilhão; e, R\$ 150 milhões (PONCIANO, 2013).

---

<sup>66</sup> É importante pontuar antes de equívocos e excessos, que estamos discorrendo sobre o Estado (como Campo e agente econômico e político); não estamos com isso asfixando dimensão econômica ou os processos do mercado econômicos. Estamos explorando e “olhando”, a partir de um “local”, processos de territorialização que buscam lucros de diversas ordens, pelo Estado, e que será versada na tese como todo. O objetivo é a formulação de uma “tese” e não tratado de todas dinâmicas e processos mundiais e universais.

Esse volume de investimentos em infraestrutura portuária aumentou, com o lançamento do I Programa de Investimentos em Logística – Portos (PIL – Portos), em 2012, complementar ao PAC. O objetivo geral do programa era incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, como também: i) expandir os investimentos federais no setor portuário visando à redução de custos em planejamento; ii) proporcionar o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, sobretudo, ao mercado exterior (BRASIL, 2013).

Esse programa irá canalizar (o uso do verbo “irá” se deve ao fato de que os investimentos são lentos, apesar de já estarem garantidos no plano plurianual 2016-2019), aproximadamente R\$ 54,2 bilhões, destinados a estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de Terminais de Uso Privativo – TUPs; sendo R\$ 31 e R\$ 23,2 bilhões, respectivamente, em 2014/2015 e 2016/2017. Os portos “beneficiados” são: a) na região Sudeste, os de Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí e Santos; b) no Nordeste, Cabedelo, Itaquí, Pecém, Suape, Aratu e Porto Sul/Ilhéus; c) no Norte, Porto Velho, Santana, Manaus/Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Belém/Miramar/Outeiro; e, d) no Sul, o Porto de Paranaguá/Antonina, São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Rio Grande (BRASIL, 2013).

Complementar a isso, o Governo federal anunciava os primeiros TUPs que poderiam ser construídos, com financiamento do Estado. Do total dos 50 TUPs (BRASIL, 2013b), 27 empreendimentos serão instalados na região Norte, com um “investimento” de R\$ 1,8 bilhão (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b).

Com o PIL-portos, o Estado brasileiro reformula o marco regulatório portuário, como forma de garantir segurança jurídica ao setor: “O marco regulatório (no Brasil) foi a Lei 12.815/2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. [...]. Os pontos “inovadores” nessa lei são: 1) a permissão para a construção e operação de portos privados sem a exigência da obrigatoriedade de movimentação de carga própria; 2) os operadores portuários não são obrigados a contratar trabalhadores do OGMO; e, 3) o OGMO pode cancelar a qualquer momento os registros dos trabalhadores, já que não é mais possível a contratação de trabalhadores temporários [...] Além disso, o conselho de autoridade portuária, antes deliberativo das atividades intraportuário [...], passa a ser um órgão consultivo da administração do porto” (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a, p. 5).

Como continuidade do PIL-Portos/2012, o governo federal lança no dia 09 de junho de 2015, a segunda etapa do PIL, II PIL, dando continuidade ao processo de modernização da infraestrutura, do qual continuou a atenção na expansão do setor privado, por meio do



incentivo e viabilidade de: 63 novos TUPs (R\$ 14,7 bi); ii) 50 novos arrendamentos (R\$ 11,9 bi); e, iii) 24 renovações de arrendamentos (R\$ 10,8 bi).

Ainda em 2015, no contexto do PAC 2 foi lançado, no dia 22 de dezembro de 2015, o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP). Esse programa contextualiza a situação atual do setor portuário, além de promover a projeção de demanda dos portos, os desafios, os objetivos estratégicos e o portfólio de ações. Ele se estrutura em quatro pilares estratégicos: 1) Aprimorar a governança e modernizar a gestão dos portos organizados; 2) melhorar a produtividade, o nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos na movimentação de carga e no transporte de passageiros; 3) adequar a capacidade portuária à demanda de carga e de passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das respectivas instalações portuárias; e, 4) promover a sustentabilidade ambiental e a revitalização de áreas portuárias nos portos organizados (PNLP, 2015).

Os investimentos do PNLp foram estimados em R\$ 51,28 bilhões, divididos da seguinte forma: i) novos arrendamentos: R\$16,24 bilhões; ii) novas instalações privadas: R\$ 19,67 bilhões; iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento: R\$ 11,11 bilhões; e, iv) investimentos públicos em dragagens: R\$ 4,26 bilhões (PNLP, 2015). Esse e outros planos contribuíram para expansão e a produção de complexos portuários pelo Brasil.

### **3. 1. A produção de complexos portuários no Oeste do Pará: portos do agronegócio e estratégias<sup>67</sup> das políticas públicas portuárias**

Como mostramos anteriormente I e II PIL e o PNLp concentraram suas ações na participação do setor privado portuário. O PNLp instigou a produção de instalações portuárias privadas, por meio do Plano Geral de Outorgas (PGO),

Instrumento de planejamento de Estado que consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente, das Administrações Portuárias e da iniciativa privada (ANTAQ, 2014, s.p.).

Antes do PGO houve a aprovação do novo marco regulatório que pavimentou o terreno para expansão setor portuário:

---

<sup>67</sup> Designa-se: “sequências de ações objetivamente orientadas para uma finalidade e observáveis em todos os campos, não deve nos enganar: as estratégias mais eficazes, sobretudo em campos dominados por valores de desinteresse, sendo o produto de disposições modeladas pela necessidade imanente do campo, são aquelas tendentes a se ajustar espontaneamente a essa necessidade” (BOURDIEU, 2007, p. 169).

It is important to stress that nowadays there is a new legislation ruling the Brazilian port management and administration; the Brazil's new Port Law (Law N° 12.815/13) brings significant changes to Brazil's port regulatory regime and aims to increase private investment in Brazilian ports, essential to tackling one of the country's most prominent logistical bottlenecks. The th article in section IX of the Law states that “are essential to the concession contracts and lease the rights clauses, warranties and obligations of the contractor and the contracted, including those related to future needs supplementation, modification and expansion of activity and consequent modernization, improvement and expansion of facilities”. Then, the new law settled one of the sector's main legal disputes concerning the handling by private terminals of cargo belonging to third parties. Law n°. 12.815/13 now clearly states that private terminals outside established ports are authorized to handle any type of cargo, including those of other companies, thus increasing competition among port operators and boosting greenfield site development via new investment, as the new regulations stipulate (WANKE; BARROS, 2015, p. 15).

Em 2013, antes a aprovação da Lei nº 12.815/2013 (Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias) havia 128 TUPs e seis ETCs autorizados a atuar no país antes da aprovação da referida Lei. Após a aprovação da Lei e com diversos planos do Estado como o PIL- Portos/2012 houve a solicitação de 123 pedidos de autorização de instalação portuária na ANTAQ: sendo 63 para TUP (29 para Amazônia), 44 Estações de Transbordo de Carga (ETC) (30 para Amazônia)<sup>68</sup> (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a; 2016). Cabe pontuar que até dia 4 de julho de 2013 (Resolução 2969 - ANTAQ de 4 de julho de 2013) havia um total de 235 portos Brasil.

Até o final do ano de 2016, segundo a ANTAQ, houve o lançamento de 132 anúncios públicos para outorga de construção e exploração privada de portos: em 2013 foi 50; em 2014, 24; 34 anúncios em 2015; e, 24 anúncios foram divulgados em 2016 (ANTAQ, 2016) (veja Tabela 4 portos autorizados até 2016) e em 2017 foi 10 anúncios públicos (dois, no entanto foram cancelados). Desse total de anúncios, 55 foram para a Amazônia, dos quais 22 para o estado do Pará; sendo 11 para o Oeste do Pará (ANTAQ, 2016). Segundo a Secretaria Especial de Portos (SEP)<sup>69</sup>, dentre as instalações portuárias “autorizadas” (até 13/09/2017) de julho de 2013 a setembro de 2017 para operar e construir foram: 163 TUPs e 32 ETCs no

<sup>68</sup> TUP e ETC são modalidades de portos, definidas respectivamente por: instalação portuária explorada mediante autorização; instalação portuária explorada mediante autorização, utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a).

<sup>69</sup> A SEP foi criada pela Medida Provisória nº 369 de 07 de maio de 2007, convertida na Lei 11.518 de 2007. Tem como área de atuação a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres. Além disso, figuram também como competência da SEP elaborar planos gerais de outorgas, aprovar os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres; estabelecer diretrizes para a representação do País nos organismos internacionais e em convenções e fixar compromissos de metas e de desempenho empresarial, promover a modernização, a eficiência, a competitividade e a qualidade das atividades portuárias.

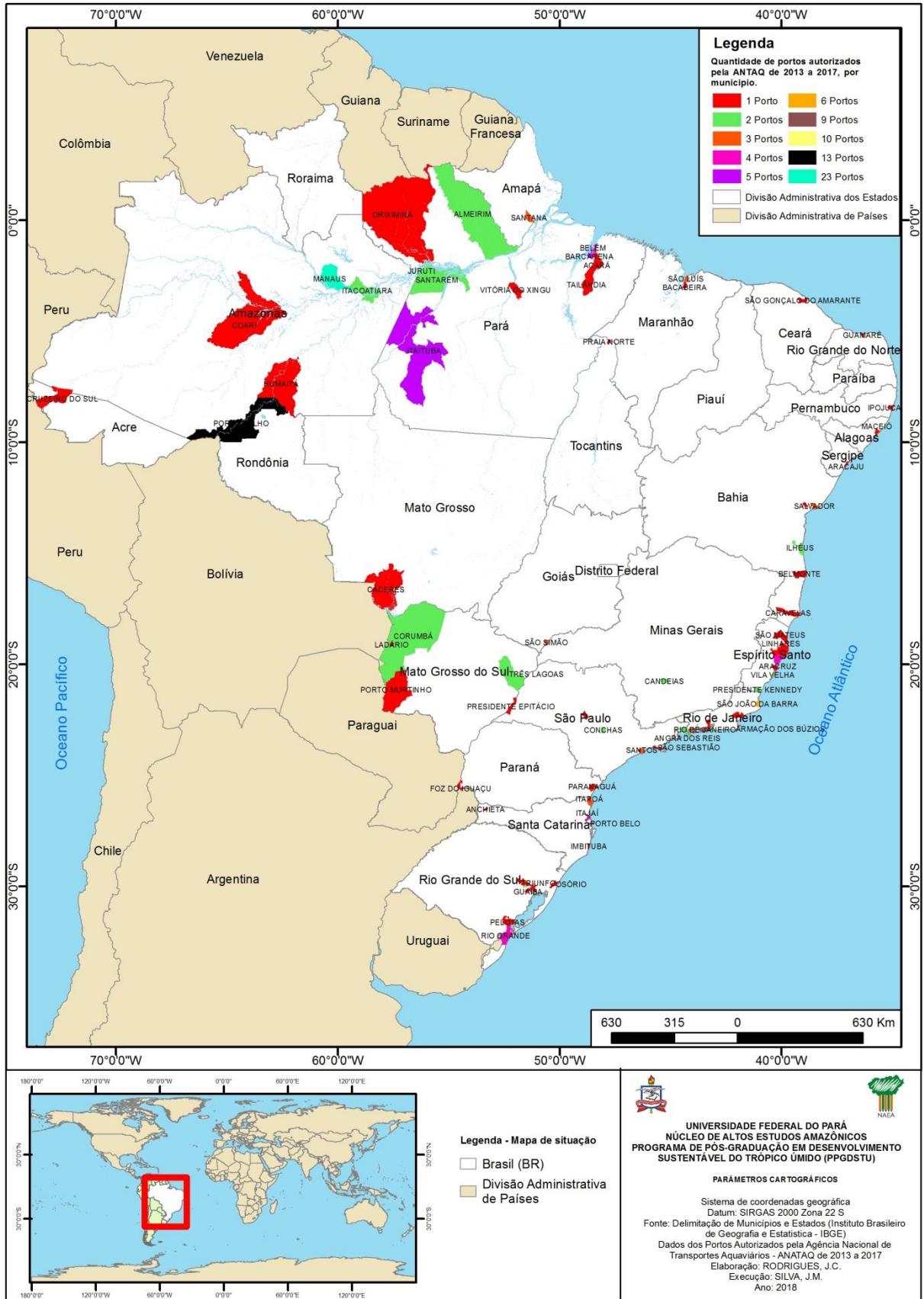
Brasil. Ainda há 103 processos em andamento na Gerência de Autorização de Instalações Portuárias – GAP/ANTAQ. Veja na Figura abaixo (Figura 5):

**Tabela 4:** Terminais portuários autorizados no Brasil, para a Amazônia, Pará e Oeste do Pará e sob análise para Brasil, Amazônia, Pará e Oeste do Pará – e Via anúncio público para o Oeste do Pará até final de 2016.

<b>Regiões</b>	<b>Total</b>	<b>TUP</b>	<b>ETC</b>
Autorizados no Brasil	51	35	14
Autorizados na região Amazônica	18	8	10
Autorizados para o Pará	7	3	4
Autorizados para o Oeste do Pará	5	1	4
Sob análise para o Brasil	64	40	24
Sob análise para a região Amazônica	24	7	17
Sob análise para o Pará	8	3	5
Sob análise para o Oeste do Pará	5	2	3

**Fonte:** Elaborado por Jondison Rodrigues a partir de dados solicitados pelo sistema e-SIC a ANTAQ, em março de 2016.

**Figura 5:** Mapa da distribuição espacial dos portos autorizados pela ANTAQ de 2013 a 2017, por municípios brasileiros.



Para o Oeste do Pará, estão (e visualizado no mapa anterior): Cia. Norte de Navegação e Portos - CIANPORT (Itaituba), Hidrovias do Brasil S/A (Itaituba e Barcarena), Bunge (Itaituba e Barcarena), Ipiranga Produtos de Petróleo (Itaituba), Itaipava S/A (Itaituba), Transporte Bertolini (Juruti), Dorinaldo M. da Silva (Vitória do Xingu), Caulim da Amazônia S/A - CADAM (Almerim), DNP – Distribuidora Nacional de Petróleo LTDA (Santarém) e Base Belo Monte (Vitória do Xingu). O porto da Unitapajós, da Hidrovias do Brasil, da Cargill, da Cianport e da Transportes Bertolini<sup>70</sup> já estão em operação (Figura 6 e 7). O porto da Caramuru Alimentos possui a expectativa de operar em 2019 (Figura 7 e 8).

**Figura 6:** Foto dos portos graneleiros à margem direita do rio Tapajós, Itaituba<sup>71</sup>.

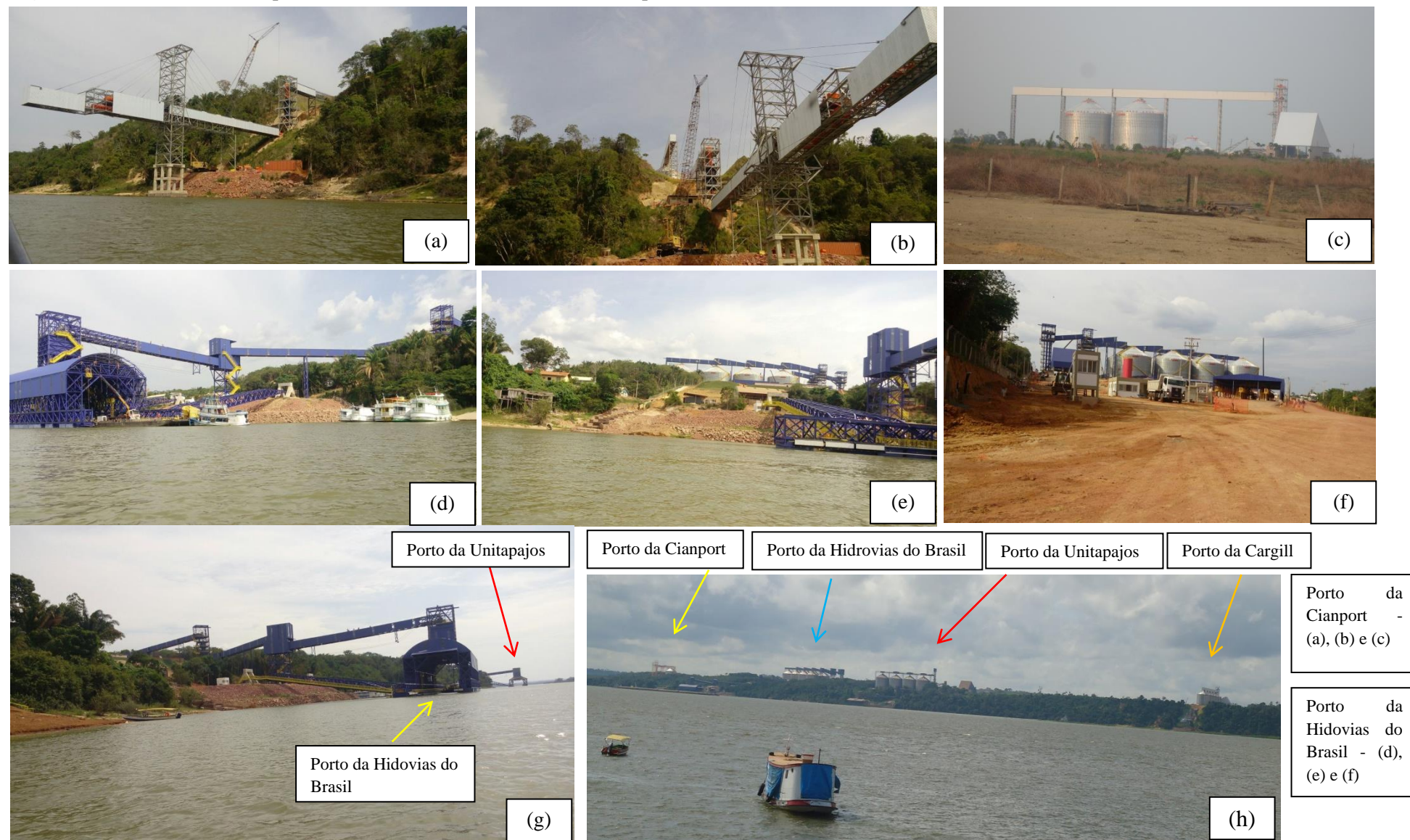


**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues, registrado 27 de maio de 2016.

<sup>70</sup> A Cargill e Transportes Bertolini, até o primeiro semestre de 2017, operava irregularmente um porto flutuante, sem licença da ANTAQ e da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS).

<sup>71</sup> Como já destacamos na Introdução, a Bunge, ou Porto Bunge, a partir de 2016, o Grupo Amaggi compra 50% das ações da Bunge e passa se chamar Unitapajós. O porto da Bunge (agora Unitapajós) foi primeiro porto a operar, em 2014.

**Figura 7:** Fotos dos terminais portuários da Hidrovias do Brasil e da Cianport



**Fonte:** Jondison Rodrigues. As fotos (c) e (f) foram registradas em novembro de 2015 (dia 27), e (a), (b), (d), (e), (g) foram registrados no dia 16 de janeiro de 2016. Observação: as fotos (a), (b), (d), (e) e (g) foram cedidas por José Lima e registradas em 16 de fevereiro de 2016. A foto (h) foi registrada por Jondison Rodrigues, dia 21 de maio de 2016.

**Figura 8:** Porto da Caramuru Alimentos, a margem esquerda do rio Tapajós, Itaituba.



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues, registrado 16 de outubro de 2016.

**Figura 9:** Foto da estrutura metálica do porto da Caramuru Alimentos que se estende até o rio Tapajós, Itaituba.



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues, registrado 16 de outubro de 2016.

No distrito de Miritituba/Itaituba e Santarenzinho/Rurópolis, estão planejados mais de 30 portos, entre TUPs e ETCs, que formarão um complexo, englobando os municípios de Itaituba e Rurópolis, o Complexo Portuário de Itaituba. Além disso, estão previstos também quatro pátios de caminhões em Itaituba, cinco em Novo Progresso, além de inúmeros armazéns a serem construídos ao longo da Br-163<sup>72</sup>. Há com isso, processos de reservas de territórios (antecipação espacial) para instalação de empresas (Quadro 2). Com esses portos o campo do agronegócio já estima que a “produção de grãos” deverá passar de 200,7 milhões de toneladas em 2014/15 para 259,7 milhões de toneladas em 2024/25 (MTPA, 2017a; 2017b).

**Quadro 2:** Previstos/planejados, em operação ou em construção, em Itaituba e Rurópolis, Oeste do Pará

<b>Porto</b>	<b>Planejados, em operação ou em construção</b>
Bunge	Em operação/Itaituba
Cargill	Em operação/Itaituba
Cianport	Em operação/Itaituba
Hidroviás do Brasil	Em operação/Itaituba
Transportes Bertolini Ltda	Planejado/Rurópolis (com licença prévia)
Cevital	Planejado /Itaituba
Odebrecht <sup>73</sup>	Planejado /Rurópolis
Louis Dreyfus Company (LDC)	Planejado /Rurópolis
Cianport	Planejado /Rurópolis
Unirios	Planejado /Itaituba
Chibatão Navegações	Planejado/Itaituba
Reicon	Planejado/Itaituba
Brick Logística <sup>74</sup>	Planejado/Itaituba
Amaggi	Planejado/Itaituba
Transportes Bertolini Ltda	Em operação/ Itaituba (porto flutuante)
Itaipava S. A.	Planejado/Itaituba
Woodhollow Participações LTDA	Planejado/Itaituba

<sup>72</sup> Segundo Porto e Teixeira (2018) já há um armazém operando, a Tapajós Agro. Ela iniciou a operação, este ano, de um primeiro silo de armazenagem do grão, às margens da rodovia, em uma fazenda no município de Trairão (PA), a apenas 150 quilômetros dos terminais portuários. A capacidade de armazenagem é de 120 mil sacas (de 60 quilos) ou 7,2 mil toneladas do grão. Ainda segundo os mesmos autores, em 2019, a empresa deve cultivar mil hectares com soja. "Estamos muito perto de Miritituba e a soja vai ser a prioridade", disse Rodrigo Dotto, gerente de Operações da Tapajós.

<sup>73</sup> Segundo o Secretário de Estadual de Transportes do Pará, Kléber Menezes, ao participar, no dia 18 de maio de 2017, do Seminário “Poluição, Acidentes e Multiplicidade de Conflitos no Eixo Barcarena e Abaetetuba, destacou que a Odebrecht está desistindo de prosseguir o investimento, de construção de um porto em Itaituba/Rurópolis. Contudo, a seu “desinteresse” não se deve a fato de crise da imagem e perdas parceiros financeiros, decorrente da Operação Lava Jato. Segundo a ata da 59ª Reunião Ordinária do Conselho Estadual do Meio 3 Ambiente (COEMA)/Pará, a empresa (a fala da engenheira, Daniella Cysneiros): “Odebrecht estaria desistindo do projeto não procede, e hoje a gente está buscando o mercado externo inclusive [...] [...] é uma construção com os parceiros que se apresentam interessados: China, Argentina, enfim... Esses percentuais não são discutidos, tudo muda depois da LP na mão, a gente tem mais força, convenhamos [...] (COEMA, 2017). Há um jogo de desinteresse, de blefe de retirada, no discurso do Secretário Kleber Menezes, isto porque, já foram realizadas o EIA/RIMA, as realização das audiências públicas, a construção de barcas e compra de terreno.

<sup>74</sup> Empresa-consultora que identifica terrenos na Amazônia e depois os estruturam para a transformação em portos. Empresa do empresário Kléber Menezes, atual Secretário de Estadual de Transportes do Pará. Empresa que comprou e vendeu terrenos para construção dos Portos: i) da Bunge e Hidroviás do Brasil, em Barcarena; e, ii) do porto da Bunge (agora Unitapajós), Hidroviás do Brasil e Cargill.



Caramuru Alimentos	Em construção/Estrutura metálica/Itaituba
ATEMS distribuidora de Petróleo	Planejado/Itaituba
Petróleo Sabbá	Planejado/Itaituba
J.F. de Oliveira Navegação Ltda.	Planejado/Itaituba
Complexo Agroindustrial - Rio Tapajós Logística Ltda (RTL)	Planejado/Itaituba
Porto Tapajós Incorporação e Empreendimentos Imobiliários <sup>75</sup>	Planejado/Rurópolis

**Fonte:** Elaborado por Jondison Rodrigues, a partir de pesquisa de campo e consulta no site da ANTAQ.

De acordo com pesquisa de Aguiar (2017) ainda há outros portos planejados: da Mobile, Cantagalo, DSR Paraná e Júlio Simões, em Rurópolis. A identificação e territorialização de grandes agentes econômicos e *tradings*, vem evidenciar aquilo que assinala Wilmsmeier e Monios (2018) acerca da expansão de portos: os portos ao compor um determinado espaço não se produzem de maneira espontânea e natural, mas são construídos, moldados por diferentes articulações e relações, econômicas e políticas, que são baseadas na mudança de construções espaciais e escalares.

Esses complexos portuários certamente apontam para o novo “vetor logístico e corredor de exportação” para o norte do país, e, a territorialização do capital (com o planejamento de construção desses portos, quadro 1), mas possui também suas raízes fincadas ou “advindas” principalmente de uma série de políticas nacionais e internacionais (públicas e privadas), para o doestoque de excesso de créditos (títulos e ações), empréstimos, fontes de financiamento, isto é, uma “realocação de capital excedente” (HARVEY, 2005a, p. 137), ajustes espaciais.

Harvey (2005a, p. 138) faz seguinte reflexão “realocação de capital excedente”:

Por intermédio da utilização de crédito e do capital fictício, o capital excedente pode fluir de uma esfera a outra. Por exemplo, depois que o rendimento anualizado sobre algum capital fictício (ações de uma ferrovia, dívida pública etc) excede a taxa de lucro da produção corrente, há o estímulo para que o capital mude de uso presente para uso futuro. Provavelmente, a mudança não será, por causa da “granulosidade” de muitos investimentos envolvidos (ferrovias, hospitais etc) e dos diferentes períodos de trabalho requeridos para operacionalizar um projeto. Além disso, a natureza de muitos investimentos – uso público e a dificuldade onerá-los diretamente por seu uso – impossibilita, muitas vezes, a ação por parte dos capitalistas individuais, de modo que as formas organizacionais novas e específicas (sociedades por cotas ou ações, empresas estatais ou mistas) têm de ser criadas para a construção de ferrovias, portos, universidades, centros científicos e educacionais etc. Os mercados de capitais também deverão ser bem organizados para a definição de sinais de mercados transparentes, no que diz respeito as diferenças na taxa de retorno anualizada. Finalmente, as qualidades fictícias dos investimentos, associadas ao produto do trabalho que se prolonga ao longo do tempo, criam fortes elementos de risco, incerteza, juízo subjetivo e intuição (HARVEY, 2005a, p. 138).

<sup>75</sup> Porto em nome de Valmir Climaco de Aguiar Filho; filho do atual Prefeito de Itaituba, Valmir Climaco de Aguiar. Terreno localizado no lote nº 69, da Gleba Santa Cruz, com área total de 78,4775 ha, cujo valor de compra foi de R\$ 80.000,00.

Há também a produção de outro terminal portuário na margem no Oeste do Pará, da empresa Equador, um porto petrolífero, no Distrito de Miritituba. Porto alimentador de postos de combustíveis de Itaituba, principalmente, para atender os caminhoneiros e empresas portuárias. Esse porto figura como outra *benesses* (em termos de *permission ticket*) do Estado, pois não foi realizada nenhuma audiência pública para discutir sua implantação (desde maio de 2016, esse porto estava em construção, conforme a Figura 10 e 11). Uma audiência pública seria imprescindível, já que é um empreendimento com alto risco ambiental (de explosão, incêndio e poluição), além do tráfego intenso de caminhões tanques que vão trafegar dentro da comunidade (vide figura a seguir; área próxima onde se localiza o porto da Empresa Equador).

**Figura 10:** Foto do terminal portuário petrolífero, da empresa Equador, no Distrito de Miritituba.



**Fonte:** foto Jornal O Impacto (O IMPACTO, 2017).

**Figura 11:** Entrada do porto da Empresa Equador, em maio de 2016.



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues. Registrado no dia 20 maio de 2016

**Figura 12:** Área próxima onde se localiza o porto da Empresa Equador



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues. Registrado no dia 20 maio de 2016

Há também outros portos graneleiros (empresas) em processo de “territorialização produtiva-financeira lenta” no estado do Pará, para a construção do “nó de ligação, como lugar de encontro e de articulação entre espaços do interior e do exterior” (MARTNER-

PEYRELONGUE, 2014, p.105-6): Cevital, Estação de Transbordo Fluvial S.A, Barcarena; Cargill<sup>76</sup>, em Abaetetuba; Cevital, EMBRAPAS, CEAGRO e UNIRIOS, em Santarém; Louis Dreyfus Company, em Ponta de Pedras; Brick Logística, em Itupiranga; Bufalos Silos e Logística S.A, em Marabá; Majonav-Transporte Fluvial da Bacia Amazônica Ltda, CEMULTI – Cesari Empresa Multimodal de Movimentação de Materiais e UNIRIOS, em Belém.

A produção desses complexos portuários no Pará e particularmente no Oeste do Pará, emerge e se entrelaça, com a expansão da financeirização (BAUD; DURAND, 2012; CHESNAIS, 2016) e do seu irmão siamês, o ajuste espacial. Esta última perspectiva se manifesta como possibilidade para a expansão e reestruturação geográfica do capital. A esse respeito, Harvey (2001) afirma que:

(a) o capitalismo [principalmente, produtivo e financeiro] não poderia sobreviver sem estar geograficamente expansionista (e perpetuamente buscando "soluções espaciais" para seus problemas), (b) que as principais inovações em tecnologias de transporte e comunicação eram condições necessárias para que a expansão ocorra (daí a ênfase na evolução do capitalismo em tecnologias que facilitaram a velocidade para cima e a diminuição progressiva das barreiras espaciais à circulação de mercadorias, pessoas, informações e ideias sobre o espaço) e (c) os seus modos de expansão geográfica dependia fundamentalmente do facto era a busca de mercados, competências laborais frescas, recursos (matérias-primas) ou novas oportunidades para investir em novas unidades de produção, que era principalmente em jogo (HARVEY, 2001, p.25-6).

O ano 2007 é emblemático e ponto inicial de políticas públicas continuadas e como projeto de Estado, no qual Estado começou a construção de um conjunto de estratégias político-econômicas e executou ações no âmbito de políticas portuárias<sup>77</sup>, por meio de planos, programas e projetos. Dentre os quais se destacam os seguintes (Quadro 3):

<sup>76</sup> O custo inicial de R\$ 700 milhões. A perspectiva de funcionamento é entre 2022 e 2025. Esse porto pretende se instalar na região de Abaetetuba, na ilha de Urubuêua.

<sup>77</sup> Cabe enfatizar dialogando com Souza (2006, p.36-7): apresenta os elementos principais das políticas públicas: a) a política pública permite distinguir entre o que o governo pretende fazer e o que, de fato, faz; b) a política pública envolve vários atores e níveis de decisão, embora seja materializada através dos governos, e não necessariamente se restringe a participantes formais, já que os informais são também importantes; c) a política pública é abrangente e não se limita a leis e regras; d) a política pública é uma ação intencional, com objetivos a serem alcançados; e) a política pública, embora tenha impactos no curto prazo, é uma política de longo prazo; f) a política pública envolve processos subsequentes após sua decisão e proposição, ou seja, implica também implementação, execução e avaliação.

**Quadro 3:** Principais plano/programa/ações das políticas públicas portuárias desenvolvidas pelo Governo Federal desde 2007

Plano/Programa/Ações	Ano	Objetivos
Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Transporte	2007	O PAC voltado para a área portuária divide-se em: ampliação, recuperação e modernização dos portos.
Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)	2007	Resgatar o planejamento estratégico no setor de transportes e logística integrada.
Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI)	2007	Reduzir para 24 meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS
BNDES Finem – Logísticas; BNDES Finame; Fundo da Marinha Mercante - FMM	Intensificado a partir de 2007	Apoiar investimentos na infraestrutura logística e de transportes, englobando os setores rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário.
Criação da Secretaria Especial dos Portos (SEP)	2007	Formular políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres.
Plano Geral de Outorgas (PGO)	2010	Conceder outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados.
Estudo - subsídios técnicos para identificação de áreas destinadas à instalação de portos organizados	2010	Apoiar ao plano geral de outorgas com revisão e ajustes da base de dados georreferenciada. Identificar a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária
Livreto - O Livro Verde dos Portos	2010	Subsidiar procedimentos operacionais e gerenciais de boas práticas ambientais acerca da gestão ambiental no subsetor.
Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP)	2011	Emitir licença de operação dos portos vinculados às Companhias Docas. Estabelece prazos e condições para regularização dos portos e terminais portuários marítimos que operam sem licença ambiental.
Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos Portos Marítimos Brasileiros (PGRS)	2011	Mapear e caracterizar os resíduos sólidos e efluentes líquidos com o uso e gestão adequada. Contribuir para formação de um sistema de reuso de água e capacitar a mão-de-obra para boas práticas de gestão ambiental.
Debêntures de Infraestrutura	2011	A emissão do título destina-se ao financiamento de projetos voltados para a implantação, ampliação, manutenção, recuperação ou modernização. Com o lançamento das debêntures de infraestrutura buscou-se incentivar a criação de um <i>fundring</i> de longo prazo, via mercado de capitais e com isenção de imposto de renda.
A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)	2012	A EPL é uma empresa estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias.
Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP)	2012	Ferramenta de apoio à tomada de decisões e que busca apresentar resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas
Porto Sem Papel (PSP)	2012	O Porto sem Papel é um sistema de informação que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e a documentação necessárias para agilizar a análise e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros.

Áreas de Apoio Logístico Portuário (AALPs)	2012	As AALPs têm a finalidade de organizar o fluxo de cargas destinadas ou provenientes do porto, racionalizando o uso dos acessos portuários e minimizando o conflito porto-cidade.
Plano de Investimento em Logística - Portos (PIL-Portos)	2012	Expandir os investimentos federais no setor portuário visando à redução de custos em planejamento; proporcionar o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, sobretudo, ao mercado exterior.
Programa Nacional de Dragagem (PND)	PND I - 2007 e PND II 2012	O PND 1 foi lançado em 2007, teve como meta principal desassorear os portos e promover ações de licenciamento ambiental. Já o <b>PND 2</b> , lançado em 2012, integra o PIL-Portos e prevê o aprofundamento e posterior manutenção das profundidades atingidas nos canais de acesso, bacia de evolução e, também dos berços.
Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS)	2012	A CONAPORTOS é um órgão sob coordenação da SEP, que tem como principais finalidades: I - promover a integração das atividades dos órgãos e entidades públicos; II – promover aperfeiçoamentos ou revisões de atos normativos; II - estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho para os órgãos e entidades públicos.
Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNP)	2012	Objetivo elaborar propostas sobre regulação de preços, abrangência das Zonas de Praticagem (ZP) e medidas de aperfeiçoamento relativas a este serviço.
Índice de Desempenho Ambiental (IDA)	2012	Instituído por meio na Resolução nº 2650/2012/ANTAQ. Essa Resolução disciplina os “instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias”, para avaliar por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental (RODRIGUES, 2014).
Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH)	2013	Apresentar um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras e a indicação de áreas propícias para instalações portuárias.
Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF)	2013	A ABGF tem por missão contribuir para o dinamismo das exportações brasileiras, para o financiamento de projetos de infraestrutura, para a oferta de garantias e para a gestão de fundos garantidores oficiais no Brasil, complementando a atuação do mercado.
Capacitação de Gestores e de Trabalhadores Portuários Avulsos	2013	Capacitar os trabalhadores portuários brasileiros, incluindo funcionários de escritório e trabalhadores portuários avulsos, com o oferecimento de cursos nas áreas de gestão, infraestrutura e obras portuárias.
Projeto de Implantação dos Sistemas de Gerenciamento de Tráfego de Navios (VTMIS)	2013	O objetivo do sistema é monitorar e ampliar do tráfego aquaviário, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.
Criação da Lei 12.815/2013	2013	Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela união de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários
Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO)	2013	O REPORTO permite ao setor adquirir no mercado interno ou importar, com suspensão de tributos, máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens para execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produto.
Simplificação de procedimentos para transferências de recursos federais para entes federativos	2013	Viabilizada pelo Decreto nº 8.113/2013 que busca agilizar os procedimentos de transferências para obras de acessos a instalações portuárias e terminais e de anéis e contornos urbanos.
Projeto de Modernização da Gestão	2014	Desenvolver e implementar processos mais eficientes para melhorar a gestão portuária, por meio da

Portuária		revisão, monitoramento e propostas de melhorias dos processos externos e internos da operação portuária, principalmente das Companhias Docas.
Projeto de Cargas e Redes Inteligentes das Cadeias Logísticas Portuárias	2014	Possibilitar a definição e avaliação dos processos e tecnologias de monitoramento de cargas.
II Plano Nacional de Logística Integrada - PNLI	2015	Contextualizar a situação atual do setor portuário, a projeção de demanda dos portos, os desafios, os objetivos estratégicos e o portfólio de ações.
Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI (decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015)	2015	A administração Pública Federal convoca a iniciativa privada a apresentar estudos, projetos, levantamentos e investigações, com a finalidade de estruturar projetos geralmente de grande porte, com alto investimento e longo prazo.
Aviso de Convocação Leilões Nos 1, 2, 3 e 4 de 2016 – ANTAQ	2016	Arrendamento de áreas e infraestrutura públicas: Terminal de Outeiro, Porto de Santarém, Porto de Vila do Conde.
Arco norte: o desafio logístico	2016	Estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados, com o apoio da Consultoria Legislativa desta instituição. possui análises sobre os obstáculos a serem vencidos para viabilizar os investimentos no projeto Arco Norte, que abrange propostas de uma nova logística para o escoamento da produção não só agrícola, mas também industrial, através dos portos da região norte.
Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)	2016	Destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização. Assegurado a partir da Lei nº 13.334, de 13 de Setembro de 2016. Lei que foi criada a partir da Medida Provisória nº 727, de 2016 que Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI e da outras providências.
Atualização Planos Mestres <sup>78</sup>	2017	Complexo Portuário: de Itaquí; de Porto Velho - de Santarém; de Belém e Vila do Conde; de Santana - de Paranaguá e Antonina; de São Francisco do Sul; Imbituba; e, Itajaí.
Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho	2017	Projeto apresenta uma visão panorâmica e diagnóstica do momento atual das infraestruturas de transportes, voltada principalmente para a identificação e caracterização de Corredores Logísticos Estratégicos no âmbito do território nacional.
Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017	2017	Decreto que busca regular a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Programa Avançar	2017	Contempla 11 ações no setor portuário, como construções e reforços, além de aumentos e manutenções de profundidade.

**Fonte:** ampliado de Rodrigues e Rodrigues (2015a; 2015b).

<sup>78</sup> Instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, que visa direcionar as ações, as melhorias e os investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus.

Há diversos pontos desse quadro que necessitam ser percorridos no jogo do Estado para construir as “condições” para produção de complexos portuários, principalmente no Oeste do Pará (no capítulo 4 discutiremos com pouco mais detalhes essas “condições”).

O quadro acima expressa que as ações do governo brasileiro intensificaram-se e entrelaçaram-se, a partir de 2012, com as seguintes atuações: (1) a criação da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL); (2) o estudo e pesquisas de planejamento logístico portuário, diagnósticos e prognósticos do setor para a avaliação de cenários e a proposição de ações de médio e longo prazo, no caso do PNLP; (3) a criação e implementação do sistema de informação para agilizar a análise e a liberação das mercadorias (Porto Sem Papel – PSP); (4) a formação de áreas de apoio logístico portuário; (5) no programa de dragagens; (6) na criação da CONAPORTOS; (7) na regulação de preços da praticagem; e, (8) na criação de um índice ambiental para avaliar, por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a).

Para Rodrigues e Rodrigues (2015b, s. p):

Apesar de todos esses planos e programas acima [**Quadro 3**], os principais projetos prioritários do governo federal brasileiro, para o período 2015-2018, são: (1) regulação de preços da praticagem; (2) alteração das poligonais dos portos públicos; (3) concessão de dragagem e canais de acesso aos portos; e, (4) arrendamentos de portos públicos, outorgas para construção e ampliação de terminais privados.

A regulação de preços da praticagem é um dos pontos prioritários, para a maximização econômica e competitividade econômica brasileira (das empresas) no Brasil. Essa regulação se deve ao fato dos altos custos; segundo levantamento dos armadores, os ganhos de 1.000% são superiores aos registrados em países vizinhos (BATISTA; D'ERCOLE, 2012).

O Sindicato Nacional de Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) frisa que os serviços de praticagem nos portos brasileiros estão entre os mais altos do mundo (BATISTA; D'ERCOLE, 2012). No Porto de Paranaguá (Estado Paraná, Sul do Brasil) o preço é: R\$ 28.241,18 para operação que leva em média duas horas. Nos Estados Unidos, no porto de Brownsville, no Texas, no Golfo do México (também terminal de escoamento de grãos como o Porto de Paranaguá), o preço da atracação é US\$ 5.712 (cerca de R\$ 11 mil).

Mas é em 2013 que se começa a “definir” o ponto físico-territorial da intensificação das políticas públicas portuárias a partir: do Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH), do Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO); da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF)<sup>79</sup>; da aprovação da Lei 12.815/2013; e, do Projeto de Implantação dos Sistemas de Gerenciamento de Tráfego de Navios (VTMIS).

<sup>79</sup> A análise dos planos/programas/ações de 2016 e 2017 serão retomados no capítulo posterior.



O “ponto” ou o desenho físico-territorial destacado foi a Amazônia. Segundo Adalberto Tokarsk<sup>80</sup>, da Diretoria da ANTAQ, o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH):

É... primeiro é o seguinte, eu acho que a ANTAQ tem um papel estratégico dentro desse contexto, apesar de ser uma agência reguladora<sup>81</sup> e não formuladora de política pública, mas e... a ANTAQ percebeu que precisava fomentar a utilização da navegação fluvial. Então há... há oito anos e meio pra nove foi a que primeiro contratou um estudo de demanda, ta, que chamado Plano Nacional de Integração Hidroviária, que é o PNIH que eu posso te passar uma cópia, tu pode entrar também no site, e esse plano pegou todos os corredores, pegou o corredor do Tapajós, do Tocantins, a saída la pro, pelo rio madeira. Então ela fez esse papel estratégico de verificar a demanda. Ah, e aí, verificou-se... exatamente, tinha uma demanda, mas não é só a demanda, é o seguinte, de ter o produto, é da viabilização da saída, nós fizemos os cálculos se você saísse a partir de Miritituba, quanto que ia custar? E aí, vamos dizer, aí passou-se a própria iniciativa privada a utilizar esses números e fazer, ta, então ela teve esse papel e hoje, ta, ela fiscaliza os terminais, mas ela, nos continuamos com a visão que um todo da navegação fluvial precisa ser estimulada, então vamos dizer, nós estamos juntos com o ministério dos transportes, junto com a SEP, secretaria de portos, trabalhando, eh, eh, no sentido de estimular que tenha mais terminais pra se ter essa saída rumo o norte<sup>82</sup>.

O PNIH, segundo Adalberto Tokarsk foi lançado em 19 de fevereiro de 2013, contudo, o início dos estudos aconteceram entre 08/09/2010 e 08/09/2012. Ele foi "concebido" pela ANTAQ, visando dois objetivos centrais: (1) um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras<sup>83</sup>; e, (2) a indicação de áreas propícias para instalações portuárias, entre elas para a Amazônia e Oeste do Pará (Figura 13 e 14).

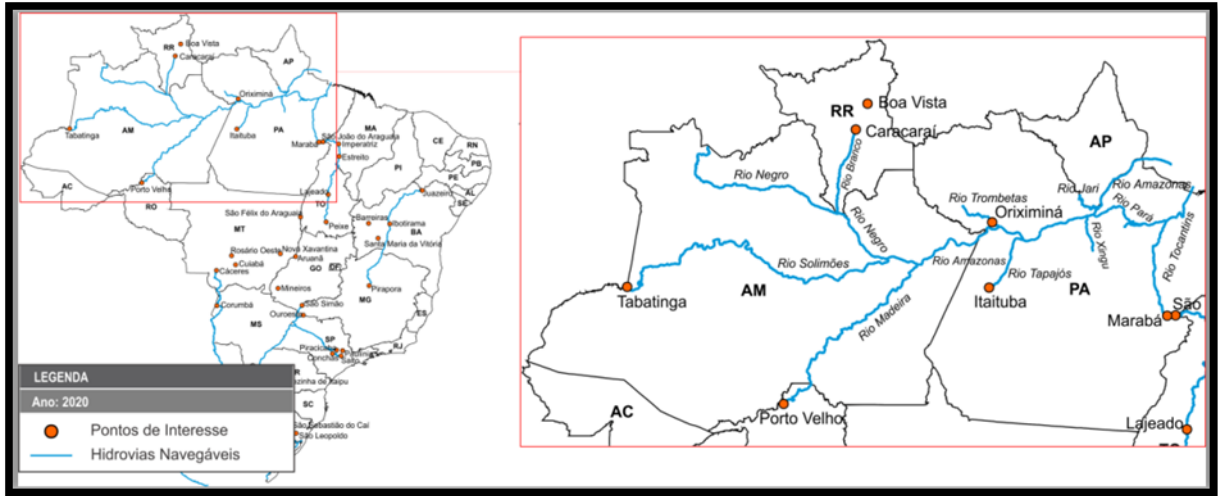
<sup>80</sup> Tokarski também foi gerente de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Interior entre os anos 2006 e 2011, e grande defensor e incentivador do transporte hidroviário como importante ferramenta para a logística do país.

<sup>81</sup> Tokarski apesar de não falar no fragmento acima que a ANTAQ é reguladora e não formuladora de política pública sua ações de formuladora de políticas públicas é expressa de maneira contrária durante reunião de Adalberto Tokarski e representantes do governo de Rondônia sobre modelagem para nova área pública de porto: “Iremos discutir com nossas equipes técnica e jurídica para analisar qual modelagem pode ser usada nesse caso, obedecendo estritamente o arcabouço jurídico vigente” (TOKARSKI, 2016). Cabe destacar que Bourdieu (2014, p.81): “[...] um dos problemas dos membros de comissões, sejam eles quais forem, é se convencer e convencer que não falam somente por si mesmos, mas falam em nome de uma instância superior a definir e fazer existir” e “essa comissão é mandatada pelo Estado e a regressão rumo aos mandantes não vão mais longe disso”.

<sup>82</sup> Entrevista (Gravado) realizada com Adalberto Tokarsk, no dia 03/03/2016, em Belém, durante o Seminário Setor Portuário: Desafios e Oportunidades, promovido pela Revista Carta Capital e Editora Confiança, com o patrocínio da Cargill.

<sup>83</sup> Para atingir ao primeiro objetivo (estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras), foi idealizado o projeto intitulado “Desenvolvimento de Estudos e Análises das Hidrovias Brasileiras e suas Instalações Portuárias com Implantação de Base de Dados Georreferenciada e Sistemas de Informações Geográficas.

**Figura 13:** Pontos de interesse para instalação de terminais portuários e hidrovias navegáveis



**Fonte:** Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH)

**Figura 14:** Pontos de interesse específicos para instalação de terminais portuários no Brasil



**Fonte:** Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH)

Segundo o PNIH (2013), o plano visava:

Conhecer as características físico-geográficas, as demandas e ofertas de cada segmento representativo de produção de cargas é ação primária para a geração de alternativas ao mercado sobre onde e como investir. Dessa forma, o trabalho ora apresentado significa uma maior compreensão dos espaços produtivos brasileiros em relação aos movimentos de cargas, em especial, ao setor da navegação interior (PNIH, 2013, p. 13).

No início do século XXI, o Brasil começou a delinear um novo marco de atuação na economia mundial, com maior diversificação e ampliação de mercados e aumento da escala produtiva. A exportação de commodities tem tido um peso relevante nas

riquezas produzidas pelo país. Entretanto, de forma contraditória, esse momento não chegou acompanhado de infraestrutura de transportes adequada e necessária para sustentá-lo, principalmente no que tange à infraestrutura portuária, seja essa marítima ou interior. Dentro do jogo econômico mundial da atualidade, que é globalizado e dinâmico, os portos ganham destaque estratégico, afetando ações e políticas de governos estaduais. Isso se deve, basicamente, por sua função primordial que é a de ligar mercados. Os terminais portuários são verdadeiros “nós”, polos concentradores e disseminadores que permitem a concretização dos fluxos de mercadorias e pessoas (PNIH, 2013, p. 3) [Estudo de Macrolocalização de Terminais Hidroviários no Brasil].

Além disso, o plano buscava analisar diferentes cenários logísticos, buscando avaliar a criação de terminais hidroviários e alternativas de escoamento, utilizando as hidrovias nacionais (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014). Em suma, o PNIH apresenta como conclusão, a partir do relatório técnico e executivo, a potencialidade de utilização do modal hidroviário para seis bacias hidrográficas (do São Francisco, Sul, Tocantins, Amazônica, Paraguai, Paraná-Tietê), terminais portuários e vias navegáveis, para o transporte de cargas e a projeção da movimentação de cargas até o ano de 2030.

Dialogando com Rodrigues (2012) esses novos os portos contribuiriam para o sistema logístico da seguinte forma:

[...] primeiro, na diminuição dos custos de armazenamento (entre 20 e 30% dos custos logísticos relacionados com os transportes); segundo, na conversão desses custos em valor que equivaleria a um aumento no total de mercadorias em trânsito entre 0,05% e 2,5%; terceiro, os portos, ao concentrarem esforços em áreas específicas das atividades operacionais, quando antecedidos de zoneamento e divisões de suas atividades operacionais e áreas físico-territoriais, engendrariam ganhos que poderiam variar de 20% a 80% na receita da autoridade portuária (RODRIGUES, 2012, p. 128).

Para Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014, p.132):

Elemento emblemático do papel exercido pelo poder público [Estado] na reestruturação logística da atividade portuária diz respeito aos novos investimentos em instalações portuárias (áreas propícias de investimentos) na bacia Amazônica, a saber (nos Estados) [advindos do PNIH]: em Jacareacanga (Pará), Colares (Pará), Baião (Pará), Boa Vista (Roraima), Rorainópolis (Roraima), Cucuí (Amazonas), Peixe (Tocantins), Aguiarnópolis (Tocantins), Barra do Ouro (Tocantins), Itaúba (Tocantins), Miracema do Tocantins (Tocantins) (ANTAQ, 2013d). Com efeito, as políticas públicas territoriais concebidas e implantadas pelo governo “atual”, pautadas em matrizes de crescimento econômico por meio de estímulo à reestruturação do transporte hidroviário, de portos e terminais interiores, para além da produção de processos de integração física (inter)nacional e de defesa do território brasileiro, apresentam forte comprometimento com estratégias macroeconômicas de elevação de níveis de competitividade, relacionadas ao desenvolvimento econômico do país [...]

O PNIH<sup>84</sup> ao realizar um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras e a indicação de áreas propícias para instalações portuárias o Estado brasileiro aponta o processo condutivo, centralizador e integrado com setor administrativo; ao mapear os diferentes pontos “preferenciais” para a construção/produção de terminais portuários no Brasil, e, principalmente na Amazônia, e no Oeste do Pará (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a) e alternativas de escoamento utilizando as hidrovias nacionais, inserida à matriz de transporte brasileira.

Isso (o PNIH) concatenado ao processo de ordenamento territorial, isto é, ao instrumento de planejamento, como elemento de organização e de ampliação da racionalidade espacial das ações do Estado, de encaixes ou incorporação (a força e violenta!!) de tempos/espacos as lógicas racionalizantes da modernidade e dos imperativos capitalistas, contudo, mostrando ou tentando mostrar o ordenamento territorial como mecanismo de correção das desigualdades sociais e estruturais regionais.

Em suma, são apresentados, para seis bacias hidrográficas, a potencialidade de utilização do modal hidroviário, terminais portuários e vias, para o transporte de cargas, os fluxos de mercadorias nos cenários de 2015, 2020, 2025 e 2030. O Estado torna-se co-protagonista, de relações políticas-econômicas<sup>85</sup> (CASTRO, 2005; 2008a; 2010b; 2012a), pois como enfatiza Moraes (2005):

O grande agente da produção do espaço é o Estado, por meio de suas políticas territoriais. É ele o dotador dos grandes equipamentos e das infra-estruturas, o construtor dos grandes sistemas de engenharia, o guardião do patrimônio natural e o gestor dos fundos territoriais. Por estas atuações, o Estado é também o grande indutor da ocupação do território, um mediador essencial, no mundo moderno, das relações sociedade-espaco e sociedade-natureza (MORAES, 2005, p. 43).

O Estado é, portanto polo central de planejamento e instrumento político (política pública) real (SOUZA, 2006; PETERS, 2015), expresso, no PAC; e também forte contribuidor para fortalecer o seguinte pressuposto: “O território plural e polissêmico, aberto ao aleatório e não controlável, foi sendo transformado em extensão quantificada, limitada e controlada pelo gesto cartográfico que serve de suporte à ação política” (ACSELRAD; COLI, 2008, p.13).

---

<sup>84</sup> O PNIH, desenvolvido pela ANTAQ com o auxílio do Laboratório de Transportes e Logística (LABTRANS) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

<sup>85</sup> O Estado ao se tornar parceiro buscaria “controlar” também o fluxo dos recursos econômicos, para que assim o Estado consiga expressiva autonomia de poder e ao mesmo tempo tenha a centralização do controle do poder estatal no jogo político-econômico (OFFE, 1984). Com isso talvez o Estado desempenha um papel neste contexto, através da expansão do setor público, o crescente papel da tributação como um mecanismo de apropriação, bem como o papel crucial de crédito do Estado na alocação de capital monetário/produtivo/financeiro (JESSOP, 1983b).

O PNIH (e suas cartografias, Figuras anteriores) remontam o que foi o processo de constituição dos Estados-nacionais ou mais precisamente a territorialização ou delimitação dos novos pontos/locais do Estado (símbolos ou signos que sugerem a existência de riquezas), no qual tudo é de propriedade dele; demonstrando ou apontando a penetração e orientação, identificação das rotas para o interior, pontos de referência para novas rotas para a produção de novos “espaço social do desenvolvimento” (ACSELRAD, 2008), ou seja,

O ordenamento territorial busca, portanto, captar os grandes padrões de ocupação, as formas predominantes de valorização do espaço, os eixos de penetração do povoamento e das inovações técnicas e econômicas e a direção prioritária dos fluxos (demográficos e de produtos). Enfim, ele visa estabelecer um diagnóstico geográfico do território, indicando tendências e aferindo demandas e potencialidades, de modo a compor o quadro no qual devem operar de forma articulada as políticas públicas setoriais, com vistas a realizar os objetivos estratégicos do governo (MORAES, 2005, p.45).

Outro componente dessa nova marcha da “racionalidade” capitalista (agora financeirizada, diferente principalmente das ações do Estado na década de 1970) sobre o Brasil e Amazônia, sob coordenação do Estado brasileiro nas políticas públicas portuárias, mediante, por exemplo, com a estruturação e fortalecimento do setor portuário<sup>86</sup>, foi o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

Com isso, possibilitaria o setor portuário adquirir no mercado interno ou importar, com suspensão de tributos, máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens para execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produto. O Reporto concederá esse *benesse* até 31 de dezembro de 2020. O porto da Hidrovias do Brasil em Miritituba foi a empresa que no dia 29 de dezembro de 2014, obteve a concessão do Reporto pela Receita Federal do Brasil, por meio do Ato Declaratório Executivo (ADE), nº 303.

O Reporto é um sistema de “créditos” promovidos pelo Estado brasileiro assim como praticada pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A (ABGF). A ABGF é empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, criada pelo Decreto nº 7.976, de 1º de abril de 2013, responsável por administrar fundos<sup>87</sup> garantidores e prestar garantias às

<sup>86</sup> Atendia o setor privado e público, isto é, terminais privados e públicos.

<sup>87</sup> Fundo de investimento é “uma estrutura formal que reúne recursos financeiros de diversos investidores, para investimento conjunto”, ou seja, é quando um grupo de investidores adquire cotas de um mesmo investimento, que é gerido e administrado por um administrador, que é quem define as regras de participação e organização do fundo. Ou seja, Os Fundos de Investimento constituem-se num mecanismo organizado com a finalidade de captar e investir recursos no mercado financeiro, transformando-se numa forma coletiva de investimento. Tais Fundos de Investimentos, através da emissão de cotas, reúnem aplicações de vários indivíduos para investimento em carteiras de ativos disponíveis no mercado financeiro e de capitais.

operações de riscos diluídos em áreas de grande interesse econômico e social<sup>88</sup>. Assim, contribuir para o “dinamismo” das exportações brasileiras, para o financiamento de projetos de infraestrutura, para a oferta de garantias e para a gestão de fundos garantidores oficiais no Brasil, complementando a atuação do mercado (ABFG, 2017) e do Reporto.

Essa empresa é administradora do Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE). Fundo este, de natureza privada e patrimônio próprio, que atua, por exemplo, na concessão de garantias contra riscos de crédito e risco de descumprimento de obrigações contratuais relacionados a projetos de investimento em infraestrutura, incluídos no PIL e no PAC 2<sup>89</sup>. O FGIE figuraria de forma suplementar a sociedades seguradoras e resseguradoras, cobrindo riscos não assumidos por estes entes, cujo limite total de R\$ 11 bilhões do fundo garantidor para cobertura de riscos.

A partir da Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, a ABFG, a partir do fundo, veio canalizar atenções em projetos de infraestrutura para 2018, por meio de concessão e parcerias público-privadas, em regime isolado ou consorciado, até o limite de R\$ 180.000.000,00 (cento e oitenta milhões de reais).

O Estado com isso posiciona-se como forma de regular/arbitrar o jogo, estimular o crédito e os investimentos nos mercados fictícios<sup>90</sup>, por exemplo, por meio da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), autarquia federal, vinculada ao Ministério da Fazenda, que tem a competência de fiscalizar e disciplinar o mercado de capitais, incluindo, entre outros, os fundos e clubes de investimento, ações, *debêntures* e contratos derivativos. O CVM vem estimulando o investimento em mercados fictícios, ao realizar todo ano diversas palestras em diferentes cidades, em universidades, a convite dos professores de disciplinas relacionadas com o mercado de capitais. Além de estruturar outros canais em busca de consenso: como o

---

<sup>88</sup> O capital social no início da criação do ABGF era de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), dividido em 50.000 (cinquenta mil) ações ordinárias, todas nominativas e sem valor nominal. O capital social da ABGF, até novembro de 2017, é de R\$ 2.071.606.291,92 (dois bilhões, setenta e um milhões, seiscentos e seis mil, duzentos e noventa e um reais e noventa e dois centavos), divididos em 50.000 (cinquenta mil) ações ordinárias nominativas, sem valor nominal, integralmente sob a propriedade da União (ABFG).

<sup>89</sup> Antes do FGIE o Brasil possui o Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas (FGP). Foi criado pela Lei nº 11.079, de 30/12/2004, com a finalidade de prestar garantias ao parceiro privado sobre o pagamento da contraprestação pelo parceiro público. O Banco do Brasil foi escolhido como Administrador do FGP pela Resolução CGP nº 1, de 05 de agosto de 2005. O patrimônio era cerca de R\$ 3,4 bilhões em ações de propriedade do Governo Federal (Banco do Brasil, Vale e Eletrobrás). O FGP não concedeu qualquer garantia ao longo de sua existência, o que motivou a União a resgatar parte dos recursos aportados, sendo que em 29/02/2016 o Fundo possuía patrimônio de R\$ 21,6 milhões. Em 16/05/2017 o FGP foi encerrado em 16/05/2017 (ABFG, 2017).

<sup>90</sup> Em 2014, esses mercados fictícios atingiu um volume de investimento bastante significativo, com mais de 2 trilhões de reais distribuídos em um total de mais de 14.000 fundos de investimentos, conforme CVM (2014a).

Portal do Investidor e as redes sociais, no qual realiza ações voltadas à educação financeira e à orientação do investidor<sup>91</sup>.

Esse contexto de estímulo aos mercados fictícios, que se insere o Reporto, como forma de melhorar o ambiente de investimento, desonerar, aperfeiçoar o sistema tributário e medidas fiscais de longo prazo<sup>92</sup>, reverberaria segundo Byrne, Sipsas e Thompson (1996), na abertura ou disponibilidade ou estoques de créditos para financiamento de projetos de capital portuário internos e externos a longo prazo, via sobretudo, fundos<sup>93</sup>. O objetivo geral é obter fundos para necessidades planejadas a longo prazo ao menor custo possível e a maior certeza de que o financiamento será bem sucedido; caso ocorra problemas ou riscos graves aos empreendimentos, assim asseguraria que a totalidade ou a maior parte do capital seja reembolsada.

Isso é concretização e invasão do processo de financeirização/finanças, isto é,

Très simplement, la finance c'est l'ensemble des opérations qui consistent à échanger de l'argent contre des promesses de paiements futurs. En dépit de toutes les sophistications contemporaines, les activités financières se ramènent toujours à ce type d'anticipation. Le secteur financier permet que les fonds disponibles ne demeurent pas oisifs et, grâce à la création de monnaie de crédit par le système bancaire, il favorise l'expansion du capital en permettant le financement préalable de nouvelles activités productives (l'investissement des entreprises) ou en développant la consommation des ménages (crédit immobilier, crédit à la consommation). Les institutions financières et les marchés d'actifs jouent également un rôle cognitif essentiel : en sélectionnant les secteurs dont la profitabilité est la plus prometteuse et en identifiant ceux où elle décline, ils aiguillent les capitaux et constituent de cette manière le véritable centre de pilotage du développement économique. Comme le souligne Costas Lapavistas, la finance, « c'est le système nerveux de l'économie capitaliste, c'est l'entité sociale qui rassemble les ressources dispersées dans toute la société en un tout ».

Le capital financier est la forme la plus fétichisée du capital, celle qui incarne la faculté magique que semble avoir l'argent de grossir sans se risquer dans les hasards de la production. Pour reprendre l'image de Marx, il semble capable de fructifier à la manière dont un poirier donne des poires. Il n'en reste pas moins que la finance n'est jamais en tant que telle créatrice de valeur. Les profits financiers doivent donc être pensés comme des transferts depuis les revenus des activités productrices de valeur,

<sup>91</sup> A CVM também divulga informação, eficiência de mercado, interesse público e proteção do investidor. Para isso, edita normas, concede registros, autorizações, supervisiona o mercado, aplica penalidades e orienta os investidores. Para atingir seu objetivo, a CVM acompanha e fiscaliza não apenas os produtos e ativos negociados, mas também as instituições e pessoas que fazem parte do mercado. São os chamados “Participantes do Mercado”.

<sup>92</sup> O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), criado pela Lei 11.488 de 15 de junho de 2007, e disciplinada nos requisitos para a habilitação dos projetos de infraestrutura portuária no REIDI, suspende, no caso de portos organizados e instalações portuárias de uso privado, a exigência da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins. E que será aprovado contanto que: 1 – haja por parte da empresa interessada a promoção da racionalização, otimização e expansão da infraestrutura e superestrutura portuária que integram as instalações portuárias; 2 – a promoção do desenvolvimento sustentável das atividades portuárias; adequação da infraestrutura e da superestrutura portuária à atualidade das embarcações; 3 - a promoção da revitalização de instalações portuárias não operacionais. A aprovação ou rejeição do projeto dar-se-á por meio de portaria do Ministro de Estado da SEP.

<sup>93</sup> Vide em Apêndice J os diversos tipos de fundos de investimentos.

c'est-à-dire des revenus du travail et/ou des profits tirés de la production de biens et services.

Le capital fictif est une forme de capital (des titres de la dette publique, des actions, des créances) qui circule alors que les revenus de la production auxquels il donne droit ne sont que des promesses, dont le dénouement est par définition incertain. En ce sens, il s'agit d'une forme de prévalidation sociale du processus d'accumulation qui est ambivalente (DURAND, 2015, s.p.)<sup>94</sup>.

Outra *benesse* do Estado brasileiro são os apoios financeiros principalmente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) mediante créditos<sup>95</sup>. Um exemplo disso, é que o Estado brasileiro é financiador de várias obras de infraestrutura no Brasil e na Amazônia, entre as principais: o Superporto do Açu (LLX Açu), o Porto Sudeste (Sepetiba/Rio de Janeiro), o LLX Minas-Rio Logística (Porto São João da Barra/Rio de Janeiro), o Terminal portuário de Pecém, o Aeroporto Internacional de Guarulhos, a Hidrelétrica de Belo Monte, a OSX Construção Naval SA, a Vale, a Cianport e Hidrovias do Brasil (esses dois últimos, na construção de barcas e terminais portuários, em Barcarena e Itaituba). Além de financiar o porto de Mariel<sup>96</sup>, em Cuba, com cerca de 682 milhões de dólares.

O BNDES<sup>97</sup>, por exemplo, concedeu o empréstimo-ponte no valor de R\$ 404 milhões para a empresa Hidrovias do Brasil Vila do Conde S.A. Os recursos deram suporte à

<sup>94</sup> Segundo Mamede e Malaquias (2017, p. 48): o “Brazil “is a big country with highly developed financial markets (its domestic government bond market is the largest in Latin America) and a thriving financial industry” (Brière and Signori, 2013, p. 210). In this country, there are different classes of investment funds. We can highlight fixed income funds, equity mutual funds and multimarket funds. The large number of investment funds is concentrated in fixed income funds, and the second is the multimarket sector. In Brazil, there is not a specific category of hedge funds (Varga and Wengert, 2010), but the category multimarket funds comprises funds that use strategies equivalent to international hedge funds”.

<sup>95</sup> Segundo Cavenaghi e Donadone (2016), o BNDES é caracterizado com um instrumento direto de implantação de políticas públicas, que atua como intermediário financeiro no mercado de capitais e indústria de capital de risco. “banco é caracterizado como um instrumento de política ativa do governo, promovendo mudanças estruturais, além de articular a eliminação de barreiras institucionais e técnicas à mobilização de capital, além disso, os bancos de desenvolvimento se distinguem das demais instituições financeiras pela sua vinculação direta ou indireta com o processo de desenvolvimento econômico (nacional ou regional), tendo natureza idiossincrática, já que são relacionadas ao processo de desenvolvimento econômico de cada país” (CAVENAGHI; DONADONE, 2016, p. 204).

<sup>96</sup> “Projeto executado pela Companhia de Obras e Infraestrutura, uma empresa do grupo Odebrecht, abrangeu a construção de um cais de 700 metros com cobertura para navios Post Panamax e de terminal de cargas com capacidade superior a 8 mil TEUs, as obras dos acessos rodoviário e ferroviário ao porto e a infraestrutura necessária para seu funcionamento, bem como obras complementares de rede de água potável e residual, de distribuição de energia elétrica e comunicações, além de um complexo empresarial. Apenas nesse projeto, a rede de fornecedores incluiu cerca de quatrocentas empresas brasileiras” (BNDES, 2017a, p. 230). TEU são iniciais de *Twenty-foot Equivalent Unit*. É uma unidade equivalente a um contêiner de 20 pés, ou a um container padrão de 6,10m de comprimento por 2,44m largura e 2,59m de altura, o que significa cerca de 39 m<sup>3</sup> (BRITO, 2010).

<sup>97</sup> Esse financiamento do BNDES já era sinalizado, em 2010, quando o banco faz uma chamada pública para a realização de estudo técnico especializado sobre o setor portuário brasileiro. O suposto objetivo do estudo era analisar e avaliar a organização institucional, eficiência da gestão dos portos, qualidade na prestação de serviços, de preços e tarifas para os usuários, de estrutura organizacional e gestão, entre outros aspectos relevantes para a



construção de um TUP, no Porto Organizado de Vila do Conde, em Barcarena. Outro financiamento, realizado pelo BNDES, foi concedido a Cianport, com o total de R\$ 75,9 milhões. Cabe pontuar que o BNDES é fonte principal de *funding* (origem dos recursos financeiros dos bancos) recursos públicos e estáveis (CAVENAGHI; DONADONE, 2016).

O Banco da Amazônia (BASA) como figura do Estado financiou exatamente R\$ 78.583 milhões a Hidrovias Brasil, para a aquisição de 20 balsas graneleiras e 03 empurradores, para operar no transporte de grãos (soja e milho), na hidrovia Madeira-Tapajós (Afirmação essa pautada na solicitação realizada ao BASA, por meio do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão - e-SIC). A Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) concedeu financiamento de R\$ 77 milhões para a ampliação do Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), localizado no Porto de Vila do Conde, em Barcarena.

Além de financiamentos e *debêntures*<sup>98</sup> (Vide em Anexo os diversos *debêntures*) a terminais portuários há outra ferramenta, no qual Estado usa para se tornar parceiro, é o Fundo da Marinha Mercante (FMM). O FMM é um fundo de natureza contábil destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira, no qual se encontra disposto no artigo 22 da Lei 10.893, de 10 de julho de 2004<sup>99</sup>. Entre 2007 até outubro de 2017 o FMM repassou os seguintes recursos (vide a distribuição em nível nacional e por estados (vide Figura 15 e Tabelas 5 e 6) e o número de

---

elaboração de um conjunto de propostas de políticas para o curto, médio e longo prazo. (Disponível em: [https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20100830\\_chamada\\_publica\\_porto](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20100830_chamada_publica_porto)).

<sup>98</sup> “A inovação dos *project bonds* [debêntures de projetos] iniciou-se no país no começo dos anos 2000, quando bancos comerciais e agências de crédito à exportação internacionais financiavam a compra e a operação de ativos de petróleo *offshore* no Brasil. Tal alternativa visou contornar a escassez de financiamento bancário, perante requisitos mais rígidos de capital regulatório para os bancos comerciais [...]. Nesse contexto, os *project bonds* de empresas brasileiras começaram a ser distribuídos no mercado internacional como alternativa ao financiamento bancário. Exemplos dessas ofertas incluem as emissões da Odebrecht Oil & Gas de US\$ 1,5 bilhão (2010), da Schahin de US\$ 270 milhões (2010) e da Queiroz Galvão de US\$ 700 milhões (2011)” [Tais títulos tipicamente têm prazos longos, geralmente superiores a dez anos] (WAJNBERG; CAPISTRANO, 2016, p. 105). “[...] No entanto [o Estado como estimular *project bonds* a partir da], a Lei 12.431, promulgada em 24 de junho de 2011, que criou incentivos tributários para investimentos em debêntures emitidas para financiar investimentos no setor de infraestrutura, juntamente com os estímulos criados pelo BNDES, mostrou alguma efetividade na viabilização de colocação de ofertas de debêntures de projetos no mercado doméstico”. “[...] Por meio da Lei 12.431, o Governo Federal reduziu para zero a alíquota de Imposto de Renda de investidores estrangeiros e pessoas físicas aplicada para instrumentos de mercado que tenham por objetivo financiar investimentos em infraestrutura, desde que esses instrumentos atendam a um conjunto de requisitos mínimos que buscam, em sua essência, aumentar sua negociação em mercado secundário” (WAJNBERG; CAPISTRANO, 2016, p. 107).

<sup>99</sup> Em outubro de 2009 a partir da união entre a ANBID – Associação Nacional dos Bancos de Investimento e a ANDIMA – Associação Nacional das Instituições do Mercado Financeiro é criada a ANBIMA - Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais. Essa entidade representa seus associados, formados por bancos, gestoras, corretoras, distribuidoras e administradoras, e tem seu modelo de atuação organizado em torno de quatro compromissos: representar, autorregular, informar e educar.

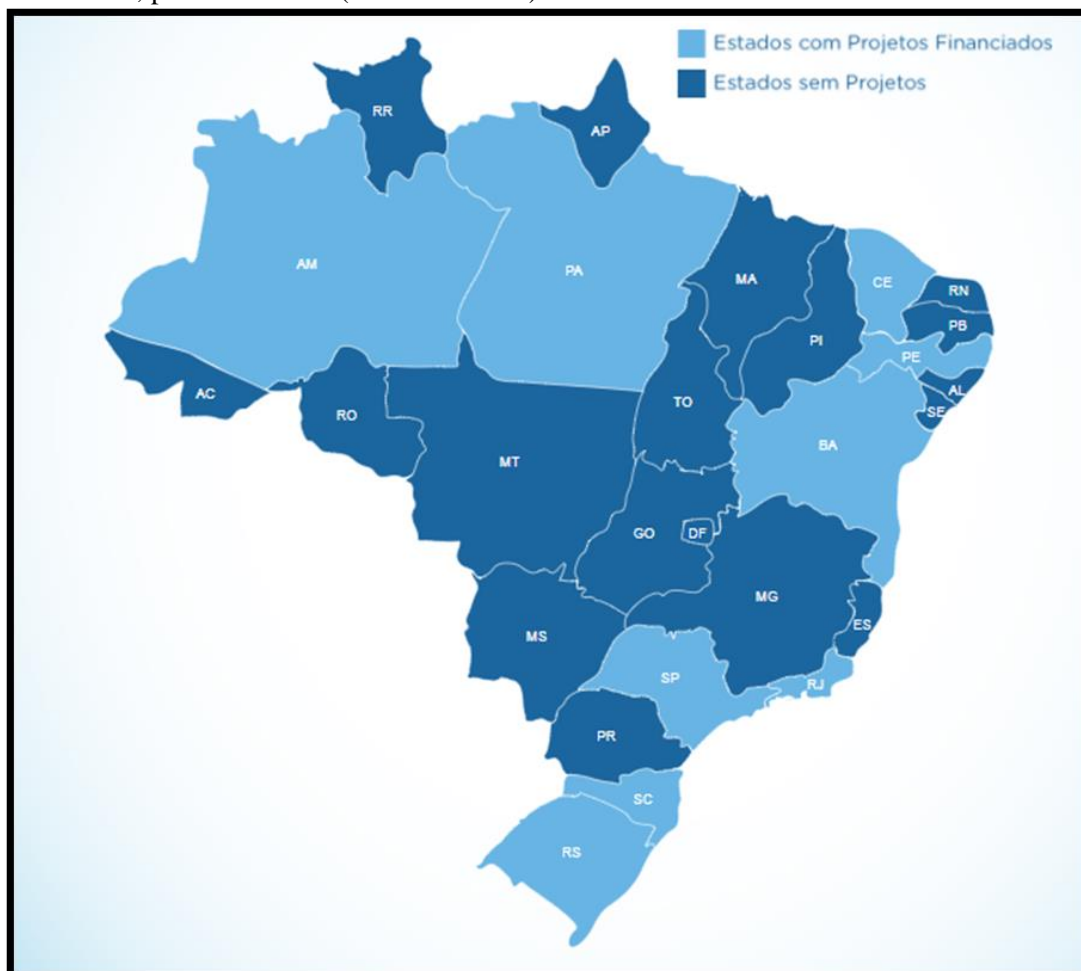
embarcações, repasses de financiamento e projetos contratados a partir do FMM (de 2007 até 31/10/2017).

**Tabela 5:** Embarcações, repasses de financiamento e projetos contratados a partir do fundo nacional de Marinha Mercante (de 2007 até 31/10/2017).

Ano	Embarcações (concluídos)	Repasses de recursos de financiamento a indústria naval (R\$ bilhões)	“Projetos Contratados” (R\$ milhões)
2007	33	1,1	10.337,00
2008	51	1,3	1.396,00
2009	36	2,3	1.829,96
2010	40	2,6	9.996,51
2011	60	2,6	6.818,23
2012	30	4,1	9.449,54
2013	77	4,5	3.821,39
2014	89	4,0	2.387,58
2015	70	4,9	2.533,56
2016	119	2,8	1.590,15
até 31/10/2017	34	2,2	308,15

Fonte: elaborado a partir de MTPA (2018)

**Figura 15:** Distribuição espacial dos estados que possuem e não possuem projetos financiados, por meio FMM (de 2007 a 2017).



Fonte: MTPA (2018)

**Tabela 6:** Valores contratados de projetos por estados de 2007 a 2017 (R\$ milhões)

Ano	Amazonas	Pará	Ceará	Pernambuco	São Paulo	Rio de Janeiro	Bahia	Santa Catarina	Rio Grande do Sul
2007	-	-	-	6.596,62	155,25	446,6	-	388,37	29,24
2008	82,1	160	-	-	185,72	471,1	9,9	262,22	11,43
2009	-	-	12	111,64	232,07	677,8	2,5	702,19	-
2010	-	4	37,8	4.312,89	888,69	1.558,0	1,1	1.190,44	3,43
2011	56,4	-	42,8	1.560,32	472,92	1.581,1	0,4	780,57	556,70
2012	78,6	121,8	14,6	453,00	582,46	2.721,7	0,5	2.001,16	718,72
2013	115,9	-	34,5	30,35	155,94	1.478,4	729,2	668,76	-
2014	62,4	60,8	12,4	896,32	240,92	869,1	250,2	728,76	-
2015	-	225,5	12,1	1.283,34	4,95	1.328,4	-	781	-
2016	56,8	281,1	-	401	-	446,4	-	851,20	-
2017	-	-	-	-	308,15	184,9	-	-	-

Fonte: elaborado a partir de MTPA (2018)

A Hidrovias do Brasil<sup>100</sup> foi um das empresas portuárias, que atuam em Itaituba e Barcarena, beneficiada, por meio dos recursos do FMM. O valor total recebido foi de R\$430.823.000,00; sendo a primeira parcela liberada, no montante de R\$188.489.000,00, em 15 de julho de 2016. E ainda em 2016 houve a abertura de crédito para financiamento mediante repasse de recursos do BNDES, no valor total de R\$286.250.743,00; abertura de crédito estruturado (*project finance*) para o Projeto Norte e R\$239.225.000,00, por meio de contrato de financiamento mediante abertura de crédito nº 15.2.0855.1 pela HB Navegação. Cabe acentuar que BNDES Participações S.A. (BNDESPAR) possui 20.495.271 ações ordinárias da Hidrovias do Brasil, 2,96%, em 2016 (dados disponíveis no site da Hidrovias do Brasil)<sup>101, 102</sup>.

<sup>100</sup> A Hidrovias do Brasil é uma empresa portuária que vem ampliando sua internacionalização, por exemplo, a partir de 2018, constituiu uma subsidiária integral, em Luxemburgo, na forma de sociedade de responsabilidade limitada (*société à responsabilité limitée*), a ser denominada Hidrovias International Finance S.à.r.l. (“Hidrovias Lux”). Além de realizar emissão e colocação no exterior de instrumento de Notes, com vencimento em 2025, no valor de até no valor total de US\$600.000.000,00 (seiscentos milhões de dólares) com vencimento em Janeiro de 2025, pela Hidrovias Lux ou por outra sociedade do grupo econômico da Companhia (“Emissora”), destinados à colocação no mercado internacional. Isso significa a autorização para contratação de instituições financeiras para coordenar e prestar os serviços necessários para a formalização da Emissão, quais sejam, o BB Securities Limited, Itau BBA USA Securities, Inc., Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Incorporated, Morgan Stanley & Co. LLC e Santander Investment Securities Inc. (HIDROVIAS DO BRASIL, 2018). O capital social da Hidrovias do Brasil até 2017 era de R\$ 912.385.513,83 (novecentos e doze milhões, trezentos e oitenta e cinco mil, quinhentos e treze reais e oitenta e três centavos), dividido em 584.828.591 (quinhentas e oitenta e quatro milhões, oitocentas e vinte e oito mil, quinhentas e noventa e uma) ações ordinárias escriturais, sem valor nominal. Em 2017 a receita líquida da hidrovias do Brasil foi de R\$790.572.000,00, apresentando um aumento de 101,4% em comparação ao exercício de 2016 (R\$392.599.000,00).

<sup>101</sup> Em janeiro de 2018 a Hidrovias do Brasil celebrou um contrato de prestação de serviços de transbordo de cargas, transporte fluvial e de operação portuária, respectivamente, com a Cofco International Grãos e Oleaginosas Ltda.(anteriormente denominada Nidera Sementes Ltda.), Cofco Brasil S.A. (anteriormente denominada Noble Brasil S.A.) e Cofco Brazil Overseas Limited (anteriormente denominada Noble Brazil Overseas Limited) (em conjunto, “Cofco”) para, dentre outros, prorrogar a vigência dos contratos para 2031, bem como aumentar o volume máximo contratado em 9.630 toneladas de grãos.

<sup>102</sup> Em maio de 2017 houve mais uma suplementação do FMM a Hidrovias do Brasil: recursos para a construção de 80 (oitenta) embarcações do tipo Barcaça Graneleira, cascos ERM 726 a 805; 04 (quatro) embarcações do tipo empurrador fluvial de 1.200 BHP, cascos ERM 542, 543, 875, 876; 01 (uma) embarcação do tipo

Todo isso constitui a financeirização da economia, no qual “é vista como um processo no qual a esfera financeira se sobrepõe à dos meios de produção, levando à adoção de boas práticas ligadas a indicadores puramente financeiros (liquidez, volatilidade e flexibilidade)” (CAVENAGHI; DONADONE, 2016, p.187) e incentivando “a indústria de capital de risco (encabeçada pelos fundos de *private equity*<sup>103</sup>), e isso se tornou um fetichismo de busca dos países, pois como enfatiza Chesnais (2016, p. 109-110):

Since the turn of the 1990s, the principal organisational or institutional form of financial capital qua interest-bearing capital is the large diversified financial service corporation, also named the financial conglomerate, the core corporation of which may either be a commercial bank, an investment bank or an insurance company. The other main forms of interest-bearing capital are investment funds – pension funds, mutual funds and hedge funds, which were initially an outgrowth of the former, before becoming very powerful independent entities. Banks remain in a special position among financial corporations. Through the credit-creating mechanism, they do not simply centralise loan capital, but they create it (CHESNAIS, 2016, p. 109-110).

O que Chesnais aduz na citação acima converge com as “políticas crença” do Brasil de internacionalização, que pautou e pauta as políticas públicas e a atuação do BNDES:

Na década de 1990, o processo de abertura da economia impôs às empresas nacionais o desafio de serem competitivas em nível internacional a fim de manter os mercados internos e expandir os negócios no mercado mundial. As empresas passaram a buscar alianças com outras firmas, inclusive estrangeiras, e instalaram unidades no exterior na forma de escritórios de vendas, assistência técnica, representações comerciais ou plantas produtivas. [...] a internacionalização objetiva a busca de recursos, facilitação do comércio, acesso a novos mercados ou ganhos de escala e eficiência, entre outros. Os benefícios também são diversos: aquisição de novas capacitações no exterior para competir globalmente, redução de custos de produção, incorporação de novas tecnologias, acesso a novos mercados e menor dependência do mercado interno, melhores condições de financiamento e redução de barreiras contra a importação. A internacionalização pode estar associada à defesa de empregos na economia de origem, uma vez que a não internacionalização implica risco na concorrência internacional. **Esses benefícios justificam uma política pública para esse fim** (BNDES, 2017, p. 206). Vale destacar também que a experiência de alguns países aponta para a relevância da internacionalização para ampliar as exportações domésticas (LIPSEY, 1999; LIPSEY et al., 2000) e a renda recebida do exterior (via lucros e dividendos das filiais). Conforme Williamson e Zeng (2008), uma série de empresas de países em desenvolvimento teve processo de internacionalização associado ao aumento da exportação das multinacionais e das

---

empurrador fluvial de 1.500 BHP, casco ERIN 2042; 02 (duas) embarcações do tipo empurrador fluvial de 6.000 BHP, cascos ERIN 2034 e 2035, anteriormente priorizada conforme incisos II e III do art. 2º da Resolução CDFMM nº 145, de 28 de dezembro de 2015, com valor de suplementação de R\$ 39.764.929,81 (trinta e nove milhões, setecentos e sessenta e quatro mil, novecentos e vinte e nove reais e oitenta e um centavos), que correspondem a US\$ 12.392.847,51 (doze milhões, trezentos e noventa e dois mil, oitocentos e quarenta e sete dólares norte-americanos e cinquenta e um centavos), com data-base de 13 de outubro de 2016, processo nº 50000.121616/2016-67.

<sup>103</sup> “Grupo de investidores que têm por finalidade obterem participação em empresas de capital fechado com o objetivo de obterem altos lucros por meio da intervenção no funcionamento da mesma dentro da organização” (CAVENAGHI; DONADONE, 2016, p.191).

firmas locais ligadas a elas. O aprendizado com o atendimento a altos padrões de qualidade e os desafios em mercados externos pode transbordar para a economia doméstica. Segundo Sobeet (2011), 27% das empresas brasileiras apontaram a busca de competitividade internacional como principal motivo para a internacionalização. Pela ordem, os outros motivos mais assinalados foram: • reduzir a dependência do mercado interno (17,6%); • buscar economias de escala (15,2%); • aproveitar a demanda mundial (13,3%); • estabelecer plataformas de exportação em outros países (11,4%); e • acompanhar os clientes/concorrentes em mercados internacionais (9,8%) (BNDES, 2017b, p. 206).

Mecanismo(s)<sup>104</sup> esse(s) que contribuíram e contribuem para “alimentar”, retroalimentar e maximizar as taxas de lucros e os interesses econômicos e políticos de longo prazo, principalmente dos agentes financeiros (Bancos, especialmente), assim melhorando o tamanho, a profundidade do mercado, reforçando a mesmo tempo a proteção dos investidores e desprotegendo a classe trabalhadora.

O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), tendo como agentes financeiros o BNDES e os demais bancos oficiais brasileiros. O setor portuário seguiu a tendência geral do BNDES, ampliando exponencialmente a média anual de recursos obtidos de R\$ 0,19 bilhões (2002-2008) para R\$ 1,61 bilhão (2009-2014) (PEZZIN, 2015). O BNDES possui a perspectiva do investimento no quadriênio de 2016-2019, de R\$ 15,505 bilhões no setor portuário, seja por via FMM seja por investimentos advindos de programas estruturantes, como o PIL e Programa Perceiras de Investimentos (PPI).

Tantos os planos quanto os financiamentos do Estado perpassam por delimitações de leis que segundo Poulantzas (2005), as “leis-norma”, por sua mesma discursividade e textura, oculta as realidades político-econômicas, comporta lacunas e espaços em branco, como também encena um jogo político de ocultação-inversão, organizando e consagrando direito reais a uma fração ou setor hegemônico. Isso é o caso da Lei 12.815/2013, marco regulatório (no Brasil), que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

O Estado brasileiro busca por meio de suas estratégias (essa lei) ter a incumbência de regular. Contudo, em entrevista com Adalberto Tokarsk<sup>105</sup>, da Diretoria da ANTAQ, enfatiza que o anúncio público que pauta a Lei 12.815/2013 não é componente regulatório do Estado;

<sup>104</sup> “Fala-se de mecanismos para dizer que são processos regulares, repetitivos, constantes, automáticos, que reagem ao modo de um automatismo” (BOURDIEU, 2014, p. 91).

<sup>105</sup> Tokarski também foi gerente de Desenvolvimento e Regulação da Navegação Interior entre os anos 2006 e 2011, e grande defensor e incentivador do transporte hidroviário como importante ferramenta para a logística do país.

é como a Leis ou marcos regulatórios fossem criados ou personificados, sem atuação do Estado na sua construção e de outros agentes econômicos e políticos:

É porque é o seguinte, porque na lei 12815, e o decreto, eles colocaram [...]. O requerimento é a entrada, é você formulando o sentido. O anúncio público é o seguinte, a ANTAQ tem um prazo lá pequeno para anunciar, ta, que existe a intenção, ah, de uma determinada empresa ou pessoal física que queira autorização para a construção de um terminal naquele local, ta certo, isso pra que é. É pra realmente ficar disponível pra sociedade, para um segundo ou terceiro verificar se é coerente ou não, ou se ele também tinha mesmo a intenção. Então nessa nova lei ficou muito mais aberto isso ai.

[...] Exatamente, e ai o seguinte se na mesma área tiver mais de um, ai a ANTAQ entra, ta, mas antes dela entrar, a, que é uma segunda fase, a SEP faz a viabilidade locacional, e ai vai verificar, se da pra aquele entrar, se tem mais de um interessado e dai ela manda pra ANTAQ e a ANTAQ analisa, ó quem vai ficar, ou da pra dois, ou da pra três, ou se vai fazer uma seleção daquilo lá, vai fazer um processo tipo licitatório, ta aqui.

**Mas não foi a ANTAQ que criou, foi a lei, a lei, vai busca lá na lei você vai ver que é o seguinte, a lei obriga que se faça um anúncio público. Por quê? Não fui eu quem fez a lei, mas pensando assim, alto, é o seguinte, antigamente o cara, ele, ele queria construir um terminal ou um porto em determinado lugar e de repente é o seguinte, as vezes teria um projeto maior pra aquilo lá, mais estratégico e ninguém ficava sabendo e as vezes ele ira inviabilizar, então não, hoje é um processo aberto, e ai eu penso que é isso que foi, quando foi pensado na lei.**

O processo é o seguinte, faz o requerimento, é um pedido de autorização que ele não tem ainda, não tem outorga, e vai passar fase por fase. Ele legalmente vai fazer o anúncio, então todo mundo vai estar sabendo que ele pediu e quem estiver interessado vai se pronunciar, dai que deve ser feito a viabilidade locacional, se ninguém se opor, ninguém tiver interesse... Bem depois, lá... entrar com o requerimento é entrar com o pedido, ser outorgado, porque é o seguinte, você entra na ANTAQ, faz o anúncio público, entrega então o documento, vai pra SEP, faz a viabilidade locacional, ai deu positivo. Ah, você pode, não tem, nenhum outro interessado, não ta conflitando, volta pra ANTAQ entrega mais outro tanto de documento, a ANTAQ acaba de analisar, manda pra SEP, a SEP que outorga. Tem todo um processo, o que eu acho que é burocrático até demais.

Todo esse processo de reestruturação, ordenamento territorial e regulação se insere ou se articulam com processos globais de organização capitalista (LEITÃO, 2009), ou seja, macrovetores de circulação do sociometabolismo (produtivo e financeiro), no qual as “redes técnicas”:

[...] têm importante relação com a transformação das condições sociais, dos territórios e da ordem mundial, em particular. Para serem eficazes, as infraestruturas devem se inscrever em uma rede, materializada no solo (estradas de ferro, rodovias, vias navegáveis...) ou somente pelos pontos de troca (portos, aeroportos). Essas redes podem ser definidas como a inscrição de um sistema técnico no território, compreendendo infraestruturas, equipamentos ou materiais organizados de maneira coerente para o escoamento dos fluxos de energia, de produtos, de pessoas, de ondas eletromagnéticas, oferecendo um serviço aos usuários ou consumidores e colocando em relação física estes usuários através de um serviço organizado ele mesmo em rede, no território [com outros territórios nacionais/internacionais], constituindo-se como uma rede técnica territorial (RODRIGUES, 2007, p.127).

Entre as redes técnicas está desenvolvendo nos portos públicos brasileiros um conjunto de ações denominadas “Inteligência Logística Portuária”, a partir de 2013. Entre as iniciativas está a implantação do VTMISS, sigla em inglês para *Vessel Traffic Management Information System* (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações). Trata-se de um significativo avanço tecnológico para os nossos portos, pois o VTMISS equipa os principais e mais movimentados terminais no mundo. O objetivo do sistema é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções (SEP, 2017).

No Brasil, o VTMISS integra o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC). Os recursos estimados para as implantações em seis portos brasileiros são de R\$ 146,3 milhões, sendo eles: Rio de Janeiro (RJ), Itaguaí (RJ), Santos (SP), Salvador e Aratu (BA) e Vitória (ES). Esses portos estão contemplados na primeira fase de implantação do sistema. Em 2016 foram concluídos os estudos de implantação para outros 10 portos: Rio Grande (RS), São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (SC), Fortaleza (CE), Itaqui (MA), Suape (PE), Belém e Vila do Conde (PA) e Manaus (AM).

“Atualmente”, o projeto de instalação em estágio mais avançado é o da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), licitado e contratado em 2014 pelo valor de R\$ 22,9 milhões. Sua execução já concluiu a instalação das estações remotas do Morro do Moreno e Atalaia, bem como já conta com o Centro de Controle Operacional (CCO) operando com parte das suas funcionalidades (SEP, 2017).

O desenho político, em 2013, expresso no PNIH, Reporto, ABGF e criação da Lei 12.815/2013 demonstram ou apontam de maneira clara na seletividade de ação e atenção. Além disso, na estruturação e na construção de uma arquitetura de condições materiais gerais (infraestrutura), políticas, jurídicas, institucionais e contratuais para o setor portuário. Essas condições podem ser configuradas segundo Jessop (1999) como uma seletividade espaço-temporal do Estado. Refere-se segundo Jessop às diversas maneiras em que os horizontes temporais e espaciais de ação e atenção, cujas certas práticas e estratégias são privilegiadas e outras impedidas (políticas públicas), por não se "encaixarem" com os padrões temporais, espaciais, de ordens distantes e estratégia geopolítica global e nacional, no qual o campo organizador político é o Estado.

A análise dos planos/programas/ações de 2016 e 2017 serão retomados no capítulo posterior, cujo centro da atenção é o projeto Arco Norte.

#### 4. O ARCO NORTE E “PORTOS PARA TODO LADO”: UM PROJETO DE ESTADO?

O termo Arco Norte<sup>106</sup> no contexto do planejamento voltado para a Amazônia emerge em 2015, no Governo Dilma Rousseff, e intensifica-se no discurso do Estado brasileiro, em 2016, fruto da configuração política nacional, com a posse de Michel Temer como Presidente<sup>107</sup> (mais a frente voltaremos). Contudo, vem se reengendrando dimensões autoexplicativas<sup>108</sup>, que décadas atrás fora de “Fronteira”<sup>109</sup> - em que era suficiente falar fronteira para que assim também fosse suficiente para explicar as lógicas, racionalidades, dinâmicas, territorializações e territorialidades contraditórias e conflituosas.

Esse capítulo busca uma sistematização crítica do Projeto Arco Norte, tendo o fio condutor a explicabilidade do Arco Norte e sua relação com a PCP. Como também, mostramos como o Estado vem se expressando e se relacionando com o grande capital. Tomamos como referência as políticas públicas portuárias implementadas na Amazônia e particularmente no Oeste do Pará, e estendendo o olhar sobre as políticas multiescalares e os corredores logísticos para *commodities*, via leis/decretos, planos e políticas.

##### 4. 1 O Arco Norte como um projeto político de Estado, neoconservador, desenvolvimentista e colonialista

A unificação do espaço, de acordo com os interesses da cultura mercante, é o grande objetivo da nossa triste época. O mundo deve transformar-se em uma imensa autopista, racionalizada ao extremo, para facilitar o transporte das mercadorias. Todo obstáculo, natural ou humano, deve ser destruído. O ambiente onde se aglomera esta massa servil é o fiel reflexo de sua vida: se assemelha a jaulas, a prisões, a cavernas. Porém, contrariamente aos escravos e aos prisioneiros, o explorado dos tempos modernos deve pagar por sua jaula. (Da Servidão Moderna, Jean-François Brient)

<sup>106</sup> Segundo Lefebvre (1991, p. 138-9): “Os ‘termos’ são as palavras que entram nas lógicas, tomadas enquanto expressões verbais de um conceito: homem mortal, cão, cavalo, vertebrado. A palavra termo (*terminus*: limite) expressa muito bem o fato de estamos aqui situados fora do conteúdo, ou pelo menos ‘no limite’ do conteúdo, a fim de examinarmos apenas ligações formais. Para o puro lógico, os termos (ou os juízos) determinados, concretos, são usados apenas como exemplos pedagógicos”.

<sup>107</sup> Segundo Bourdieu (2014, p. 85): “O oficial é o público: é a ideia que o grupo tem de si mesmo, e a ideia ele pretende professar de si mesmo, a representação (no sentido de imagem mental, mas também teatral) que ele pretende dar de si mesmo quando se apresenta como grupo. Seria possível dizer “diante dos outros grupos”, mas não necessariamente: diante de si mesmo como grupo. Aí, haveria que levar em conta todos os efeitos de espelho. Em outras palavras, é a ideia que ele pretende dar de si mesmo em representação pública: vê-se o laço entre o oficial e o teatro, a teatralização, o oficial sendo visível, o público, o teatral – o *theatrum* é que vê, o que se apresenta em espetáculo” (BOURDIEU, 2014, p.85).

<sup>108</sup> Por exemplo, Conceição (2015), Lima (2015), Rodrigues e Rodrigues (2015a; 2016), Rocha (2016), Aguiar (2017), Costa et al (2017), Fonseca (2017) e Silva (2017).

<sup>109</sup> Nas dimensões Beckeriana, como “uma fronteira no sentido amplo, tanto no que se refere às contradições que envolvem a sua incorporação à economia nacional e global quanto em termos de produção do conhecimento científico” (VIEIRA et al, 2014), contudo, fronteira tornou-se palavra mágica para se concluir ou petrificar debates e dinâmicas que se complexificam cada vez mais na Amazônia.



“O que precisa pra dar certo? Logística exclusiva para o mercado das commodities” (site do Programa Pará 2030).

“Pavimentação da BR-163 vai fortalecer logística para escoamento da produção”. “Investimento irá garantir trafegabilidade adequada para escoar aos portos do Arco Norte a produção de milho e soja do Centro-Oeste” (site do Ministério da Integração Nacional, 17/08/2017).

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Governo do Pará (Sedeme) e a Louis Dreyfus Company (LDC), assinaram nesta segunda-feira, 28 [agosto de 2017], um Protocolo de Intenções que estabelece parceria institucional entre as partes para a implantação dos projetos de médio e longo prazos da companhia no Estado, sendo uma estação de transbordo de carga (ETC) na região de Santarenzinho, no município de Rurópolis e um terminal de uso privativo (TUP) na Enseada do Malato, em Ponta de Pedras, no Marajó (PARÁ, 2017).

“We should push for an open world economy, promote trade liberalization and facilitation, jointly create a new global value chain, and realize a global economic rebalancing,” presidente chinês, Xi Jinping/ BRICS Business Forum no Xiamen International Conference and Exhibition Centre em Xiamen, China, 3 de setembro de 2017 (REUTERS, 2017).

A relação entre globalização, comércio mundial e modernização faz parte das agendas de governos atuais – federal e estadual –, cujas políticas têm um caráter desenvolvimentista. Por isso, é fundamental a análise das perspectivas políticas e das respostas que estão sendo dadas pelo Estado, pois o que se tem observado é a expansão das relações mercantis, nas últimas décadas, em direção a novos espaços integrados à economia pelo avanço tecnológico e pela conseqüente reconceptualização do tempo e do espaço (CASTRO, 2007a, p. 109).

O projeto Arco Norte não é somente uma “mensagem política”, mas sim uma intencionalidade concreta, como adiante apresentaremos, no contexto de uma modernização conservadora (territorial, social, institucional/burocrática e política)<sup>110</sup> como forma de enfrentamento, competição e supostos ganhos econômicos e sociais com processo de globalização/mundialização de trocas. A linha argumentativa pautar-se-ia principalmente:

- a) na racionalidade econômica, ou seja, incentivos que estimulem mudanças por parte de atores e instituições com o foco/ancorado no desenvolvimento econômico;
- (b) na formalização de regras e padronização de procedimentos formais da/a sociedade e do/ao Estado;
- (c) na especialização de tarefas e profissionalização, baseadas em conhecimento técnico e científico para legitimar tal enfoque (SOUZA, 2017);

<sup>110</sup> “O tema da modernização esteve no centro dos debates desde os anos 1930. Buscava-se identificar as razões do subdesenvolvimento e encontrar soluções para os entraves enfrentados pelos países do então chamado Terceiro Mundo. O diagnóstico era o de que as principais razões do subdesenvolvimento seriam endógenas aos próprios países: baixa escolaridade da população, elites conservadoras, estrutura agrária tradicional, ausência de infraestrutura etc. Afirmava-se, portanto, que o problema do subdesenvolvimento estava nos atributos do Estado e a solução seria a modernização, que ocorreria pela emulação dos modelos de desenvolvimento e de instituições adotados pelos países considerados desenvolvidos (e “modernos”)” (SOUZA, 2017, p. 28).

- d) na criação (ou incentivo de criação) de instituições e organizações capazes incrementar políticas e/ou ações;
- e) na formulação/construção imagética de participação e poder deliberativo da sociedade na co-gestão e/ou co-planejamento junto com o Estado;
- f) no discurso da imprescindibilidade em exportar, principalmente *commodities* (minério, soja e milho)<sup>111</sup>; e,
- g) no processo sinérgico, de aliança, entre os aparatos do Estado<sup>112</sup> (Executivo, legislativo e judiciário) e seu prolongamento, o setor midiático, para construção de um projeto de estado-nação, um projeto societário<sup>113</sup>.

Todas essas intenções esperam produzir uma eficácia em termos de “fluir as dinâmicas”, principalmente econômicas, pois como se refere Martner-Peyrelongue (2014, p. 109), há uma ampla necessidade dos estados-nações construírem nos seus territórios hiperfluidez; que seria a aceleração da circulação e a intensificação dos fluxos, porém só teria

<sup>111</sup> Os seguintes dispositivos jurídico-políticos de “imprescindibilidade em exportar” são: Lei nº 10.184/2001 – Dispõe sobre a utilização de recursos do Tesouro Nacional para financiamento vinculado à exportação de bens ou serviços nacionais. Resolução CAMEX nº 27, de 2008 – Estabelece as diretrizes para a utilização do Programa de Financiamento às Exportações – PROEX. Resolução CAMEX Nº 10/2009 – aumentando o limite de faturamento bruto anual das empresas de R\$ 300 milhões para R\$ 600 milhões. Resolução CAMEX Nº 21/2012 - Dispõe sobre as garantias aceitas pelo Banco do Brasil para a concessão de financiamentos no âmbito do PROEX. Resolução CAMEX Nº 126, de 2013 - Estabelece as condições de comercialização das operações ao amparo do PROEX. Resolução CMN nº 2.575/1998 – Redefine os critérios aplicáveis aos financiamentos das exportações brasileiras ao amparo do PROEX. Resolução CMN Nº 4.063/2012 – Altera e consolida as normas aplicáveis às operações do sistema de equalização de taxas de juros do PROEX. Resolução CMN nº 4335/2014 - Define os critérios aplicáveis aos financiamentos das exportações brasileiras previstas no art. 2º-A da Lei nº 10.184, de 12 de fevereiro de 2001.

<sup>112</sup> No trabalho de Peter Evans, em 1993 faz seguinte ponderação acerca do Estado: “Ao final dos anos oitenta, até antigos expoentes da ortodoxia, como o Banco Mundial, estão agora dispostos a considerar a possibilidade de que os problemas de seus clientes possam surgir não apenas de más políticas, mas de deficiências institucionais corrigíveis apenas no longo prazo. A resposta não está no desmantelamento do Estado, mas sim na sua reconstrução. O reconhecimento da importância da capacidade de ação do Estado — não apenas no sentido da perícia e perspicácia dos tecnocratas no interior do aparelho de Estado, mas também no sentido de uma estrutura institucional que seja durável e efetiva — é característica da ‘terceira onda’ de pensamento sobre o Estado e o desenvolvimento. As expectativas otimistas irrealistas relativas ao Estado enquanto instrumento de desenvolvimento, que caracterizaram a ‘primeira onda’, foram exorcizadas, mas também o foram as visões utópicas de que o papel do Estado podia se limitar ao policiamento para impedir violações de direitos de propriedade” (EVANS, 1993, s.p.).

<sup>113</sup> “*Los miembros de un grupo hasta ese momento unidos por un acuerdo tácito fundado sobre una connivencia, como dice Weber, una complicidad profunda en el sufrimiento o en el malestar inexpresado, a veces vergonzante (como en el caso de las poblaciones simbólicamente estigmatizadas), acceden a la existencia pública y a la eficacia política a través de palabras o conductas simbólicas de las que el ejemplo privilegiado es la manifestación. Las palabras, palabras de explícita-tación que hacen ver y hacen creer, o palabras de orden, que hacen actuar de manera concertada, son principios unificadores de la situación y del grupo, signos movilizados que permiten constituir la situación y constituir la como algo en común al grupo, contribuyendo de este modo a constituir al grupo. Esto al menos según las representaciones que la tradición progresista no ha cesado de oponer al mito de la «mano invisible» y que son variantes, en parte míticas, ellas también, de la figura rousse-auniana del «Legislador» capaz de encarnar y de expresar una «voluntad general» irreducible a la «voluntad de todos», obtenida por simple adición de las voluntades individuales» (BOURDIEU, 2005b. p. 76).*

efetividade real segundo Harvey (2013a), com a quebra e a construção de outras estruturas institucionais, jurídicas, políticas e físicas (portos, aeroportos, ferrovias e estradas), modernas: “quebrar a rigidez de uma forma de espaço-temporal” (HARVEY, 2013b, p.26).

O Arco Norte é um projeto político<sup>114</sup>, um projeto de Estado, permeado de lógicas exógenas a região amazônica (RODRIGUES, 2017; 2018); revertidas de ações e políticas, com definição e continuidade (mesmo com a mudança de governo) contundente: de “prioridade”, de instrumentos de legitimação, de alocação de recursos, de elaboração do orçamento e de alianças de frações de classes. Como também, entrelaçado com um “discurso” nacionalista-desenvolvimentista-colonialista (de grande estado-nação, de potência econômica mundial) e rearranjo geopolítico, para além da compreensão de soberania e proteção do território, mas, sobretudo, pela capacidade de potencializar a integração produtivo-financeira e “atuar” além dos limites das fronteiras nacionais.

Projeto político desenhado por agentes políticos e econômicos (de fração hegemônica de classe), com grande capital político, que vem atuando e mediando dentro e fora do Estado; “dentro do Estado” (via o aparato do Estado)<sup>115</sup>, por meio da bancada ruralista no congresso<sup>116</sup>, o judiciário (validando leis-normas) e no executivo (com grandes empresários, no caso Blairo Maggi, Ministro da Agricultura)<sup>117</sup>, e, “fora do Estado” pelo *agro-export sector* e *agribusiness*, com isso promovendo a “*emergence of a highly-competitive export-oriented agribusiness sector in Brazil has prompted the expansion and internationalization of*

---

<sup>114</sup> A análise da política pública portuária converge com a compreensão de *policy analysis*, de “*politics*”, para os processos políticos, de dimensão político-processual, ao deixar confluir a dimensão material de política (isto é, fins, impactos, estratégias, lógica) (FREY, 2000).

<sup>115</sup> “Si entendemos por poder político la capacidad relacional que permite que determinados intereses y/o proyectos de clases prevalezcan y se impongan sobre –y en contra de– otros intereses y/o proyectos, no es difícil concluir que el proceso relacional Estado es la fundamental capacidad relacional de poder político. Que dicha relación de poder se aplique con mayor o menor consentimiento, o con ninguno, esto no pone en discusión la relación Estado, y nos remite al problema de las *formas* posibles que puede asumir ese Estado, esto es, a la clásica pregunta referida al *cómo se ejerce el poder*” (OSÓRIO, 2010, p.71).

<sup>116</sup> Em 2002, foi lançada a Frente Parlamentar de Apoio à Agropecuária, que em 2008 passou a ser denominada Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) para se adequar às regras de regulamentação criadas pela Câmara dos Deputados. O objetivo da FPA é o de estimular a ampliação de políticas públicas para o desenvolvimento do agronegócio nacional. Dentre as prioridades atuais estão a modernização da legislação trabalhista, fundiária, tributária, além da regulamentação da questão de terras indígenas e áreas de quilombolas, para garantir a segurança jurídica necessária à competitividade do setor.

<sup>117</sup> Blairo Maggi (ou seu grupo) não é apenas classe política (“clase política al conjunto de personeros que cumplen funciones de representación política”, cunhado por Osório (2010, p.80)) também como classe reinante: “clase reinante contempla a los dirigentes de corporaciones empresariales (la mayoría, simples funcionarios del capital) y sindicales, los intelectuales orgánicos, como directores de periódicos y revistas y creadores de opinión pública en general (articulistas, comentaristas en radios y televisión, conductores de programas noticiosos en estos medios, etcétera), el alto clero que interviene en los debates políticos, entre otros” (OSÓRIO, 2010, p. 10). Segundo Democratize (2017) “em 2011, todas suas empresas juntas faturaram cerca de US\$3,78 bilhões - cerca de 60,8% a mais na comparação com a receita dos três anos anteriores. Mesmo em crise, o mercado ainda favorece positivamente o agronegócio e as empresas do atual ministro interino”.

*domestic capital, leading to the emergence of an independent, private sector lobby with considerable influence on the Brazilian state*” (HOPEWELL, 2014, p. 291)<sup>118</sup>.

Esse *lobby* com influência considerável no Estado brasileiro fica claro no discurso da Senadora Katia Abreu, em 07/06/2017, no senado federal:

Na safra 15/16, 2015/2016 [grãos], o governo liberou – e eu à frente do Plano – R\$149 bilhões para os produtores. Fizemos uma bela safra. Na safra agora, nós tivemos um aumento para esse último Plano Safra 2016/2017. Nós conseguimos, junto ao Presidente da República, junto ao Ministro da Fazenda, Joaquim Levy, aumentar os recursos para a agricultura em 22%. Isso passou de R\$149 bi para R\$189 bilhões. Então, isso proporcionou que os agricultores aumentassem a área plantada, aplicassem direitinho o adubo – não ter que ficar rateando o adubo, para plantar em mais áreas, e o adubo ser pouco. Então, não faltou adubo, não faltaram fertilizantes, e os produtores puderam aumentar a sua área plantada. Por isso, estamos colhendo agora os frutos - no outro governo”. “Eu quero dizer ao Ministro Henrique Meirelles que o mercado da cidade pode dar muito dinheiro, mas o mercado do campo dá muito mais, Sr. Ministro Henrique Meirelles. Por gentileza, ajude o Ministro Blairo Maggi a fazer outra supersafra, como a Presidente Dilma permitiu que eu fizesse, quando permitiu que nós déssemos aos agricultores aquilo que eles precisavam para plantar. E, com esses recursos agora destinados, eu aumentei, como ministra, com o apoio do Governo Federal em peso, em duas safras, 22% dos recursos. (Disponível em: <http://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/432160>).

Esse discurso e reflexão conectam e traduzem o Projeto Arco Norte como um projeto do Estado brasileiro em sinergia com setores empresariais do agronegócio. O Estado tem assegurado às condições necessárias para instalações portuárias e logísticas<sup>119</sup>, como se pode apreender nas medidas preconizadas nos documentos oficiais: 1) na abertura e pavimentação de estradas, construção de ferrovias e hidrovias; 2) no financiamento público a obras privadas; 3) nos incentivos fiscais, energéticos e hídricos; 4) nos dispositivos jurídicos que possibilitem ampliação da chamada segurança jurídica (mais direitos e concessões ao setor empresarial); 5) na “viabilidade” (flexibilização) do licenciamento ambiental; 6) na simplificação dos processos de outorga e arrendamentos; 7) na qualificação de mão-de-obra; e, 8) na elaboração de estudos e pesquisas que possam otimizar a movimentação de mercadorias.

<sup>118</sup> Portanto, sendo imposta, sobretudo, pela falta de participação social. Uma exemplificação dessa ausência/exclusão da participação social foi o encontro do I Fórum de Debate, "A Logística voltada para o Arco Norte", ocorridos em Santarém-Pará, dia 24 de Junho de 2016, cuja reunião foi marcada pela presença somente de políticos e empresários.

<sup>119</sup> O uso do aparato de Estado: “El aparato de Estado es la cosificación de las relaciones de dominio, de mando-obediencia y de construcción de comunidad *cosificadas*. Si a nivel Estado las relaciones de dominio se despliegan en la totalidad social, a nivel del aparato de Estado dichas relaciones se presentan *condensadas* y *acotadas* a instituciones (fundamentalmente aquellas que conforman los clásicos tres poderes del Estado moderno: Ejecutivo, Legislativo y Judicial), personeros y en un cuerpo de leyes” (OSÓRIO, 2010, p.75).

Esse centralismo do Estado com relação ao planejamento territorial no que tange ao setor portuário segundo Kleber Menezes, Secretário de Estado de Transporte – PA (SETRAN-PA) e empresário portuário (em entrevista):

[...] hoje a infraestrutura de transportes ela é 99% Federal porque todos aqueles portos que se instalaram tanto em Miritituba quanto em Santarém são altamente dependentes do governo federal. A única independência que eles têm do governo do estado e aos municípios é com relação à parte de convivência porque aquelas empresas. [...] elas são empresas para exploração portuária por princípios constitucionais ela é Federal, mas ela pode ser delegada. Então são delegações do Governo Federal e da Secretaria Nacional de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários que são vinculados ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Então outorga é Federal. As áreas em que esses empreendimentos se instalaram tanto no caso de Itaituba que são áreas que eram do INCRA, que foram adquiridas do INCRA e de Santarém que são áreas arrendadas de uma economia mista Federal, que é o caso da Companhia Docas do Pará, também são outorgas federais. As rodovias que trazem essas riquezas para as áreas portuárias tanto a Br-163 quanto a Transamazônica br-230 são rodovias Federais e os rios tanto o rio Tapajós quanto o Rio Amazonas, como os estreitos de breves e o próprio rio Tocantins. Onde estão os portos de Miritituba, os portos de Barcarena são também próprios federais a gestão das hidrovias é Federal (Entrevista com Kleber Menezes, em novembro de 2017).

Esse centralismo do Estado permite que o projeto Arco Norte detenha uma concentração de poder simbólico para enquadramentos impositivos, ou seja, práticas políticas do Estado em busca de instaurar e inculcar formas e categorias de percepção e de pensamento comuns, quadros sociais de percepção do entendimento, estruturas mentais, formas estatais de classificação e ação (BOURDIEU, 1993). Com isso, “*El o Estado, a un cierto nivel, no sólo dice verdade, declama la verdade de su poder, sino que asume igualmente los médios de elaboración y de formulación de las tácticas políticas*” (POULANTZAS, 2005, p. 32). Tácticas para atender e construir/produzir, sobretudo, os fixos e fluxos de mercadorias (os portos) do agronegócio, como também sendo “um” “reservatório<sup>120</sup>-produção” de contradições, desigualdades, concentração de riquezas e violências.

Contribui assim para “a criação e incorporação de novos objetos e a renovação dos sistemas de engenharias que guiam as empresas e as sociedades a novos hábitos” (OLIVEIRA; LIMA, 2016, p. 602-3); como também, a ampliação territorial ou a conexão ao circuito produtivo-financeiro internacional de *commodities*, como resultado de um conjunto de condições técnicas e políticas forjadas (ARROYO, 2014), no qual:

---

<sup>120</sup> Na área da medicina “*Reservatório*” é um animal de outra espécie, que abriga o agente etiológico de determinada doença e o elimina para o meio exterior com capacidade infectante, ou seja, é o animal que aloja algum tipo de parasita sem que este seja prejudicado, por exemplo, o barbeiro (Doença de Chagas) que aloja em seu organismo. Referiamos-nos acima a um fenômeno complexo e processual que é acumulativo e reprodutivo/expansivo do capital

[...] ampliación territorial del circuito se produce como resultado de un conjunto de condiciones técnicas y políticas, o sea gracias a la creación de una alta productividad espacial para el cultivo de la soja. En efecto, al *stock* de recursos naturales preexistentes (topografía, temperatura, distribución de lluvias y días de radiación solar), se van agregando otros factores. Por un lado, se introducen diferentes prácticas, tales como el uso de fertilizantes, los sistemas de irrigación, la utilización de máquinas e implementos modernos y, sobre todo, el uso de semillas mejoradas y de otros insumos (herbicidas, funguicidas e insecticidas). En este sentido debe destacarse el papel de la Embrapa (*Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária*), con el desarrollo de nuevas especies para adaptarse a diferentes tipos de suelos y de clima así como más resistentes a plagas. Por otro lado, los gobiernos estatales y federales organizan programas especiales de financiamiento, establecen sistemas de créditos, incentivos fiscales y subsidios. [Além de bancada política partidária ruralista no congresso nacional e ministros de Estado (Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento) com história de apoio ao agronegócio, a Senadora Katia Abreu (de 1º de janeiro de 2015 a 12 de maio de 2016) e em seguida, o “Rei da Soja”, o Senador Blairo Maggi] (ARROYO, 2014, p. 164-5)<sup>121</sup>.

A configuração desse jogo técnico e político é uma forma de promoção de fluidez e integração ao comércio internacional (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014), no qual a fluidez não é puramente uma categoria técnica, mas também política; operando sob novas normas de ação, formas estatais de classificação e ação, de projetos políticos.

#### 4.1.1 Corredores Logísticos e o projeto Arco Norte e sua relação com os portos

[Corredores Logísticos é uma definição baseada em Corredores Logísticos Estratégicos, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Segundo MTPA (2017a):] “Os corredores estratégicos de desenvolvimento são lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores, servindo-se de um complexo feixe de facilidades econômicas e sociais. Entre as quais, salienta-se, em sua função indutora do desenvolvimento, a existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes. Esse sistema é composto de rotas modais e multimodais que viabilizam o transporte de cargas produzidas em sua área de influência. Usualmente, desde 1971, vem sendo denominado esse conjunto de rotas de transportes, com suas facilidades, de corredor de transporte, pois para ele convergem às movimentações ou fluxos de cargas que ali se processam ou entram e saem de sua área de influência, observando-se, nesse aspecto, que é perfeitamente plausível determinadas regiões pertencerem à área de influência de mais de um corredor” (p.13).

A construção de corredores logísticos imprimidos nas políticas de planejamento regional brasileira são antecipações e organizações das ações futuras, para construir, consolidar e mobilizar ações. Tal compreensão é concebida pela Secretaria de Política e

<sup>121</sup> As *Commodities* são o signo do “desenvolvimento” que auferem. Tal afirmação pauta-se no documento elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Associação Nacional dos Servidores da Carreira de Planejamento e Orçamento (ASSECOR) (IPEA; ASSECOR, 2017): “Brasil 2035: cenários para o desenvolvimento”, no qual “tangencia” para imprescindibilidade na exportação de *Commodities* para uma forma de crescimento médio do PIB para cerca de 4% a.a.

Integração do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SPI/MTPA), particularmente, no projeto “Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho”, lançado dia 15 de maio de 2017. Esse projeto segundo MTPA (2017a) apresenta uma visão panorâmica e diagnóstica do momento “atual” das infraestruturas de transportes, voltada principalmente para a identificação e caracterização de “Corredores Logísticos Estratégicos” no âmbito do território nacional.

Segundo Kleber Menezes, empresário portuário e Secretário de Estado de Transportes do Pará (SETRAN-Pará), na sua apresentação, em 18 de maio de 2017, no Seminário poluição, acidentes e multiplicidade de conflitos no eixo Barcarena e Abaetetuba<sup>122</sup>, afirma que o Arco Norte é um movimento que começa em 1970:

[...] às vezes as pessoas pensam que as atividades de ocupação de empreendimentos comerciais e logísticos é algo bem recente e isso vem desde a época de 70 mas a intensificação se deu nos últimos 5 anos essa nossa região norte [...]  
O arco Norte, ele começou na década de 70 com abertura da Transamazônica [...] nós temos uma primeira fase com uma ocupação da Transamazônica começamos com o corredor Norte com a HERMASA no Estado do Amazonas. Depois tivemos a Cargill, em Santarém (áudio gravado, Belém, 18 maio de 2017).

Apresenta ainda cronologia desse processo:

- Primeira Fase: ocupação da Amazônia (1970-1980) – Transamazônica;
- Segunda Fase: Corredor Norte-Oeste: Hermasa (1994-1997);
- Terceira Fase: Corredor Norte-Oeste: Cargill (1999-2003);
- Quarta Fase: Corredor Norte-Central: Bunge (Terfron) (2004-2014) – Br-163; e,
- Fase Atual: Corredor Norte-Central e Norte-Leste: Consolidação do Arco Norte (2014-2020).

Esses corredores significam ou reeditam para Amazônia, uma região “corredor de riquezas” e fonte principal de atenção estratégicas do Estado e de grandes *tradings*, ao que Castro sintetiza:

As estratégias de modernização para a Amazônia nas últimas décadas, com os processos de reestruturação produtiva e espacial, tiveram sempre à frente a ação do

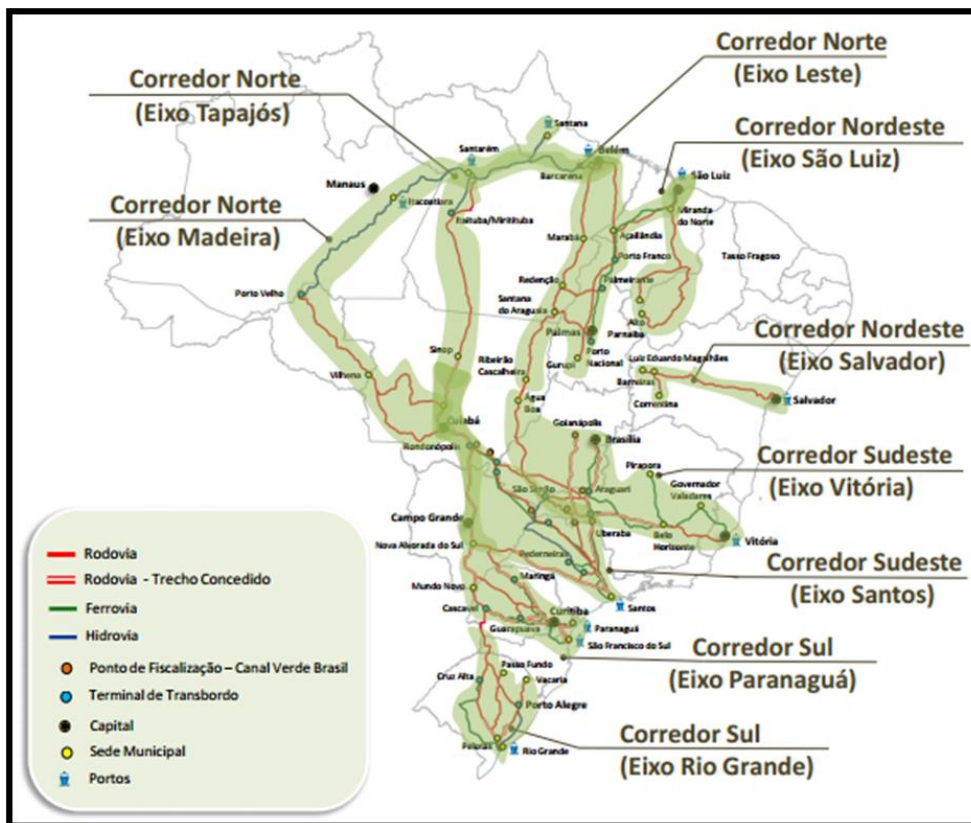
---

<sup>122</sup> Evento promovido pelo Ministério Público Federal no Pará – MPF/PA. Como o objetivo de Ouvir as comunidades tradicionais, os pesquisadores, os movimentos sociais, empresas, agentes de governo, operadores do Direito, a fim de buscar proposições para garantir a convivência entre indústrias, populações tradicionais, locais, quilombolas, conservar a biodiversidade, manter as florestas e recursos hídricos no ambiente amazônico do eixo territorial entre Barcarena e Abaetetuba. Tendo como objetivos específicos • Apresentar e colher dos participantes proposições (recomendações, ajustamento de conduta etc.) para a efetividade de direitos locais, com o propósito de colher soluções para os problemas identificados na área em questão, em favor da sociedade paraense e de toda a coletividade. • Colher resultados de instituições de ensino e de pesquisa, por meio de sua comunidade científica, como forma de auxiliar as demandas do Ministério Público em várias áreas, promovendo o diálogo de saberes, aplicando o que se produz nas universidades, bem como levantamento de documentos internacionais que versem sobre as questões a serem discutidas.

Estado. Inicialmente com as políticas de incentivos fiscais, abertura de estradas e colonização, visando integração ao mercado nacional; e nos anos 1980, direcionando investimentos massivos à produção mineral, com o Programa Grande Carajás e à construção das hidrelétricas de Tucuruí e Balbina. Nos anos 1990, o Plano Brasil em Ação (1996-1999) e, logo após, o Avança Brasil (2000-2003), com os projetos de infra-estrutura articulados em Eixos de Desenvolvimento, traçam as linhas de intervenção no espaço regional baseadas em projetos de infra-estrutura de transporte e comunicação, com pretensão de integrar os oito países com a região amazônica, abrindo os mercados do Atlântico ao Pacífico. Os eixos de integração nacional propostos no governo anterior constituem a matriz de intervenção no governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, através do Plano Plurianual 2004-2007 e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), incentivando o setor exportação e o superávit na balança comercial com minérios, madeira, pecuária, pescado e grãos (CASTRO, 2008a, p. 21).

Esses corredores logísticos são caracterizados, de acordo com o Estado, em função de seus usos para deslocamento dos principais produtos da economia brasileira: Complexo de Soja e Milho; Petróleo e Combustíveis; Minério de Ferro; Açúcar; Carne; e, Automóvel. O complexo soja é a mercadoria que possui maior atenção (Figura 16)<sup>123</sup>.

**Figura 16:** Corredores Logísticos Estratégicos – Exportação



Fonte: MTPA (2017a)

<sup>123</sup> “Fonte de atenção” que acaba por fortalecer o seguinte discurso segundo Ofstehage (2016, p. 443-4): “O modelo brasileiro de produção de soja, a montagem de práticas comerciais e agrícolas que compõem o sistema agrícola brasileiro, é celebrado por fornecer trabalho, modernizar a agricultura no Brasil, aumentar a produção e alimentar a crescente população mundial, todos com apoio governamental direto limitado (comparado aos subsídios das culturas norte-americanas e apoio europeu ao multifuncionalismo) e pouco desmatamento” (Tradução nossa).



Esses eixos ou “Corredores Logísticos Estratégicos” constitui a base para a construção de uma política que pretende se tornar hegemônica e um projeto societário e sua consecução dos fins definidos (THEIS, 2016) do Estado com o setor do agronegócio. Isso pode ser verificado no documento “Corredores Logísticos Estratégicos”, os quais tiveram como “consultores-elaboradores”: 1) Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA)/Luiz Antônio Fayer e Alan Fabrício Maslinq; 2) Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (ACEBRA)/Roberto Carsalade Queiroga; 3) Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE)/Daniel Furlan Amaral e Fábio Bandeira Guerra; 4) Associação Nacional dos Usuários de Transportes de Carga (ANUT)/Luiz Henrique Teixeira Baldez; e, 5) Movimento Pró Logística de Mato Grosso/Edeon Vaz Ferreira e Quésia Nascimento.

Esse “projeto societário e sua consecução dos fins definidos” ficam explícitos no documento “Corredores Logísticos Estratégicos”:

O foco foi direcionado para as necessidades de infraestrutura com o objetivo de reduzir a lacuna existente entre o sistema viário brasileiro do complexo de soja e milho e as atuais necessidades para transporte da produção destes grãos. Ressalta-se que, embora o destaque seja a infraestrutura, também foram abordados nesse estudo questões institucionais, formas de gestão e aspectos de eficiência nas operações, como: armazenagem, operador de transporte intermodal, modelos de gestão e contratação, execução de projetos, regulação, fiscalização, automação, agendamento. Vale destacar que, como este estudo é voltado ao planejamento de curto e médio prazo, com foco nas infraestruturas já consolidadas do país, o mapeamento das necessidades partiu do estado atual do deslocamento das cargas (soja e milho) sem, necessariamente, apontar para a necessidade de novas vias estratégicas.

Além disso, dado o caráter indicativo deste instrumento de planejamento, o levantamento das necessidades de infraestrutura e das ações realizadas representa um esforço conjunto de mapear a situação atual da malha viária utilizada para o escoamento do complexo de soja e do milho, todavia, não se trata de uma lista exaustiva das necessidades e ações. Assim, as áreas setoriais, na consecução dos seus planos e planejamento específicos, podem realizar a complementação de informações (MTPA, 2017a, p. 67).

O setor agrícola no Brasil tem experimentado, nos últimos anos, um processo de desenvolvimento com valores expressivos de produção e as perspectivas de crescimento são promissoras. Portanto, trata-se de um setor estratégico para impulsionar a economia e aumentar a participação brasileira no mercado externo. A soja e o milho estão entre os produtos agrícolas brasileiros que apresentam os maiores volumes produzidos e possuem destaque na balança comercial brasileira. Desse modo, torna-se um ponto relevante na eficiência da cadeia produtiva destes grãos, avaliar a infraestrutura dos corredores logísticos de escoamento (MTPA, 2017a, p. 93).

Esses corredores em síntese são corredores de exportação de grãos; ou, de forma mais crítica, permitir a fluidez das riquezas, contudo, apresentando-se, com a instalação de complexos portuárias, como assinala estudos acríticos sobre as políticas portuárias (exemplo, Bottasso et al (2018)) seria de permitir ao longo prazo a heterogeneidade econômica regional não observada em outros ciclos de negócios regionais, como também sendo capaz de gerar

impactos positivos, a partir das novas infraestruturas portuárias, como por exemplo, a ampliação das exportações e do desenvolvimento local. Lógica essa que não menciona os reais jogadores e ganhadores, assim como asfixia a dimensão de território enquanto elemento físico e simbólico, cujos membros possuem o uso e o controle sobre os recursos (CASTRO, 2012a).

Nesse contexto, de corredores de exportação de grãos e de heterogeneidade econômica regional, os portos do Arco Norte estão realizando obras de ampliação, como é o caso de Itacoatiara (AM), Barcarena e Santarém (PA) e São Luís (MA), assim como a construção de terminais portuários privados, em Itaituba (PA), Porto Velho (RO), Barcarena (PA), Santana (AP) e São Luís (MA).

Segundo o projeto “Arco Norte: o desafio logístico”:

Há uma clareza muito grande da parte dos planejadores de transportes, estudiosos do tema, operadores logísticos e do setor produtivo, que as alternativas de escoamento mais adequadas para a pujante produção do Centro-Oeste e Norte brasileiro são as que conduzem para os portos da região Norte, o chamado Arco Norte (aqueles acima do paralelo 16°S) (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2016, p. 21).

Isso fez a Amazônia se transformar em um grande canteiro de/para obras portuárias, (CASTRO, 2016a; RODRIGUES, 2017), no qual o Arco Norte passa ser sinônimo de plataforma de exportações de grãos (soja e milho) e signo de modernidade e conexão global, principalmente no olhar do Estado brasileiro.

Helder Barbalho, então Ministro da Secretaria Especial de Portos (SEP), cargo exercido de 2 de outubro de 2015 a 20 de abril de 2016, enfatizava que o Arco Norte seria oportunidade de desenvolvimento:

Vamos oportunizar alternativa para o escoamento da produção de grãos pelo Arco Norte. Para isso, precisamos não só dos portos, que estarão prontos para atender a demanda futura, mas deste esforço conjunto que está sendo realizado pelo governo, viabilizando e integrando os diferentes modais (BARBALHO, 2016, s.p.) [Ferrovia Lucas do Rio Verde (MT)-Miritituba (PA), hidrovía Teles-Pires, pavimentação e duplicação da Br-163 até Santarém, a pavimentação da área de acesso ao porto da Bunge em Miritituba, Itaituba]. A alternativa do Arco Norte está consolidada e é seguramente o caminho para o desenvolvimento da nossa economia [...] Crise no setor portuário não existe, e particularmente no Pará. O movimento é de crescimento continuado. [...] Estamos realizando seis leilões agora e vamos prosseguir logo depois com mais 20 áreas, 14 delas no Estado do Pará. Portanto, o Arco Norte colocará o Pará em protagonismo (Gravado a partir do discurso do Ministro Helder Barbalho, no dia 03/03/2016, em Belém, no Seminário Setor Portuário: Desafios e Oportunidades, promovido pela Revista Carta Capitais e Editora Confiança, com o patrocínio da Cargill).

Essa oportunidade de desenvolvimento no discurso do Ministro de Estado apresenta vários elementos que estão imersos no projeto Arco Norte: ao dirigir seu discurso a uma fração de classe dominante e os apoiadores. Expressa uma linguagem autoritária, por meio de um código comum e um interesse comum (POULANTZAS, 2005) e colonialista, pois, sua “autoridade simbólica [do Ministro], pouco a pouco, remete a uma espécie de comunidade ilusória, de consenso último” (BOURDIEU, 2014, p. 48) que o Estado dispersa, a fim de promover a visibilidade e o reconhecimento internacional do estado-nação brasileiro.

Segundo Helder Barbalho, Ministro da Integração Nacional, o Arco Norte seria fundamental, pois

O mercado internacional precisa sentir segurança para aplicar seu capital e executar o que planeja. Além disso, o Brasil precisa dialogar e entender que sua regulação não pode ser excessiva. É necessário um ambiente mais desburocratizado em nosso país para incentivar o desenvolvimento. Precisamos consolidar novos empreendimentos porque isso significa geração de emprego e renda. [...] É fundamental que o Brasil tenha clareza que as suas leis são leis estáveis, são leis plenas, que garantam a partir daí, a partir da segurança jurídica permitem planejamento e previsibilidade privado e conseqüentemente para prospecções futuras (Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, durante o '2º Fórum de debates: A Logística voltada para o Arco Norte', em Barcarena/PA, dia 2 de dezembro de 2016).

Estamos unindo sinergias para que as produções da região encontrem um novo caminho no Arco Norte, que é um caminho de desenvolvimento para nossa região [...] [...] É importante compatibilizar a necessidade de crescimento econômico com a sustentabilidade. Este equilíbrio é um exercício que deve ser feito por todos nós.

[...] Está comprovado que escoar a produção pela região Norte é mais barato, transforma o nosso produto nacional em um produto mais competitivo a partir da produção do centro-oeste brasileiro, não mais indo para São Paulo, para o Paraná e encontrando o caminho justamente do estado do Pará. (Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, durante o '1º Fórum de debates: A Logística voltada para o Arco Norte', em Santarém/PA, dia 24 de junho de 2016).

Assegurar e/ou consolidar o Arco Norte conforme transparece no discurso do Ministro é uma enunciação oficial, pronúncia de palavras que são, na verdade, imperativas, porque têm atrás de si a força do oficial, uma espécie de “imperialismo do universal” (BOURDIEU, 2014, p. 464), que é a ideia-chave de integração efetiva da Amazônia as trocas econômicas. Esse “imperialismo do universal” é tratado como urgência e priorização do Estado brasileiro e dos setores empresariais ligados ao agronegócio, não só pelo seu potencial de escoamento, por meio da intermodalidade, mas também:

1) a imprescindibilidade do Estado brasileiro assumir medidas como "protecionistas" ou de defesa necessária, face às ofensivas mercantis de outros países. É nesse sentido que são implementadas: em função de uma perspectiva radicalista denominada "desenvolvimentista" (ALMEIDA, 2012); e,

2) pela melhoria da competitividade da produção nacional e possibilidade ao produtor e ao exportador de grãos a menores custos em transporte, aproximando o mercado de grãos ao mercado asiático, isto é, estimulando a competitividade do agronegócio no mercado internacional (CASTILLO et al, 2016).

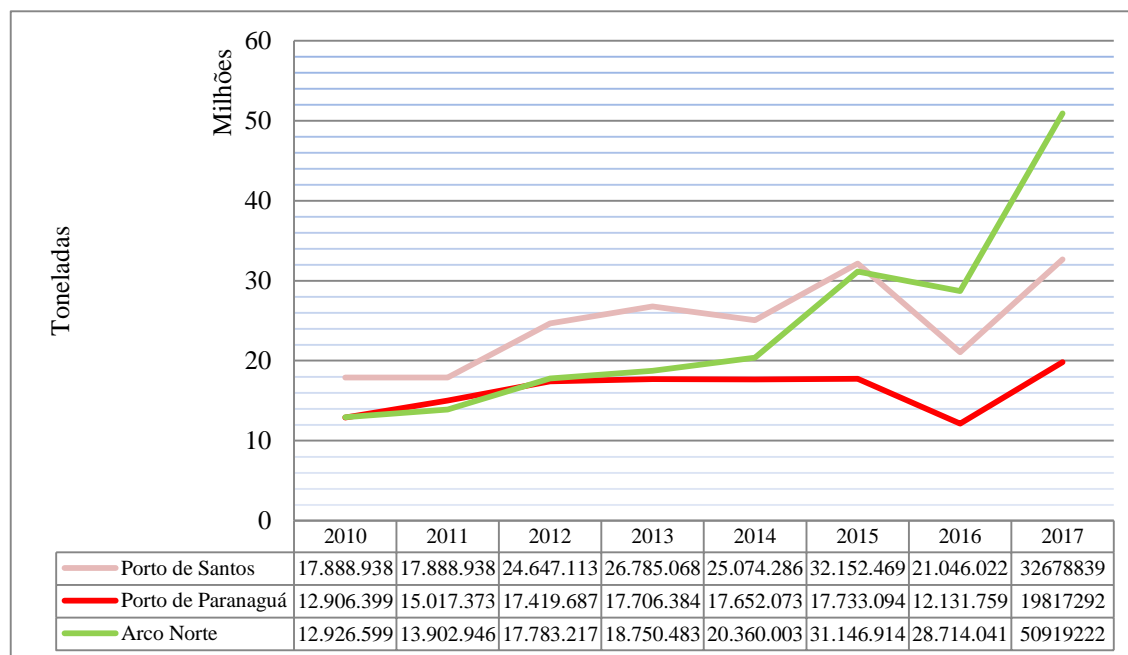
O discurso do “imperialismo do universal” lembra um caráter impositivo, do qual está também inscrito no discurso da Presidente Dilma Rousseff, durante a inauguração do complexo portuário da Bunge, no Porto de Vila do Conde, município de Barcarena, estado do Pará, em 25 de abril de 2014:

O governo, da sua parte, vem realizando vários investimentos para implantar uma logística que vai desenvolver uma nova rota exportadora pelo Norte do país. Isso, não só é exigência econômica, como é exigência lógica. Por isso, acredito que obras como a conclusão da Ferrovia Norte-Sul, como o derrocamento do Pedral do Lourenço, que vai, por sua vez, viabilizar a navegação numa parte superior da hidrovia Araguaia-Tocantins durante todo o ano, são cruciais. Mas outras obras nas hidrovias do rio Tapajós, do rio Madeira, estão aproveitando a vocação da Região Norte, que é deslizar pelas águas de seus rios. O Brasil se focou no modal rodoviário. Agora, nós temos, para viabilizar o escoamento da nossa produção, de priorizar o modal hidroviário e o modal ferroviário. E, obviamente, a expansão dos portos (ROUSSEFF, 2014).

Assim os investimentos no Arco Norte prometem em primeiro momento aliviar o fluxo intenso dos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), uma vez que esses dois complexos portuários, ainda são responsáveis pela movimentação de mais 80% dos grãos do país. Todavia, a tendência é mudança de corredor do sul para corredor norte, que, aliás, esse último, já encontra em operação parcial, e com resultados significativos para o setor do agronegócio, em termos de movimentação e exportação de grãos. Em 2015, o corredor norte movimentou mais de 30 milhões de toneladas de soja e milho: “[...] A participação do Arco Norte, que há 5 anos, segundo dados do Ministério da Agricultura, escoava 8% do total de soja e milho destinado ao mercado internacional, já alcança 20% dos embarques totais do País” (CAMÁRA DE DEPUTADOS, 2016, p. 145) (Gráfico 1).

Cabe pontuar que em 2014 as exportações pelo Arco Norte tinha sido um pouco mais de 20 milhões de toneladas, aumento de 152,98% (Tabela 7, a movimentação de grãos pelos portos paraenses). O volume esperado para a safra 2016/2017 é: 108 milhões de toneladas de soja e 93 milhões de toneladas de milho<sup>124</sup> (VIEIRA, 2017). Estima-se que, com essa mudança de “corredor”, haverá uma redução no custo logístico de até US\$ 50 por tonelada (MAPA, 2016).

<sup>124</sup> Segundo o MTAP (2017b), a produção complexa, soja, milho e farelo de soja foi de: Safra 2014/2015: 99,3 milhões de toneladas; e, a “produção” 2015/2016 foi de: 84,6 milhões de toneladas.

**Gráfico 1:** Movimentação de grãos (soja e milho) dos portos de 2010 a 2017 (toneladas)

Obs: os portos do Arco Norte são: Porto de Santarém/Cargill, Terminal Ponto da Montanha (Barcarena), Bunge Itaituba, Hidrovias do Brasil, Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena, Terminal de Vila do Conde, Porto de Vila do Conde, Porto de Itaqui, Terminal Graneleiro Hermosa, Porto de Santana, Porto de Porto Velho, Porto Cargill Agrícola/RO, Estação Cojubinzinho/RO, Terminal de Expedição de Grãos Portuários/RO e Porto F. H. de Oliveira Peixoto. Foi considerado, soja e milho, a partir do agrupamento cunhado pela ANTAQ: Sementes e frutos oleaginosos; “Cereais” e resíduos e desperdícios das indústrias alimentares e Alimentos preparados para animais.

Fonte: Elaborado por Jondison Rodrigues a partir de <http://web.antaq.gov.br/anuario/>

**Tabela 7:** Movimentação de grãos pelos portos paraenses, de 2010 a 2017, em toneladas

Ano	Porto Santarém/Cargill	Terminal Ponto da Montanha (Barcarena)	Bunge Itaituba	Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena	Terminal de Vila do Conde	Porto da Hidrovias do Brasil (Itaituba)	Porto de Vila do Conde
2010	820.853	-	-	-	-	-	-
2011	2.064.745	-	-	-	-	-	-
2012	3.210.575	-	-	-	-	-	-
2013	4.203.700	-	-	-	-	-	-
2014	2.626.119	-	767.976	1.555.396	-	-	-
2015	4.768.192	798.886	1.548.292	3.434.557	-	-	-
2016	4.549.618	1.247.545	1.586.420	3.383.835	916.208	82.325	93.077
2017	7.414.875	3.656.784	1.923.913	4.449.558	5.397.752	2.728.059	89.902

Fonte: Elaborado por Jondison Rodrigues a partir de <http://web.antaq.gov.br/anuario/>

Obs: Não inserimos a movimentação de grãos operado pela Cargill, Transportes Bertolini e ADM/Atlas, em Itaituba, pois os dados não foram entregues a ANTAQ; isso deve ao fato que essas empresas estão operando irregularmente sem licença da ANTAQ e das SEMAS estadual do Pará. O Porto da CIANPORT iniciou sua operação no segundo semestre de 2017 e não disponibilizou dados.

Durante esse intervalo de tempo de movimentação de soja e milho nos portos teve um crescimento significativo: de soja (2011-2016), com aumento de 88,5%; e, de milho (2011-

2016), com crescimento de 174,8% (ANTAQ, 2017). Comparando os anos de 2016 e 2017, houve o acréscimo (de soja e milho) pelo Arco Norte foi de 356% (ANTAQ, 2018).

Já os fluxos de *commodities* dos portos paraenses tiveram nesse contexto percentuais de aumento de 1.172%, de 2014 (1.556.163 t) a 2017 (18.245.969 t de grãos, excluído o porto da Cargill). Isso ocorreu não pelo fato da operação dos portos em Itaituba e Barcarena, mas sim pelo início do “comando” de *trading companies* (empresas de comercialização especializadas em exportação/grandes transacionais, no caso), Bunge/Amaggi, Cargill, ADM, LDC. Empresas essas que comandam e coordenam os circuitos espaciais produtivos (CASTILLO; FREDERICO, 2010; ARROYO, 2014; SILVA, 2015).

Essas grandes empresas do agronegócio dominam, cada vez mais, o beneficiamento (classificação, limpeza, secagem), a assistência técnica, o processamento agroindustrial, o mercado de fertilizantes, o mercado de sementes, o armazenamento, o financiamento da produção, a comercialização e a exportação. Controlam indústrias processadoras, armazéns e silos, empresas de colonização, empresas de comercialização de produtos agrícolas e seus derivados; atuam no transporte rodoviário, ferroviário, fluvial e marítimo, possuem terminais em portos fluviais e marítimos, centros de distribuição, escritórios exportadores, postos avançados de compra de grãos; fornecem crédito de custeio e investimento, prestam assessoria técnica a produtores conveniados, estabelecem parcerias com empresas de logística entre outras ações que variam segundo as especificidades do circuito de cada produto (os complexos soja, algodão, laranja, café e cana-de-açúcar estão entre os mais importantes) (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 24).

O Estado brasileiro figura como grande mediador e jogador, sendo que a Amazônia e o estado do Pará, ou mais especificamente o Oeste do Pará, é uma região protagonista da canalização de “investimentos” em logística portuária (CASTRO et al, 2014; RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014; CASTRO, 2016a). Cabe destacar que o estado do Pará possui “atualmente” uma carteira de investimentos na área de logística superior a 22 bilhões de reais, excluindo os mais de 13 bilhões reais em concessões de outorgas até o final de 2017. Para área portuária (investimentos públicos e privados), segundo o Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho:

Precisamos mostrar que o Arco Norte é a garantia para o Brasil ser mais competitivo no mercado internacional. Só assim os estados que estão acima do centro-oeste terão condições necessárias de competir. E o Pará, em face à sua localização, será o que hoje Santos é para o Sudeste (Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, durante o '2º Fórum de debates: A Logística voltada para o Arco Norte', em Barcarena PA, dia 2 de dezembro de 2016).

Esses investimentos e o discurso do Ministro de Estado apontam que o agronegócio no Pará (com a PCP graneleiros de transbordo em Itaituba; e, Barcarena como plataforma de

exportação) seria a melhor alternativa, segundo o Estado, para formação de cadeias produtivas e corredores logísticos mais eficientes e eficazes.

Segundo Vale (2016, p. 9):

[...] estimativas da Associação Nacional de Exportadores de Cereais, o produtor brasileiro de soja gasta, com o transporte de sua mercadoria da fazenda ao porto, quatro vezes aquilo que despende seu concorrente argentino ou norte-americano. O custo superior se deve, entre outras coisas, à predominância do escoamento pelos portos da porção meridional do nosso litoral, distantes dos locais de produção.

O Arco Norte busca “consolidar-se” como um projeto de Estado, uma vez que foi capturado do agronegócio, o qual tem atualmente como principal arauto, o Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Blairo Maggi (“rei da soja” e rei do desmatamento). A presença do “rei da soja” no MAPA sinaliza “certo” “consenso de *commodities*” (SVAMPA, 2013), ou, um “consenso último” (BOURDIEU, 2014, p. 48), de uma comunidade fração de classe sobre o Arco Norte. Além da sinergia desse consenso entre as esferas federal, estadual e municipal no estado do Pará. Na escala estadual, essa construção de consenso efetuada, via o plano “Pará 2030” e na escala municipal, com a atualização dos planos diretores de Itaituba e Barcarena, em 2015 e 2016, respectivamente e em discursos políticos.

O Pará 2030 é um Plano Estratégico elaborado pelo Governo do Estado com o objetivo de fomentar o desenvolvimento sustentável, impulsionado pelos investimentos em setores de negócios escolhidos pelos seus fortes potenciais econômicos. Ele está dividido em 12 eixos: agricultura familiar sustentável, logística; pecuária sustentável; grãos; cacau; aquicultura e verticalização do pescado; biodiversidade; turismo e gastronomia; óleo de palma; floresta plantada; produção e verticalização do açaí; e, internalização das compras.

Os investimentos em logística do Pará 2030 serão, portanto, relevantes para os grandes empresários estimularem a atividade econômica e atrair investimentos ao Estado e, assim, possibilitar que o escoamento de produtos ocorra de maneira mais competitiva, tendo em vista a proximidade do estado do Pará com os principais mercados consumidores internacionais – por exemplo, com os portos da Ásia e Europa. Com relação ao eixo Grãos, o objetivo do estado Pará é prover segurança jurídica e institucional (legitimação) dos investidores para incentivar o aumento de produção e agregação de valor, por meio, da verticalização industrial, na produção de farelo, óleo de soja e biocombustíveis (PARÁ, 2017a).

Essa segurança jurídica e institucional é expresso na fala do Secretário da SETRAN-PA, quando potua acerca da Ferrovia Paraense:

[...] o Governo do Estado do Pará está fazendo papel exemplar essa palavra acreditar eu tenho minhas crenças mas eu acho que eu tenho que falar com o secretário de Transportes o secretário de transportes entende que quando alguém bate na sua porta e diz que tem a intenção de trazer um empreendimento que vai ser uma verdadeira revolução no Estado do Pará eu tenho obrigação mesmo que eu não acreditasse eu tenho obrigação de apoiar porque ele que está gastando o dinheiro o estado não está gastando um tostão para concretização do sonho desse jeito ele está gastando quase 10 milhões de reais só para fazer estudos ambientais estudos técnicos estudo de viabilidade o que o Estado está fazendo é colocou o tapete vermelho para esse empreendedor está dando todo o apoio possível e imaginário no campo institucional. [O] secretário está correndo o Estado do Pará inteiro, fazendo audiências públicas vai a Brasília fala em nome do estado diz que o Estado recepciona o estado parceiro no empreendimento e todos os estudos de impacto ambiental e todos os licenciamento ambiental é absolutamente prioritária. Então o governo do estado falou tem alguém que quer trazer o investimento multibilionário para o meu estado e é um investimento diferentemente daqueles infláveis. É investimento de infraestrutura ele está criando um corredor infraestrutura no estado. Então esse sujeito e tem que ser tratado de forma absolutamente prioritária (Entrevista com Kleber Menezes, em novembro de 2017).

Além do “Pará 2030”, o Estado do Pará vem celebrando protocolos de intenções, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (SEDEME) como empresas, que construção estações de transbordos de cargas, como por exemplo, a Louis Dreyfus Company (LDC) e a Rio Tapajós Logística (RTL), empresas que possuem projetos portuários em andamento, na margem direita do Rio Tapajós, em Itaituba, conforme Pará (2017b).

O Estado vem também evocando o Plano Estadual de Atração de Novos Negócios (PEANN), instituído pelo Decreto Estadual nº 913/2013<sup>125</sup>. Decreto-plano esse que objetiva estabelecer e consolidar a parceria institucional entre o poder público estadual e a iniciativa privada, para assegurar ou remover obstáculos que possam comprometer os resultados e propor soluções legais simplificadas, com vista à desobstruir impasses burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos:

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARÁ, no uso de suas atribuições constitucionais e legais e considerando a necessidade de: - estabelecer prioridades para a execução dos programas constantes do Plano Plurianual; - Assegurar condições para o pleno desenvolvimento do Setor Produtivo do Estado do Pará; - normatizar, priorizar e agilizar, no âmbito dos órgãos de controle, regularização, licenciamento, análise e outorga de processos, os procedimentos com vistas à obtenção de maior celeridade no alcance dos resultados esperados;

Art. 1º Fica criado, na forma deste Decreto, o Plano Estadual de Atração de Novos Negócios - PANN, destinado a projetos estratégicos que visem à instalação, modernização, ampliação e expansões de empreendimentos que corroborem o Plano Plurianual, os quais passaram a ter prioridade absoluta em sua execução.

§ 1º A prioridade absoluta referida no caput dar-se-á por meio de Selo de Prioridade, o qual imprimirá celeridade à execução dos projetos considerados de máxima prioridade, com vista à obtenção imediata de resultados de grande

<sup>125</sup> O Porto da empresa Buritirama está inserido nesse plano, desde 2015.



importância para o desenvolvimento econômico e social do Estado do Pará, mediante remoção de entraves burocráticos, administrativos e normativos, bem como preferência na tramitação dos respectivos processos.

§ 2º Os titulares de órgãos e entidades, responsáveis pela tramitação dos processos, em quaisquer de suas fases, adotarão, no âmbito de suas competências, todas as providências necessárias para conferir celeridade à execução dos projetos com Selo de Prioridade, responsabilizando-se pelos atrasos injustificados

Art. 5º As Secretarias vinculadas a Secretaria Especial de Estado de Desenvolvimento Econômico e Incentivo à Produção, Secretaria Especial de Estado de Infraestrutura e Logística para o Desenvolvimento Sustentável, a Secretaria de Estado da Fazenda, a Secretaria de Estado de Trabalho Emprego e Renda e o Banco do Estado do Pará, bem como a Procuradoria Geral do Estado, Defensoria Pública do Estado e a Auditoria Geral do Estado, deverão adotar, no âmbito de suas competências, procedimentos internos que visem conferir prioridade à apreciação e liberação dos processos relacionados aos projetos identificados com Selo de Prioridade, quando em tramitação em suas unidades (PARÁ, 2013, s.p).

Outra política, ainda na escala estadual, que se articula com o PEANN, o PARÁ 2030 e o Arco Norte é a Política Estadual de Socioeconomia do Estado do Pará, instituída pela Lei n.8.602, de 11 de janeiro de 2018.

Art. 1º Fica instituída a Política Estadual de Socioeconomia como um conjunto de princípios, objetivos e instrumentos de ação fixados nesta Lei, para o fim de estabelecer estratégias e fomentar o desenvolvimento socioeconômico do Estado, por intermédio de programas e projetos que atendam as peculiaridades regionais e setoriais, observadas as demais Políticas Públicas implementadas e o Zoneamento Ecológico-Econômico da região<sup>126</sup>.

[Seção I - Avaliação Territorial Estratégica (ATE)] § 3º Os investidores privados que estabeleçam parcerias com o Estado deverão aderir ao ecossistema de fundos previsto nesta Lei, observados os critérios estabelecidos pelo COPES [Conselho da Política Estadual de Socioeconomia]<sup>127</sup>

Art. 21. Fica instituído o Ecossistema de fundos da política estadual de socioeconomia, como meio de gestão dos recursos de fundos públicos e articulação com os fundos e investimentos privados para a consecução e compatibilização com os objetivos previstos nesta Lei, observado o PTS [Plano Territorial Socioeconômico]<sup>128</sup>.

Art. 22. A Política Estadual de Socioeconomia terá como mecanismo de financiamento, dentre outros, recursos do ecossistema de fundos, composto por fundos públicos que contemplem em seus objetivos legais o desenvolvimento social e econômico do Estado e por fundos e investidores privados que aderirem aos critérios e normas estabelecidos pelo COPES.

Art. 23. A aplicação dos recursos dos fundos públicos estaduais e dos fundos e investidores privados, que aderirem ao ecossistema, deverá observar os princípios e objetivos da política de socioeconomia (PARÁ, 2018, p. 13-5).

<sup>126</sup> Também cria o Sistema Estadual de Socioeconomia, o Conselho de Política Estadual de Socioeconomia, institui o Ecossistema de Fundos da Política Estadual de Socioeconomia.

<sup>127</sup> O Conselho da Política Estadual de Socioeconomia (COPES), com caráter consultivo, deliberativo e normativo, integrado pelos seguintes membros permanentes: I - Governador do Estado - Presidente; II - Secretário de Estado de Planejamento; III - Secretário de Estado da Fazenda; IV - Secretário de Estado de Desenvolvimento, Econômico, Mineração e Energia; V - Secretário de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade; VI - Secretário de Estado de Assistência Social, Trabalho, Emprego e Renda; VII - Representantes da Sociedade Civil; VIII - Representante da Assembleia Legislativa do Estado do Pará.

<sup>128</sup> O Plano Territorial Socioeconômico (PTS), resultante da ATE, tem por finalidade estabelecer as diretrizes de desenvolvimento territorial de acordo com os objetivos da Política Estadual de Socioeconomia, subsidiar os instrumentos de planejamento e integrar as políticas públicas federais, estaduais e municipais, orientando a atuação do Estado e dos municípios em relação às iniciativas de desenvolvimento socioeconômico.

Outro elemento de articulação, conexão e consenso sobre o Arco Norte está na assinatura de convênio, no dia 24 junho de 2016, em Santarém, em que inclui Santarém e a região Oeste do estado do Pará, oficialmente, no Arco Norte. Essa assinatura deu-se no contexto do “Fórum sobre o Arco Norte em Santarém-PA” promovida pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES), da Câmara dos Deputados. Nesse evento houve a apresentação do estudo e do projeto “Arco Norte: um desafio logístico” que versa sobre: planejamento e política de transportes, integração intermodal, logística e licenciamento ambiental (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016).

O Arco Norte propõe a instalação de mais 96 portos nos estados que fazem parte do projeto (Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará, Maranhão e Bahia), seis em Santarém (PA); sendo mais de um terço de portos seriam construídos em Itaituba e Rurópolis. Além dessa pactuação sobre a expansão portuária de grãos, o Estado começa a ofertar linhas de crédito para impulsionar o agronegócio e o desenvolvimento no Pará, com o apoio financeiro do BNDES.

O Arco Norte (para o agronegócio) é um sistema/vetor logístico “fundamental” para integrar os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário (*supply chain*), tanto fluvial quanto marítimo, isto é, contribuir para a integração modal e a gerência logística de fluxos de mercadorias, principalmente *commodities* agrícolas (RODRIGUES; RODRIGUES, CASTRO, 2014). Dialogando com que diz Castro (2012b) esses vetores convergem com a construção de megaprojetos:

[...] os megaprojetos hidrelétricos, de transporte e comunicação formam a base dos investimentos do PAC I e II no Brasil, tanto quanto os projetos do IIRSA/[COSIPLAN] na América do Sul. Essas estratégias baseiam-se no mercado global, nos padrões de competitividade e de produtividade que seguem lógicas econômicas e nos processos de produção que obedecem a agendas de diferentes empresas em redes de clientes, de fornecedores ou consumidores. [...] A mira está nos países asiáticos, razão da insistência em saídas pelo Pacífico e pelo Atlântico, para além América do Sul. Esse mercado externo é altamente competitivo e regula os tempos e usos do território. Daí uma preocupação constante com os corredores de transporte, para reduzir os custos e, conseqüentemente, aumentar a rentabilidade e a competitividade nacional e global (CASTRO, 2012b, p. 49).

Essa perspectiva cunhada por Castro (2012b) fica evidente no projeto “Arco Norte: um desafio logístico”:

[...] desafio de se voltar a logística de *commodities* para o Arco Norte não reside simplesmente na identificação dos empreendimentos necessários para viabilizar o fluxo de produtos para os portos localizados no norte do País. Esta tarefa foi razoavelmente cumprida pelo Plano Nacional de Logística de Transportes, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, pelo estudo Norte Competitivo, conduzido pela CNI, pelo plano de logística e pelo diagnóstico dos entraves à exportação de grãos, estudos elaborados pela CNT (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2016, p. 69).

O direcionamento de recursos para os corredores e terminais do Arco Norte contribuiria para equilibrar as tendências de crescimento na produção de várias cadeias produtivas nacionais e, conseqüentemente, na ampliação da demanda por transportes por essas cadeias. Esses arranjos produtivos têm sua distribuição física e sua logística cada vez mais direcionadas para a utilização do Arco Norte, o que permitirá significativos ganhos de competitividade, notadamente no caso dos graneis agrícolas. [...] Assim, tendo sido apresentados os conceitos de logística e de custo logístico, essenciais para a compreensão do problema do escoamento da produção agrícola brasileira e para a formulação de projetos e de políticas capazes de lhe dar solução, passou-se a considerar os modos e as rotas pelos quais a carga gerada no campo chega às indústrias de beneficiamento e aos portos (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2016, p. 128).

O projeto mostra algumas prioridades complementares e indissociáveis nos investimentos para viabilizar o escoamento pelo Arco Norte, a saber:

- ✓ Recuperação e adequação de capacidade da BR-364/RO;
- ✓ Dragagem e sinalização da hidrovia do rio Madeira;
- ✓ Terminais portuários em Porto Velho;
- ✓ Conclusão da pavimentação da BR-163/PA;
- ✓ Estrada de Ferro EF-170, “Ferrogrão”, entre Sinop e Miritituba;
- ✓ Terminais portuários em Miritituba (distrito de Itaituba);
- ✓ Conclusão da BR-158/MT;
- ✓ Recuperação das BR-158/PA e 155/PA;
- ✓ Derrocamento do Pedral do Lourenço, na hidrovia do Tocantins;
- ✓ Ramal ferroviário Água Boa (estado do Mato Grosso)-Campinorte (estado de Goiás);
- ✓ Pavimentação das BRs-242/MT, 080/MT e 080/GO;
- ✓ Conclusão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) até Figueirópolis (estado do Tocantins);
- ✓ Terminais portuários em Vila do Conde/PA<sup>129</sup>;
- ✓ Ramal ferroviário Açailândia-Barcarena (com a viabilização da construção da Ferrovia Paraense); e,
- ✓ Com o objetivo de promover a integração regional sul-americana e criar uma alternativa de transporte para os Municípios mais setentrionais do Brasil, a implantação e a pavimentação da

---

<sup>129</sup> Segundo Pará (2017b) o Governo do Pará deu início ao processo de ampliação da movimentação de carga do porto de Vila do Conde, em Barcarena, para que o porto receba navios do tipo “Capesize”. Esses navios possuem capacidade para até 220 mil toneladas de carga, contudo para esses navios chegarem ao porto de Vila do Conde é necessário aumentar a profundidade do canal de acesso, canal do Quriri e do Espadarte. O Governo do Pará começou a incentivar estudos para a dragagem dos canais. Esses canais possuem 14 metros, limitando o acesso a navios com até 70 mil toneladas. Com a dragagem, a profundidade do canal chegaria a até 20 metros, portanto sendo possível receber navios “Capesize” (PARÁ, 2017c).

BR-210/AP/PA/RR, cujos estudos de viabilidade se encontram em andamento (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016, p. 21-2).

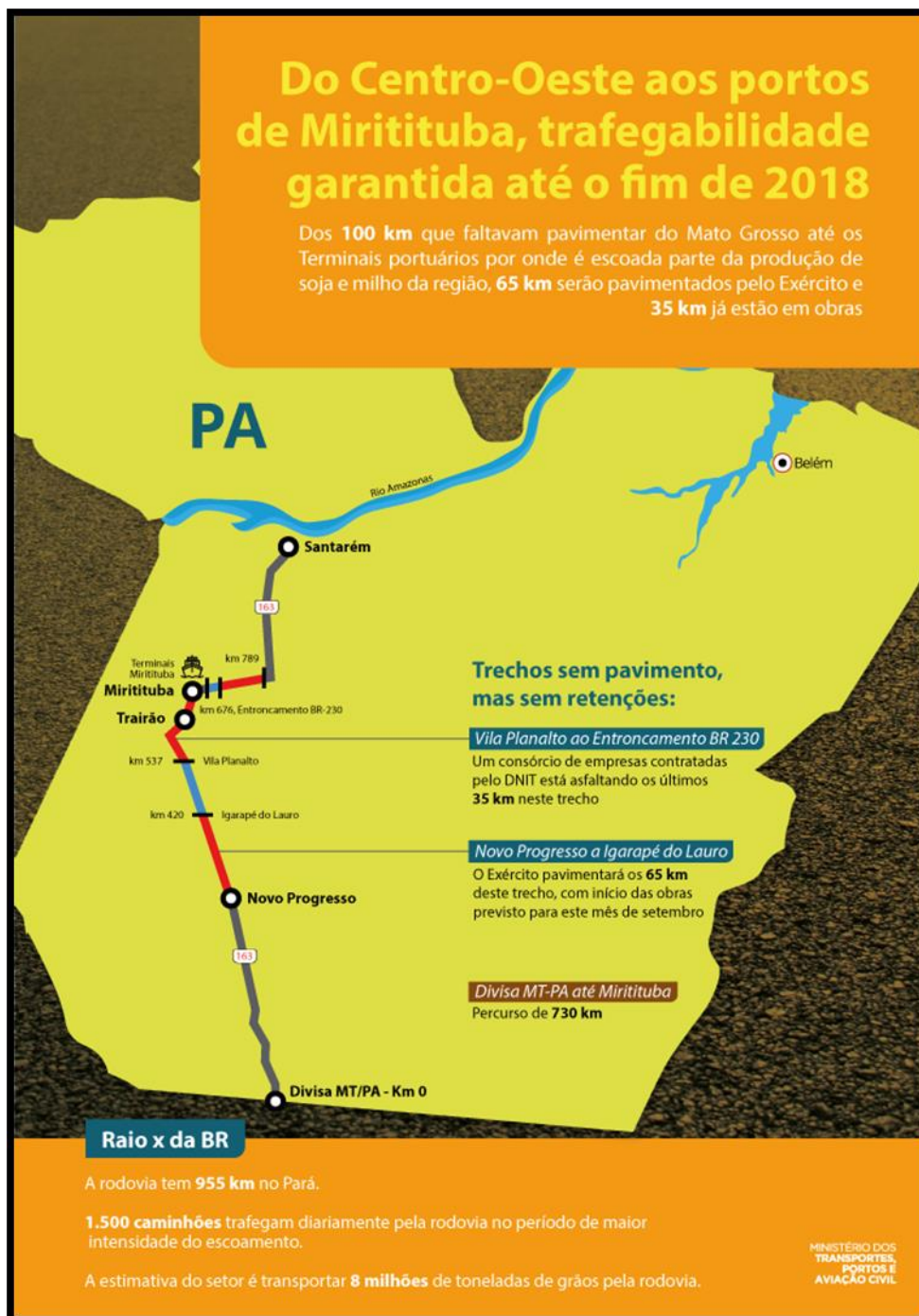
Os investimentos na Br-163 já foram assegurados pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), com o valor de R\$ 128,5 milhões. Com esse “investimento” será pavimento os 65 km entre Novo Progresso e Igarapé do Lauro (veja na Figura 17). Outros 35 km entre Vila Planalto e o Entroncamento BR-230 estão em obras (BRASIL, 2017b). Ainda segundo o Brasil (2017b) dos 955 km da rodovia, só vão faltar asfaltar 80 km acima de Miritituba, obras que também estão em andamento e planejadas para ficarem prontas depois de 2018. Dos 730 km da divisa de Mato Grosso com o Pará (até Miritituba), restavam pavimentar 100 km. No lote de obras sob responsabilidade do Exército, próximo a Novo Progresso, de um total de 65 Km, faltam asfaltar 58 Km. No outro lote, próximo a Trairão, de um total de 137 quilômetros, falta asfaltar cerca de 30 Km<sup>130</sup>.

Segundo Porto e Teixeira (2018) ao entrevistar membros do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) enfatizam que a pavimentação da Br-163 possui um total de 96 Km a serem pavimentadas e será finalizada até 2019. Em 2017, foram pavimentados 41 Km nas proximidades de Miritituba, e, o trecho em Bela Vista do Caracol, onde houve o “caos logístico”, em 2017, 10 Km receberam asfalto. Os 36 Km restantes seguem em terra, porém foi feita a terraplenagem e a aplicação das primeiras camadas do pavimento, cujo planejamento será concluído em 2019 (PORTO; TEIXEIRA, 2018).

---

<sup>130</sup> A assinatura do termo de transferência de R\$ 128,5 milhões para o Exército pavimentar a BR-163 foi assinada dia 17 de agosto de 2017, em Brasília (MTPA).

**Figura 17:** Trechos a serem pavimentados da BR-163 – Folder do MTPA



Fonte: Brasil (2017b)

Há uma crença do Estado pautada em números (fluidez de mercadorias, *commodities*), na quantidade elevada de mercadorias movimetadas pela Br-163, do qual isso significaria competitividade do Estado-nação no cenário internacional econômico:

[...] naquele corredor da Br-163 que se não tivesse tido os problemas esse ano [2017] nós já teríamos superado as 10 milhões de toneladas de grãos saindo pelo porto de Vila do Conde. Este ano [2017] saiu metade disso porque houve um

colapso operacional da rodovia e os grãos tiveram que voltar a utilizar; que iria sair pelo corredor miritituba Barcarena ou corredor Santarém ou corredor Macapá ou corredor Itacoatiara voltaram aos portos tradicionais do Sul, por que teve caminhão que ficou 15 dias parado no meio do atoleiro em plena Floresta. Então os fretes foram direcionados para os outros portos tradicionais. Mas vencido esse problema que certamente estará vencido até o final do ano que vem [2018] quando a rodovia estiver totalmente pavimentada nós vamos ter um presente que vai chegar a 25, 30 milhões de tonelada de grãos saindo pelo Amazonas [...] (Entrevista com Kleber Menezes, em novembro de 2017).

E ainda há, apesar de não está expresso literalmente no projeto “Arco Norte: um desafio logístico”, mas sim nas condições necessárias para sua reprodução, é a construção de hidrelétricas, no Rio Cupari, nos braços leste e oeste, em Rurópolis e no Rio Itapacurá, em Itaituba. Além do Complexo Hidrelétrico São Luiz do Tapajós que foi arquivado, em agosto de 2016, pelo IBAMA, que tem a perspectiva de reabertura de 2020 a 2022.

E por fim, a hidrelétrica de Jatobá, no rio Tapajós, em Itaituba, em que Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) aceitou os Estudos de Viabilidade da hidrelétrica de Jatobá, no rio Tapajós. Estudos conduzidos por um grupo formado por várias empresas do setor, composto: Eletrobras, Eletronorte, Camargo Corrêa S.A., EDF, Eletricité de France S.A., Cemig, Copel, GDF Suez Energy Latin America Participações Ltda., Endesa Brasil S.A., Neoenergia Investimentos S.A. e Consórcio Tapajós (Publicado no Diário Oficial da União, no dia 02 janeiro de 2018). Além dos estudos sobre a operação da hidrovía Tapajós-Teles Pires; estudos que se “inciaram” a partir que audiência pública, ocorrida dia 26 de junho de 2018, em Santarém, cujo projeto está orçado em mais de R\$ 4 bilhões

A prioridade e articulação/sinergia desses investimentos, conforme Huertas (2010) e Martner-Peyrelongue (2014), deve-se ao fato de que:

Os caminhos, as pontes, os portos, a pavimentação de uma via são elementos cuja capacidade reside exatamente em condicionar (ou ao menos estabelecer) as variáveis intrínsecas à fluidez territorial – intensidade, qualidade e natureza dos fluxos – que expressam o poder de definir e limitar a dinâmica dos agentes sociais (HUERTAS, 2010, 147).

Na medida em que pode ser movido indistintamente por um caminhão, uma ferrovia ou um navio, ele evita as rupturas de carga nos terminais portuários ou interiores. Tais características tecnológicas permitem acelerar os fluxos de mercadorias e integrar efetivamente processos produtivos fragmentados no espaço. Nessa medida, permite articular os portos com regiões distantes do interior (MARTNER-PEYRELONGUE, 2014, p. 106).

Ainda respeito disso Huertas e Martner-Peyrelongue afirmam que há sempre articulação/sinergia de projetos de infraestrutura:

La inversión en infraestructura sustantiva tiene entre sus diversas formas como centrales a las del transporte (carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, canales, etc.), ya que ellos conectan y jerarquizan al resto. El transporte, como es sabido,

produce impactos sobre el valor de la exportaciones que suelen ser muy superiores a los gravámenes arancelarios. En un lugar destacado de esta problemática están las terminales portuarias. Ellas implican una serie de obras de construcción, mantenimiento y reparación que se suman a otro conjunto importante de infraestructuras de transporte como son los accesos (carreteros, ferroviarios o en casos particulares aeroportuarios) que hacen de un puerto un nodo multivariado (GOULARTI-FILHO; MATEO, 2018, p. 95).

Essa conectividade de infraestrutura e transporte segundo Bottasso et al (2018) são normalmente representados por redes, cuja infraestrutura nodal, são os portos, que desempenham um papel fundamental, de promover a acessibilidade, o controle de carga, a concentração e a fluidez moderada. Além de ser um elemento determinante para diminuição dos custos de transporte, sobretudo, pela rapidez de transbordo e armazenamento.

O Arco Norte, portanto, possui como prioridade a PCP, afirmação pautado no Plano Agrícola e Pecuário 2017/2018 (Figura 18) e na 52ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio do MAPA (ocorrido no dia 08 de fevereiro de 2017). Na 52ª Reunião, o MAPA apresenta como agenda estratégica: 1) acompanhar o processo de implantação e ampliação das estruturas portuárias; 2) agilizar a implantação e melhorias de acessos aos portos (vide em MAPA (2018a)).

**Figura 18:** O Arco Norte e sua prioridade no Plano Agrícola e Pecuário 2017/2018



**Fonte:** MAPA - Plano Agrícola e Pecuário 2017/2018

O Arco Norte converge com/para dois programas lançados, respectivamente, em 2015 e 2016, o II PNLP e o Programa de Parceria de Investimentos (PPI). No caso do PPI articula-se com: a concessão de duas áreas portuárias (Porto de Santarém, que compõe o Arco Norte):

STM 04 – Terminal de Combustíveis em Santarém e STM 05 – Terminal de Combustíveis em Santarém/área já arrendada, em março de 2017); e, Ferrovia Sinop/MT - Miritituba/Itaituba/PA (com a previsão de extensão futura da ferrovia entre Sinop/MT e Lucas do Rio Verde/MT), conhecida como “Ferrogrão”, que envolvem as principais *traders* agrícolas: Bunge, Cargill, ADM, LDC e Amaggi<sup>131</sup>, com parceria com o grupo chinês Shanghai Pengxin); que possui a extensão no seu planejamento aproximante 933 km e com o prazo de 5 anos para a construção.

A estimativa das *traders* agrícolas é que 40% da produção de grãos e farelo de Mato Grosso sejam embarcados por essa linha, cujo custo superior a 12 bilhões de reais. Estão planejados, ainda, um ramal de Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, no município de Rurópolis/PA, com 32 km, e o ramal de Itapacurá, com 11 km. “Ramais” esses onde moram “assentados” e povos tradicionais e uma fauna e flora riquíssima que não estão sendo considerados.

A concessão de duas áreas portuárias (Porto de Santarém), já foram leiloadas, cujos valores de concessão são irrisórios. O vencedor dos dois leilões foi o consórcio Porto Santarém, Distribuidora de Petróleo Sabbá. No leilão do terminal STM04, o consórcio venceu ao oferecer um valor de outorga de R\$ 18,2 milhões, e no STM05, de R\$ 50 milhões. O novo arrendatário do terminal STM04 pagará pelo uso da área, de 28.827 m<sup>2</sup>, um aluguel fixo mensal de R\$ 2.471,67 e mais R\$ 1,35 por tonelada movimentada. Já a área STM05, 35.097 m<sup>2</sup>, o novo arrendatário pagará um aluguel fixo mensal de R\$ 25.016,88 e mais R\$ 5,40 por tonelada movimentada, no qual o prazo de vigência dos dois contratos é de 25 anos, prorrogável por mais 25 anos.

Apesar da Ferrogrão ter “início” no âmbito do Chamamento Público de Estudos nº 11/2014 (Processos de Manifestação de Interesse/PMIs), pelo Ministério dos Transportes, é a partir do ano de 2017 que se acelera o projeto. Pode-se considerar a Ferrogrão como um dos projetos mais ágeis do ponto de vista do Estado, pois em curto espaço de tempo, apenas no ano de 2017, foram entregues estudos, com revisões (19/05/2017), “consultas públicas” e

---

<sup>131</sup> Grupo esse conhecido como Grupo Pirarara, cujo objetivo é de “identificar, apoiar e priorizar as oportunidades que incrementam a competitividade e confiabilidade da logística do agronegócio brasileiro” e movimentar 58 milhões de toneladas de grãos/ano. O “Projeto Pirarara” como articulador a Estação da Luz Participações (EDLP), empresa voltada para o desenvolvimento e estruturação de projetos associados à logística de transportes, com foco em ferrovias, hidrovias e portos, do qual seu presidente, Guilherme Quintella, mediu o processo, que veio sendo costurado desde 2012. Em 2012, o governo lançava um novo modelo horizontal de concessão e planejava rasgar 12.000 quilômetros de ferrovias, além de concessões de rodovias, portos e aeroportos, como forma de minimizar os gargalos logísticos brasileiros. Após isso o empresário Guilherme Quintella reuniu-se com a Amaggi para conversar, do qual empresário e o ministro Blairo Maggi, são possuíam uma “antiga” relação de amizade, conforme SNA (2016), então incia-se o projeto como todo.



audiências públicas realizadas; e, ainda possui um cronograma de realização do leilão da Ferrovia no primeiro semestre de 2019. As audiências públicas ocorridas foram em: Cuiabá/MT (22/11/2017), Belém (27/11/2017), Sinop (8/12/2017) e Brasília (12/12/2017).

As Audiências em Itaituba e Novo Progresso, que ocorreriam respectivamente, 04/12/2017 e 05/12/2017, foram cancelados devido o povo indígena Munduruku ter “barrado” a entrada de pessoas na sessão, isso porque não foram consultados, isto é, não foi respeitado a convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) que garante o direito ao território de povos indígenas e tribais, que determina que esses grupos sejam consultados, caso haja projetos e empreendimentos que possam “afetar” o seu modo tradicional de vida.

Cabe tecer um ponderação segundo a Portaria Interministerial nº 60, de 24 de Março De 2015<sup>132</sup>, no Capítulo II, § 2º, “I - em terra indígena, quando a atividade ou o empreendimento submetido ao licenciamento ambiental localizar-se em terra indígena ou apresentar elementos que possam ocasionar impacto socioambiental direto na terra indígena, respeitados os limites”, na “Amazônia brasileira”: Ferrovias, 10 km; Dutos, 5 km; linhas de transmissão, 8 km; rodovias, 40 km; portos, mineração e termoelétricas, 10 km; Aproveitamentos hidrelétricos (UHEs e PCHs), 40 km ou reservatório acrescido de 20 km à jusante

A audiência pública em Itaituba ocorreu no dia 18 de janeiro de 2018 (Figura 19), com o discurso de “colher subsídios para aprimoramento da minuta de edital e dos estudos técnicos”, contudo, o discurso é meramente apresentativo do projeto. Além disso, essa reunião ter sido uma audiência de “surpresa e na surdina” com o objetivo de desmobilizar qualquer tentativa de obstrução jurídica e resistência social.

**Figura 19:** Registro fotográfico da audiência pública sobre a Ferrogrão, em Itaituba, dia 18 de janeiro de 2018.



Fonte: Elmara Guimarães. Registrado dia 18 de janeiro de 2018

<sup>132</sup> Estabelece procedimentos administrativos que disciplinam a atuação dos órgãos e entidades da administração pública federal em processos de licenciamento ambiental de competência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama.

Essa ação do Estado configura de uma prática sistemática de “violência simbólica”, uma ação “aparentemente” invisível e insensível (BOURDIEU, 2014); uma violência dolorosa e perversa, por encobrirem, distorcerem, invisibilizarem e permitirem a legitimação da dominação social de sistemas e políticas capitalistas espoliativas, carregando consigo violações e desrespeitos a decisões sociais, via protocolos dos consulta, por exemplo, dos Munduruku e das Comunidades de Pimental e São Francisco e Montanha e Mangabal.

Protocolos, direitos socioterritoriais e étnicos e ações de resistência que passam a ser atacados, a partir do Decreto nº 1.969, de 24 de janeiro de 2018, do governo do Estado do Pará (que Institui Grupo de Estudos incumbido de sugerir normas procedimentais voltadas à realização de consultas Prévias, Livres e Informadas aos povos e populações tradicionais). Segundo esse decreto o objetivo seria: I - reunir informações técnicas, jurídicas e metodológicas para subsidiar a elaboração do Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas; II - solicitar e reunir protocolos de consultas dos povos e populações tradicionais, para compor o Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas; III - propor ao Governador do Estado o Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas, que será aprovado por meio de Decreto; IV - sugerir e articular com a Secretaria de Estado de Comunicação (SECOM), mecanismos de publicidade do Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas para a sociedade, de forma clara e acessível.

Esse decreto é o estabelecimento da legalidade enquanto ilegalidade<sup>133</sup>, por negar o gozo das condições de igualdade, dos direitos e oportunidades, isto é, negar esses grupos culturalmente diferenciados suas formas de organização social e política, de uso territórios e recursos naturais e todos os conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição. Ao mesmo tempo o Estado tutelar, os que consideram, não possuir capacidade de autogerir e refletir; retirar sua autonomia de deliberar, uma expressão de um colonialismo/colonialidade pautada na inferiorização e subjugação aos ditames do “mundo civilizado”, correto e racional.

Assim a estratégia do Estado (em parceria com grandes agentes econômicos) é liberar licenças ambientais a obras/projetos “bloqueadas” judicialmente, por exemplo: a Embraps, em Santarém; a Cevital, em Barcarena; Belo Sun, em Senador José Porfírio; e, a Ferrovia Paraense. No contexto dessa e outras violações de direitos humanos, mas principalmente com

---

<sup>133</sup> Esse Decreto estabelece normas aos procedimentos para a realização das consultas aos povos e populações tradicionais, violando a dimensão de autonomia dos povos e comunidades tradicionais (Art.6º da Convenção 169 da OIT), no qual Estado figuraria apenas para “estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente” e “escolher suas, próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento”.

relação ao decreto 1.969/2018 os Ministérios Públicos Estadual do Pará e Federal, a Defensoria Pública da União (DPU) e a Defensoria Pública do Estado (DPUE) e mais 18 autoridades assinaram uma recomendação para a revogação imediata do decreto. Entre os principais pontos dessa “recomendação”:

CONSIDERANDO que o referido Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas - a ser proposto pelo Grupo e aprovado pelo Governo do Estado – possui natureza de medida legislativa e que visa alterar o status jurídicos de direitos coletivos dos povos indígenas, comunidades quilombolas e povos e comunidades tradicionais, sua edição deveria ser precedida de consulta prévia, livre e informada a todos os grupos afetados;

CONSIDERANDO que, além da violação do direito à consulta prévia, livre e informada, o Decreto não garante a participação efetiva dos povos indígenas, comunidades quilombolas e povos e comunidades tradicionais na elaboração do Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas, por não os prever como membros do Grupo de Estudos de Consultas Prévias, Livres e Informadas;

CONSIDERANDO que a previsão §2º do artigo 2º do Decreto, que permite o ingresso de outros interessados no Grupo – condicionado à aprovação do Coordenador –, não garante a inclusão dos povos indígenas, comunidades quilombolas e povos e comunidades tradicionais, uma vez que estes grupos não são contemplados pela expressão “órgãos e entidades públicas e privadas”;

CONSIDERANDO que o artigo 4º estabelece o prazo exíguo de quinze dias para apresentação do “Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas” ao Governador do Estado do Pará, após publicação em diário oficial dos membros do referido grupo de estudos, violando frontalmente o caráter livre e culturalmente adequado que deve permear os processos de consulta e participação dos povos indígenas, comunidades quilombolas e povos e comunidades tradicionais;

CONSIDERANDO, em suma, que o procedimento previsto no Decreto inviabiliza a participação real, efetiva e culturalmente adequada dos povos indígenas, comunidades quilombolas e povos e comunidades tradicionais na construção do Plano Estadual de Consultas Prévias, Livres e Informadas;

RECOMENDAR a imediata revogação do Decreto nº 1969, de 24 de janeiro de 2018, em razão de violar a Convenção nº. 169 da Organização Internacional do Trabalho, no que tange ao direito à consulta prévia, livre e informada dos povos indígenas, comunidades quilombolas e povos e comunidades tradicionais.

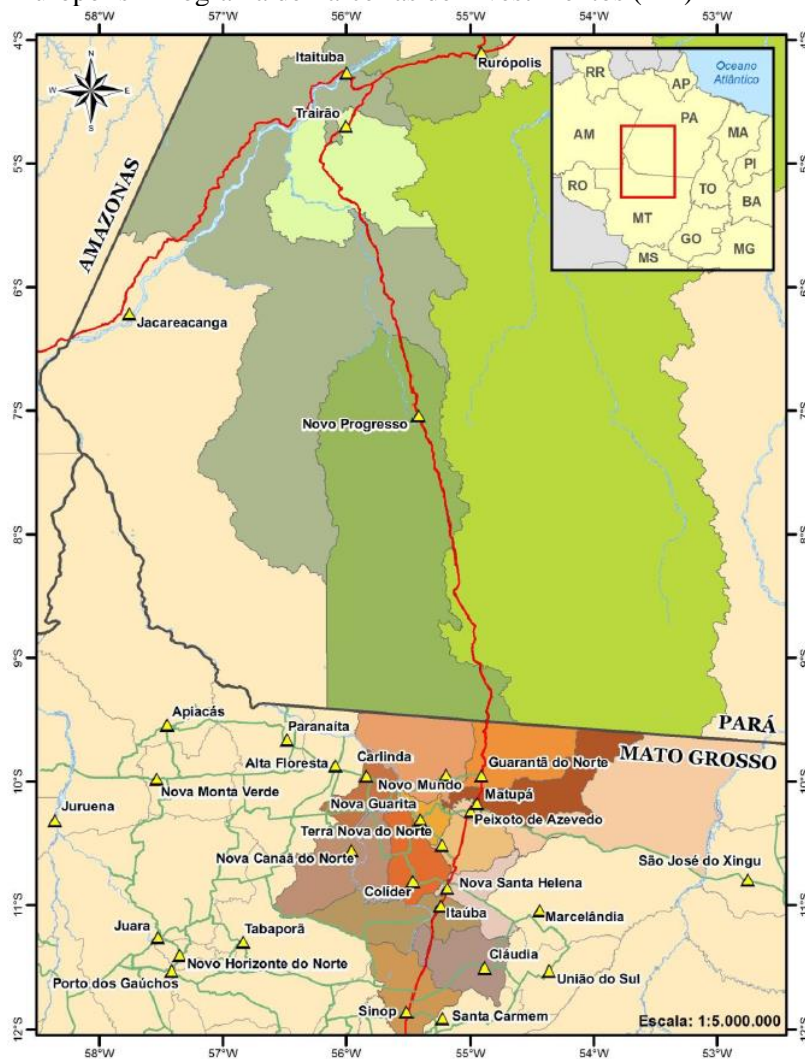
Esse decreto se insere em “atos de Estado”<sup>134</sup> (BOURDIEU, 2014) associados a projetos de infraestrutura, cujo planejamento na sua maioria são para o estado do Pará. Atos e projetos de infraestrutura esses que “invisibilizam” comunidades, isto é, cristaliza pela externalização de invisibilização, por um processo sistemático de não reconhecimento social e político e “desclassifica” (considera como degredados, párias, ninguém) e trata com desdém tradições, territórios e modo de vida. O Estado vem caracterizar essas comunidades (povos tradicionais), a partir da afirmação de Souza (2012) como:

<sup>134</sup> Segundo Bourdieu (2014) são atos autorizados, dotados de uma autoridade que, gradualmente, por uma série de delegações em cadeia, remete a um lugar último, isto é, ações feitas por agentes dotados de uma autoridade simbólica, e seguidas de efeitos. Essa autoridade simbólica, pouco a pouco, remete a uma espécie de comunidade ilusória, de consenso último.

[...] classes de desclassificados sociais são construídas por motivos “modernos” e semelhantes em qualquer lugar. Afinal, é a ausência da incorporação dos modernos capitais impessoais, tanto o capital econômico, quanto o capital cultural - que reduz os indivíduos dessa classe a “corpos”, que são vendidos “enquanto corpos”, a baixo preço, para serviços desvalorizados (SOUZA, 2012, p. 55).

Cabe frisar que o mapa da Ferrogrão elaborado pelo Estado, no qual está inserido no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) é sua configuração concreta dessa invisibilização<sup>135</sup>, ou em outras palavras, uma higienização e supressão da diversidade social étnica (vide Figura 20).

**Figura 20:** Traçado da ferrogrão até os portos em Itaituba e Rurópolis - Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)

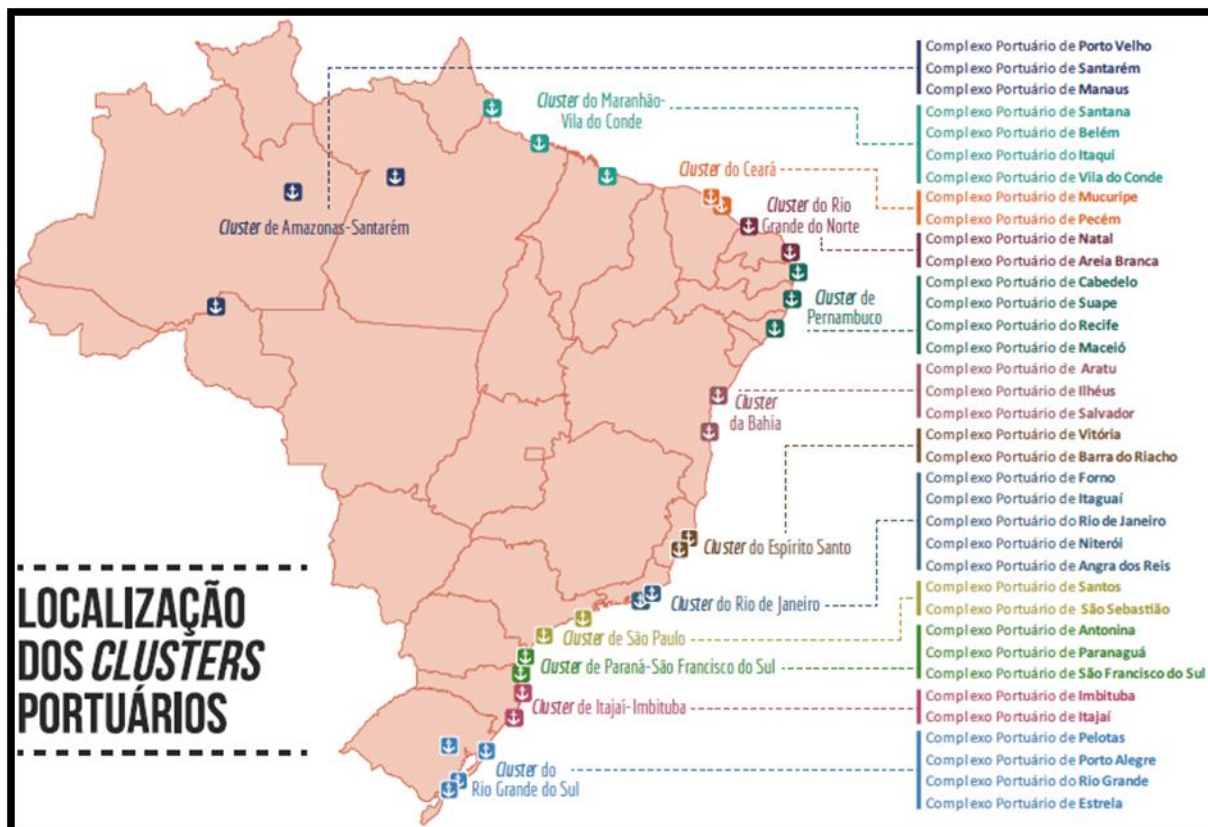


**Fonte:** Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)

<sup>135</sup> Não estamos afirmando que o mapa ou a representação cartográfica se reduza, ou seja, meramente uma forma de representar, de maneira fixa, uma dada escala, localização e orientações espaciais. Estamos falando do uso e da potencialidade expressiva da cartografia/mapa, que é a tradução e expressão de força/poder de hegemonias, do qual elimina processos, dinâmicas, conflitos e povos.

Já o II PNLP (já coordenado com o projeto Ferrogrão) vem desenhar e denominar a alocação das cargas como *clusters* portuários (Figura 21):

**Figura 21:** Localização e distribuição espacial dos *Clusters* portuários



Fonte: PNLP (2015, p.35)

Os *clusters* que formam o Arco Norte são os *Clusters* de Amazonas-Santarém e o *Cluster* do Maranhão-Vila do Conde (Figura 21). Para PNLP (2015) considera-se *Clusters* portuários como sendo conjunto de portos e terminais privados geograficamente próximos entre si<sup>136</sup>. Essa definição foi tomada devido à semelhança de custos logísticos que incide

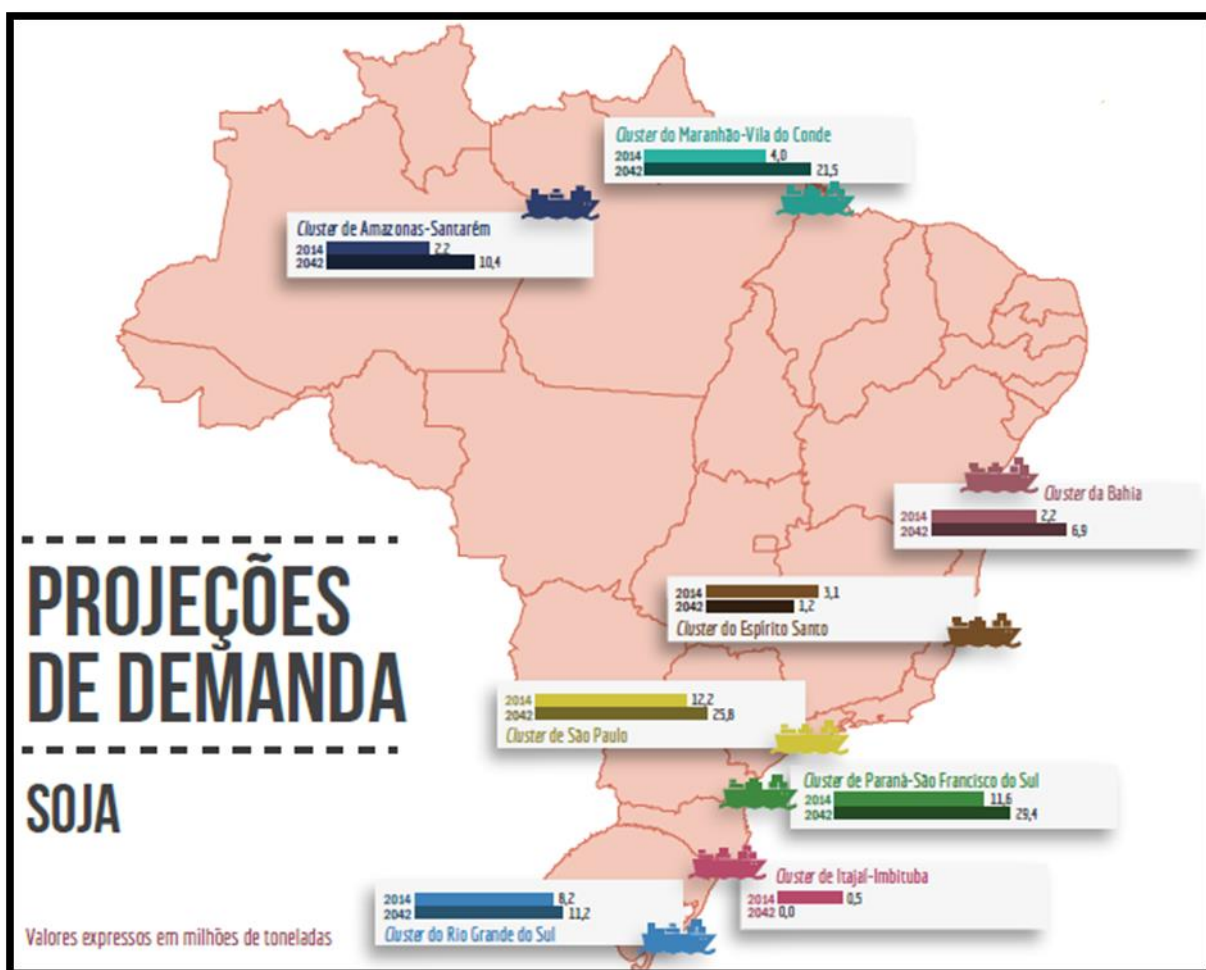
<sup>136</sup> Esses *Clusters* se conectam com os Planos Mestres (atualizados em 2017) – Instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, que visa direcionar as ações, as melhorias e os investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos: a) Análise da situação portuária atual; b) Projeção da demanda; c) Análise estratégica; e, d) Plano de ações e investimentos. Planejamento que busca dividir os portos em complexos portuários, com maior atenção, a complexos de *commodities*: Complexo Portuário do Itaquí – Complexo Portuário de Porto Velho -Complexo Portuário de Santarém – Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde – Complexo Portuário de Santana – Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina – Complexo Portuário de São Francisco do Sul, Complexo portuário de Imbituba e Complexo Portuário de Itajaí. O Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde é uma iniciativa da Secretaria Nacional de Portos (SNP) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), no âmbito da estruturação do planejamento portuário, ensejado pela Lei nº 12.815/2013 e pela Portaria SEP/PR nº 03, de 7 de janeiro de 2014, cujo objetivo é o de estabelecer a diretriz de desenvolvimento dos complexos portuários brasileiros. Em linhas gerais, o objetivo do Plano Mestre é proporcionar à SNP/ MTPA uma visão estratégica a respeito do desenvolvimento do complexo portuário ao longo dos próximos anos e indicar quais investimentos serão necessários para que as operações ocorram com níveis de serviço considerados adequados.

entre portos próximos, contudo, essa configuração em *Cluster* teria a estratégia de criar ou ampliar, por meio da estruturação da atividade econômica para empresas para regiões geográficas e até economias nacionais, porém, com o enfoque na contribuição para o desenvolvimento regional (NJØS; JAKOBSEN, 2016).

Um “*cluster policy can drive innovation and regional path renewal*” (NJØS; JAKOBSEN, 2016, p.147), no caso dos *Clusters* portuários pautar-se-iam na ideia estreita de especialização em *commodities* agrícolas. Com isso há uma sinalização de que não haverá diversificação industrial ao longo do tempo e que o setor do agronegócio será único preponderante na região amazônica (Figura 22).

Esses *Clusters* portuários seriam a produção e integração de operações associadas à produção e distribuição de insumos agrícolas, como também a especialização do trabalho, a produção de unidades agrícolas, armazenagem, processamento e distribuição dos produtos, e fomentado um circuito alimentativo do setor financeiro, logístico, de *marketing*, pesquisa e assistência técnica para o *agribusiness* (GAYOSO DA COSTA, 2012).

**Figura 22:** Projeção de demanda de Soja para os Diversos *Cluster* Portuários (2014 e 2042)



Fonte: PNLP (2015, p.35)

Essas articulações do Arco Norte com diversos planos, lógicas e investimentos (principalmente para o agronegócio) configura-se, de maneira mais crítica, como uma proposta de (re)ordenamento territorial por meio da construção de fixos (portos, hidrovias, ferrovias, centrais elétricas rodovias). Esse processo se daria segundo o “Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento Volume III – Regiões de Referência” elaborado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (BRASIL, 2008):

O processo de globalização tende a comprimir o espaço-tempo e reduzir a importância do espaço físico, com a desvinculação das relações econômicas, sociais e políticas de suas condições locais e regionais prévias. Em oposição, a herança histórica e o capital imobilizado impedem, contrariam ou condicionam esse movimento. A rigidez da organização administrativa e dos limites territoriais das várias formas de divisão político-territorial historicamente estabelecidas é outro elemento de contraposição à mobilidade do capital, da produção e do comércio. Nesse contexto, instituições supranacionais e multilaterais ganham peso, importância e influência sobre o espaço nacional, a exemplo do que vem acontecendo na Amazônia (BRASIL, 2008, p.19).

Isso se cristaliza segundo Arruda (2016), pois:

A (des)ordem que se configura nesses espaços diz respeito ao modelo de apropriação do espaço imposto, que é movido pelos interesses do capital dominante, um modelo exógeno que prioriza atingir a competitividade e o mercado externo à medida que constrói uma matriz logística que prioriza maior fluidez do capital redirecionando o fluxo das commodities agrícolas do eixo de exportação Sul-Sudeste para o Norte (ARRUDA, 2016, p. 236).

As políticas portuárias (correlacionada ao projeto Arco Norte), por meio do PAC e PNL (que, aliás, estão articulados) (CASTRO; 2012a; 2016b), constitui elemento fundamental, visando a “integração produtiva” (portando não reduzida a dimensão de integração física e sul-americana, através dos moldais e sistemas de comunicação e informação) da Amazônia (SUPERTI, 2011; CASTRO; 2012a), mas, sobretudo, ao mercado internacional, da *supply chain* de *commodities* primárias, ou seja, na construção de uma rede logística de *commodities*, particularmente agrícolas. Cabe destacar, segundo Ioris (2016a), até 2019 o Brasil responderá por 40% do comércio mundial de grãos de soja e 73% de farelo de soja.

Segundo Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014):

Os investimentos em terminais na Amazônia constituem ações que visam avanços na área de logística global, no armazenamento temporário nos terminais (pautado no modelo *Just-in-time*) para barateamento de remessas. Tais ações possibilitam a maior circulação dos fluxos de mercadorias, além de uma sincronização suave entre modos de transporte, transportadores e serviços de logística, por consequência, a sincronização entre operações marítimas e de transporte terrestre (RODRIGUES; RODRIGUES, CASTRO, 2014, p. 127).

A formação desses novos corredores de exportação, Arco Norte, fortemente (re)organizados e apoiados pelas políticas públicas municipais, estaduais e federal vem se configurando um “monopolização do território” (OLIVEIRA, 2015), pelos grandes *trading companies*, que acabam por contribuir ou promover: (1) uma diferenciação interna do uso do solo e da estrutura da propriedade (especulação fundiária) (GAYOSO DA COSTA, 2012; IORIS, 2016b); (2) incorporação de terras (fronteira agrícola de grãos, milho e soja) e desmatamento (IORIS, 2015); (3) “desterritorialização” de “povos tradicionais”<sup>137</sup>; (4) conflitos territoriais entre garimpeiros, latifundiários, fazendeiros, posseiros, grileiros, grileiros, madeireiros, palmiteiros, pescadores, indígenas e “povos tradicionais”; e, (5) violação de direitos sociais e étnicos, ao não promoverem consultas prévias dos seus empreendimentos e “desterritorializarem”/“expulsarem” populações das suas áreas sagradas e fontes de sobrevivência, por meio da “sedução” por dinheiro.

Essa configuração de “monopolização do território” Frede Vieira/MAB afirma com base no papel do Estado:

Na lógica o papel do Estado era garantir e preservar todos os direitos da pessoa humana, porém o que se vê é totalmente o contrário, há uma grande aceitação do estado com relação a implantação de grandes obras nos territórios, ou seja, por parte do estado tudo se torna fácil para o capital nacional e internacional, porém quando se trata de um projeto para desenvolver a vida do povo não existe. Na região do tapajós a ausência do estado é visível para com os trabalhadores, cito o caso fundiário na região, aonde as empresas conseguem se legalizar com facilidade e os trabalhadores continuam sem a legalidade da terra.

O estado infelizmente está a serviço do capital, carrega aquilo que é demandado pela geopolítica (os países centrais concentradores de riqueza e saqueadores de territórios). O arco norte é para quê e para quem? Servira para engorda de boi e alimento de cavalos na Europa e Estados Unidos. Por tanto o estado carrega com muita atenção os projetos da maldade, carrega o projeto aonde a regra é o pobre continuar pobre e o rico ficar mais rico [Entrevista, fevereiro de 2018].

O projeto Arco Norte, assim como os projetos dos PAC (I e II), PIL-Portos e PNL, possuem um desenho colonialista, desenvolvimentista e espoliativo comum:

[Por aumentarem] a desterritorialização de povos tradicionais na Amazônia brasileira e têm manipulado identidades pelo esvaziamento de sentidos, trazendo esses grupos para o contexto de suas representações sobre a modernização e o processo civilizatório. Têm reproduzido, assim, de forma recorrente e célere, formas

<sup>137</sup> Segundo trabalho de Hazeu (2015), em Barcarena, houve 196 famílias desapropriadas para construção do porto da Bunge e 165 pessoas desapropriadas do porto da Hidrovias do Brasil (esses portos fazem a conexão logística com Itaituba). Com isso segundo ainda Hazeu (2015, p. 286) foram espoliadas da sua relação de pertencimento e de direitos territoriais seculares: “[...] Eles contavam com uma área verde, praias, plantações, árvores frutíferas e acesso direto ao rio e igarapé, este último fonte de renda de várias famílias que sobreviviam de pesca do camarão. A base de sustentação e comunitária dessas famílias foi impactada e as indenizações não compensaram as perdas, e muito menos ofereceram possibilidades de reestabelecer condições ao menos iguais às que tinham antes”.



de estigmatização, no sentido entendido por Goffman (1982) e de Elias (1994). Esses projetos têm sido motivo de contestações que dividem a sociedade brasileira, motivo de tensões e conflitos, embora se proponham a reduzir as desigualdades sociais e a diminuir a fragmentação interna, abordando temas como segurança alimentar, patenteamento de conhecimentos tradicionais, titulação de territórios de identidade, reforma agrária e soberania nacional (CASTRO, 2012b, p. 59).

Esse planejamento estatal brasileiro seriam arquiteturas de planejamento que se alinham (sintoniza-se) à política territorial federal, o PNL (imerso no PAC), como projeto que (supostamente) abriria “oportunidades de negócios, novos empregos e ampliação da capacidade de produção no Estado (do Pará) e da Amazônia, além de garantir competitividade e diminuição de custos” (SEP, 2016)<sup>138</sup>. Discurso esse que pautou a mudança do eixo/“corredor sul” para “corredor norte”, com pavimentação da Br-163 está expressa no discurso da Presidente Dilma Rousseff:

Governador [Simão Jatene, Governo do Pará], nós podemos ser esse pernil, mas a carne, governador, está muito bem distribuída. E eu venho de uma região que dizem que a melhor carne é aquela que tem gordura e osso. Então, governador, vamos perceber que agora é hora do Centro-Oeste e do Norte, porque o Sul e o Sudeste têm desenvolvido a sua infraestrutura. Então, precisamos que coincida a produção acima do paralelo 16 com a logística acima do paralelo 16. É uma imposição, aí não só física, mas da lógica econômica. Não tem cabimento escoar toda a safra pelo Sul do país ou pelo Sudeste do país. Não tem cabimento econômico. E aí a gente de fato estará distribuindo direitinho a carne, gordura e o osso (ROUSSEFF, 2014).

Há no discurso da Presidente Dilma Rousseff uma espécie de “senso prático” (senso do jogo) para implementar o Arco Norte; de dividir, “distribuindo direitinho a carne, gordura e o osso” que seria, supostamente, a “contabilidade dos benefícios simbólicos” (BOURDIEU, 2009, p.199) e acúmulo de capital e poder simbólico ao Estado brasileiro. Pressuposto ancorado na distribuição de renda e na ficção de pertencimento ao cosmo, ao jogo, e aos benefícios/lucros do sistema econômico.

Esses pressupostos seriam componente de peso, para imprescindibilidade do projeto Arco Norte, pois seria ou se transformaria como um “projeto nacional que pense o país de maneira contínua, coesa e articulada” (HUERTAS, 2013, p. 190), uma integração territorial e econômico-financeira mais conectada e pensada para exportar, cuja diferença com período militar de “intervenção” na Amazônia era que havia uma pauta para o fortalecimento ainda que tímido para o mercado interno; e, as “mortes”, torturas e perseguições eram mais claras que recentemente. É uma construção de uma política de interesse (e controle do

<sup>138</sup> Segundo Luiz Fayet, Consultor de Infraestrutura e Logística da Confederação Nacional de Agricultura (CNA), a saída pelo arco norte teria uma economia de US\$ 46/tonelada de milho ou soja. Fala essa proferida no dia 03/03/2016, em Belém, no Seminário Setor Portuário: Desafios e Oportunidades, promovido pela Revista Carta Capital e Editora Confiança, com o patrocínio da Cargill.

território/região), com protagonismo de multinacionais, bancos, fundos e novos países hegemônicos, como a China.

Essas arquiteturas (principalmente a partir de 2007, com o lançamento do PAC), são arquiteturas/estruturações para formação de corredores de exportação de *commodities*, principalmente agrícola (soja e milho). A integração territorial física, no primeiro momento, está pautada em uma “soldagem” das regiões Norte e Centro-Oeste (correspondente a 64,12% do território nacional) ao restante do país” (HUERTAS, 2013, p.179). Essa “soldagem” converge com o PAC, PIL, PNLP e COSIPLAN/IIRSA (SOUZA; SILVEIRA, 2014) que buscam construir uma integração modal (ligações/ troncos e nodais centrais) (HUERTAS, 2014), energética e comunicacional e informacional (técnica-científica) que se seguem para todo o Brasil e o continente sul-americano<sup>139</sup>. Contudo, as políticas públicas portuárias circunscritas à escala regional, principalmente do Brasil, objetivam conexões aos circuitos globais (ao mercado internacional), das cadeias globais de *commodities*.

Isso configura um “consenso de *commodities*”<sup>140</sup> e (neo)extrativismo<sup>141</sup> exportador; no qual não é apenas a centralidade de/das políticas governamentais para exportações de *commodities*, mas sim um projeto de Estado para a economia e a sociedade, uma estratégia capitalista e (neo)liberal “com” o mercado/capital (o Estado como agente e não simplesmente como árbitro), pautado na tríade: necessidade, urgência e obrigação. “[...] *El Estado*

<sup>139</sup> “Atento a que el término “integración” forma parte del lenguaje corriente de las ciencias sociales, y es utilizado indistintamente en el ámbito de diferentes disciplinas para expresar el ideal común de unir las partes separadas de un universo, debemos precisar que la integración que aquí consideramos es la que se realiza entre Estados soberanos, y es regional, porque no abarca el mundo en su conjunto, sino una parte limitada del mismo, en este caso, el Cono Sur de América Latina. Así, la integración regional (y el bloque o instituciones resultantes de tal proceso asociativo) puede ser vista como una política pública en sí misma, o como un instrumento de una política pública (por ejemplo, de la política pública exterior), con amplios e importantes efectos para las sociedades de los Estados miembros. Al final, si bien el bloque creado por un determinado grupo de Estados pasa a tener una personalidad jurídica propia, también es verdad que el mismo debe ser pensado como extensión del poder público estatal, aplicándose parámetros de análisis semejantes a los de cualquier otra política pública” (GRANATO, 2017, p.62-3).

<sup>140</sup> Segundo Svampa (2012, p. 8): “Consenso de los Commodities también establece reglas que suponen la aceptación de nuevas asimetrías y desigualdades ambientales y políticas por parte de los países latinoamericanos en el nuevo orden geopolítico. Contribuye a acentuar las líneas de continuidad entre un momento y otro, porque efectivamente tanto las transformaciones sufridas por el Estado nacional como la política de privatizaciones de los bienes públicos operadas en los `90, sentaron las bases normativas y jurídicas que permitieron la expansión del modelo extractivista, garantizando “seguridad jurídica” para los capitales y una alta rentabilidad empresarial, que en líneas generales serían confirmadas –con sus variaciones específicas- durante la etapa de los *commodities*”.

<sup>141</sup> É ao mesmo tempo extrativismo e neoextrativismo: “El extractivismo se caracteriza por la explotación de grandes volúmenes de recursos naturales, que se exportan como *commodities* y dependen de economías de enclave (que pueden estar localizadas, como los campos petroleros o las minas, o bien ser espacialmente extendidas, como el monocultivo de soja)” (GUDYNAS, 2012, p.131), já “El neoextractivismo va más allá de la propiedad de los recursos, sean estatales o no, ya que termina reproduciendo la estructura y las reglas de funcionamiento de los procesos productivos capitalistas, volcados a la competitividad, la eficiencia, la maximización de la renta y la externalización de los impactos sociales y ambientales” (GUDYNAS, 2012, p. 132-33).

*contemporáneo libera y apoya dinámicas propias de una economía capitalista, permitiendo una intensa apropiación de la naturaleza; pero por otro lado, intenta regular e intervenir esos ámbitos mercantiles”* (GUDYNAS, 2012, p. 135).

É uma política "permanente" (infelizmente), processo já existente e contínuo, contudo, agora ampliado/intensificado, calcado no discurso conservador de elites/classes políticas e econômicas, sobretudo, do agronegócio (falácias): i) como a fonte de riqueza, única fonte desenvolvimento e “balança reguladora” dos *defects* na balança comercial (Vide em Anexo 1, estatísticas usadas pelo Estado confirma isso); ii) um país com enormes riquezas ecológicas e potencialidades (em diversos aspectos) que devem ser intensamente aproveitadas; iii) a produção de *commodities* significa mais empregos de qualidade e promove a atualização tecnológica; iv) a não inserção nesse processo de exportação de *commodities* significaria um país atrasado e não-desenvolvido; v) É uma “civilização” que alimenta o mundo e sana a crise alimentar do mundo.

Segundo Gayoso da Costa (2016, p. 150): “Os argumentos explicativos para a ampliação do sistema agroalimentar baseiam-se numa propalada *crise do setor de alimentos*, pela qual se justificam as diversas estratégias pelos agentes/agências do setor [e do Estado]. O aumento da demanda mundial de alimentos tem induzido o crescimento, por exemplo, da produção de soja em larga escala”.

Política (e discurso) essa que fortalece um setor (agronegócio) que é responsável: 1) por maiores taxas de desmatamento; 2) poluição do solo, rios, igarapés e lagos (por agrotóxicos); 3) expulsão de populações do campo e apropriação fraudulenta de terras públicas; 4) impactos sobre a posse da terra (assentamentos e reconhecimento de terras tradicionais de povos tradicionais e indígenas); 5) exploração de trabalhadores e trabalho escravo; 6) concentração de terras e riquezas; 7) práticas de sonegação fiscal; 8) ameaças e tentativas de morte, intimidações a lideranças e mortes ocorridas no campo; 9) desigualdade no acesso a políticas agrícolas: crédito, maquinário e insumos agrícolas; 10) especulação fundiária (CPT, 2016a, 2017; SAUER; MARTINS, 2016; GAYOSO DA COSTA, 2016). Além disso, o país e essa política contribui para fragilização da agricultura familiar, que, aliás, é a principal responsável pela produção de alimentos no país.

O Arco Norte é essa política "permanente", do qual é apontada principalmente no documento “Arco Norte: um desafio logístico”, produzido em 2016, pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos, da Câmara dos Deputados. Ela exprimi um “pacto de poder” (DELGADO, 2013) do Estado e do agronegócio; “alianças de classe social para captura do excedente econômico; política econômica explícita de Estado (ver a generosidade dos Planos

de Safra há mais de uma década); e projeto de hegemonia ideológica” (DELGADO, 2013, p.). Além da articulação com grandes blocos econômicos (os BRICS, principalmente), transnacionais agroalimentares, capitalismo financeiro (dos bancos, seguradoras, fundos de pensão) e o projeto geopolítico hegemônico chinês.

Os portos nesse contexto são componentes da fluidez de riquezas, nó dessa fluidez; um constructo social, fundamental para preservação/monopólio do “pacto de poder” (global e local/nacional), ou seja, um ponto (estrutura física e conectadora de fluxos econômicos e estruturas de poder), um produto e processo de redes técnicas, políticas e econômicas.

## 5. “EFEITO CHINA”, INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NO BRASIL E A CONSTRUÇÃO DO ARCO NORTE

Nesse capítulo iremos retomar a discussão sobre o “Arco Norte” e o correlacionar com os complexos portuários. Além disso, iremos discutir de forma breve o “Efeito China”. Assim o objetivo desse capítulo é realizar uma análise, que insira o “Efeito China” entre e para além dessa unidade-única responsável por “todas” as políticas e os processos ligados à infraestrutura portuária no Brasil e à construção do Arco Norte.

### 5.1. Entre e além do “Efeito China” – uma pequena análise

A divisão internacional do trabalho significa que alguns países se especializam em ganhar e outros em perder. Nossa comarca no mundo, que hoje chamamos América Latina, foi precoce: especializou-se em perder desde os remotos tempos em que os europeus do Renascimento se aventuraram pelos mares e lhe cravaram os dentes na garganta. Passaram-se os séculos e a América Latina aprimorou suas funções. Ela já não é o reino das maravilhas em que a realidade superava a fábula e a imaginação era humilhada pelos troféus da conquista, as jazidas de ouro e as montanhas de prata. Mas a região continua trabalhando como serviçal, continua existindo para satisfazer as necessidades alheias, como fonte e reserva de petróleo e ferro, de cobre e carne, frutas e café, matérias-primas e alimentos, destinados aos países ricos que, consumindo-os, ganham muito mais do que ganha a América Latina ao produzi-los (Eduardo Galeano, *As Veias Abertas da América Latina*).

Segundo Rewizorski (2015), em 22 de janeiro de 2007, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciava o PAC, com um portfólio de investimentos de 504 bilhões de reais em infraestrutura, incluindo estradas, portos, geração de eletricidade e habitação, para o período de 2007 a 2010. O PAC também incluía a redução de impostos direcionados à construção, infraestrutura e pequenas empresas.

O PAC - Infraestrutura tinha o objetivo explícito de inserção nos processos/circuitos monopolísticos-financeiro internacionais de acumulação-ampliação do capital, via aumento de exportações de *commodities*, ocasionado por uma conjuntura: i) de fortes investimentos diretos estrangeiros; ii) de uma política de elevação de taxas de juros e câmbio; iii) de incentivos fiscais a empreendimentos estrangeiros; iv) no Estado neodesenvolvimentista; e, v) nas trocas comerciais com seu maior parceiro comercial atualmente, a China (RODRIGUES, 2018).

Essa conjuntura assim como as estratégias do Estado brasileiro, desde 2007, com o PAC, configura-se na interesclaridade das políticas macroeconômicas. Assim para iniciarmos a reflexão desse capítulo é fundamental contextualizar o Brasil inserido no processo de globalização/mundialização de trocas no âmbito da América Latina.

O Brasil, no contexto da América Latina e do Caribe, chega ao século XXI com um importante papel no mundo globalizado e “multipolar” (PORTILLO, 2013), principalmente por possuir recursos naturais quase ilimitados: i) terras extensas e produtivas, ii) minerais; iii) fontes energéticas (eletricidade, principalmente o potencial hidrelétrico); iv) mão-de-obra barata; e, v) um mercado doméstico consumidor significativo. Além disso, um espaço de investimentos e financiamentos para mover (invasão) de capital especulativo, “*expansionary monetary policies*” (IYKE, 2017).

Mas o Brasil assemelha-se à América Latina por se configurar historicamente como espaço de colonização e exploração de energia e recursos naturais:

Latin America has recently undergone a passage from the Washington consensus, based on financial valorization, to the commodities consensus, based on the large-scale exportation of raw materials, such as hydrocarbons (gas and petroleum), metals and minerals (copper, gold, silver, tin, bauxite, zinc, etc.), agricultural products (corn, soy, and wheat), and biofuels. The commodities consensus is a complex, fast-paced, recursive process and must be read from multiple perspectives. From an economic point of view, it has involved a process of “reprimarization” of Latin American economies, emphasizing their reorientation toward mainly extractive or rent-based activities, with little added value (SVAMPA, 2015, p.1).

Essa configuração no século XXI e a exportação em massa de *commodities* para Ásia (particularmente, China) passa a ser para a América Latina um condição *sine qua non* (no olhar do Estado) para o ingresso na nova ordem econômica e política mundial, sustentando por o *boom* dos preços internacionais das matérias primas, os bens de consumo (SVAMPA, 2018) e a especulação financeira e por terras, com isso perpetuando ou até mesmo ampliando primarização das economias latino-americanas, de “colonialismo” e colonialidade<sup>142</sup> (e novas formas de dependência e dominação) e expulsão de terras, recursos e territórios.

Essa situação e condição *sine qua non* da América Latina (e claro do Brasil) de se inserir nos processos de globalização/mundialização de trocas é expresso (e ditado/ordenado) em texto do Fundo Monetário Internacional, chamado “*Benefits of Global and Regional Financial Integration in Latin America*”, IMF Working Paper, 2017, no qual enfatiza que o

---

<sup>142</sup> “El colonialismo refiere al proceso y los aparatos de dominio político y militar que se despliegan para garantizar la explotación del trabajo y las riquezas de las colonias en beneficio del colonizador [...] . La colonialidad es un fenómeno histórico mucho más complejo que se extiende hasta nuestro presente y se refiere a un patrón de poder que opera a través de la naturalización de jerarquías territoriales, raciales, culturales y epistémicas, posibilitando la re-producción de relaciones de dominación; este patrón de poder no sólo garantiza la explotación por el capital de unos seres humanos por otros a escala mundial, sino también la subalternización y obliteración de los conocimientos, experiencias y formas de vida de quienes son así dominados y explotados” (RESTREPO; ROJAS, 2010, p. 15).

momento é maior integração financeira<sup>143</sup> regional na América Latina, dada a saída de alguns bancos globais da região e o enfraquecimento das perspectivas de crescimento; e, a não inserção representaria uma perda de oportunidade significativa, principalmente os potenciais ganhos macroeconômicos que essa integração poderia trazer, entre elas, aumentar o crescimento do PIB em média  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{3}{4}$  ponto percentual nos países da América Latina.

Apesar do projeto de "integração estratégica" da Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América (ALBA) e a União de Nações Sulamericanas (UNASUR), para a defesa do espaço regional, a recuperação da autonomia e controle e usufruto de recursos naturais, redução de desigualdades e exclusão social (LO BRUTTO; VÁZQUEZ-SALAZAR, 2015), a década de 2000 para a América Latina, é marcada pelos crescentes vínculos comerciais e políticos entre a América Latina e os países dos BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), particularmente com a China. Há a inauguração e/ou emergência de novos empreendimentos institucionais, políticos, comerciais e estrutura comerciais de desenvolvimento econômico sustentado pelo crescente peso econômico desse bloco econômico e geopolítico.

A emergência dos BRICS<sup>144</sup> (grupo do Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul protagonistas do cenário/dinâmica econômico global), e, principalmente pela (Efeito) China. O Brasil é um dos países que vem se espraiando para além do regionalismo e da integração sulamericana<sup>145</sup> (não quer dizer que “término” das relações regionais, mas sim a fragilização)

<sup>143</sup> A integração financeira nesse estudo significa: o processo através do qual os mercados financeiros de dois ou mais países ou regiões se tornam mais conectados entre si. Este processo pode assumir muitas formas, incluindo fluxos de capitais transfronteiriços (por exemplo, empresas que levantam fundos nos mercados de capitais transfronteiriços), participação estrangeira em mercados domésticos (por exemplo, capacidade de um *parent bank's* para configurar uma subsidiária no exterior), compartilhando de informações e práticas entre instituições financeiras, ou unificação de infraestruturas de mercado (CHESNAIS, 2016).

<sup>144</sup> O acrônimo "BRIC", sem o sul África, originou-se em um relatório Goldman Sachs de 2001 [O'Neill, 2001]. Quando a África do Sul foi convidado pela China para se tornar o quinto membro do grupo em 2010, do processo do grupo a institucionalização acelerou, e os BRICS começaram a ser percebidos como reais e alternativos em 2011. Poder que o Ocidente contaria em breve. O termo ganhou reconhecimento mais amplo graças a um O artigo de 2003 intitulado "Sonhando com BRICs: The Path to 2050" por um grupo de economia em Goldman Sachs [Wilson e Purushothaman, 2003]. A tese do relatório foi que o BRIC Os países podem muito bem eclipsar muitos dos países mais ricos do mundo até 2050 e tornar-se o quatro principais economias globais. Os analistas de Goldman Sachs previram que a China e a Índia tornar-se-iam os principais fornecedores mundiais de bens e serviços manufaturados, respectivamente, e o Brasil e a Rússia se tornariam igualmente dominantes como fornecedores de matérias-primas (REWIZORSKI, 2015).

<sup>145</sup> A “pérdida de importancia económica y política del Mercosur es en beneficio de un regionalismo más flexible y pragmático, la UNASUR, que se expresa en la aceptación de los distintos esquemas de comercio y aranceles existentes en la región (Mercosur, Comunidad Andina de Naciones, Caricom, Chile) y en aceptar la construcción de un espacio de concertación donde puedan coexistir las distintas”. A participação nos BRICS permitiria o Brasil aumentar a imagem do poder relativo e o projetar para além da região sulamericana. “la búsqueda de un nuevo rol en el orden internacional, el impulso de acuerdos con esas potencias para fortalecer el sistema de Naciones Unidas, promoviendo la idea de la importancia política de integrar a Brasil como miembro permanente del Consejo de Seguridad y de su papel mediador y estabilizador respecto del “Tercer Mundo”. Intentó salvar las negociaciones de la OMC, separándose de sus anteriores alianzas (Argentina, China, India) que

passa a “*tener un lugar visible entre los ‘nuevos jugadores globales’ o ‘potencias emergentes’*” (BERNAL-MEZA, 2015, p.26). Hoje o interesse do Brasil é criar “laços”, via integração produtiva-financeira, com o “pacífico”, por meio dos BRICS, que “*es consecuencia de los cambios que se han producido en la estructura de poder mundial y reflejan la multiplicación de los polos de poder*” (BERNAL-MEZA, 2015, p.28).

No caso dos BRICS desde sua formação, em 2008<sup>146</sup>, como realidade concreta, em 2009 (STUENKEL, 2014; NAYYAR, 2016; HOPEWELL, 2017), houve intensificação do *State Capitalism* (TSHEOLA, 2014) da cooperação e trocas comerciais, em busca da construção de agenda positiva em uma ampla gama de áreas, incluindo: finanças, economia, comércio, saúde, ciência e inovação, segurança e desenvolvimento. Os pilares subjacentes seriam: i) macroestabilidade (especialmente estabilidade de preços, desenvolvimento de boas instituições, incluindo sistemas legais, mercados em funcionamento, sistemas educacionais, instituições financeiras e assim por diante); ii) abertura ao comércio e investimento estrangeiro direto (IED); e, iii) melhoria da educação da população (TSHEOLA, 2016).

Tudo como o objetivo de aumentar a eficiência da ação coletiva/colaborativa/cooperativa (com apoio e impulso ao fortalecimento do multilateralismo) e governança econômica global (mais fragmentada): a) como regulação de fluxos financeiros internacionais; b) prioridades da agenda através do uso de instrumentos de prestação de contas; c) a criação de seus próprios mecanismos especiais e instituições; e, d) envolvimento com instituições internacionais em diferentes níveis (SHELEPOV, 2015).

O *State Capitalism* dos BRICS pauta-se na busca do intervencionismo orientado para a exportação (moedas gerenciadas e políticas industriais ativas) como o caminho padrão para o desenvolvimento de recuperação capitalista no mundo emergente. Assim, os membros do BRICS vêem com bons olhos um Estado forte, uma sociedade disciplinada, crescimento econômico estável e segurança nacional (STEPHEN, 2017), pautada segundo Tsheola (2016, p. 36) por “*civilizing imperialism missions*”.

---

mantenían posiciones más duras; fortaleció el G20, por vía de un acercamiento a la “governabilidad global” de los grandes (EE.UU., UE, Japón), vigorizando el papel del FMI y desligándose de las anteriores posiciones críticas por vía del pago de su deuda con el organismo y luego ayudando a su financiamiento para que este pudiera robustecer su papel de prestamista y fiscalizador; tomando distancia del regionalismo “neoproteccionista”, para optar por otro, más flexible y pragmático, expresado en la UNASUR” (BERNAL-MEZA, 2015, p. 30-1).

<sup>146</sup> Para Nayyar (2016) esta evolução foi um processo gradual. Inicia-se em 2003, com um grupo plurilateral de três países - Índia, Brasil e África do Sul - um de cada continente do desenvolvimento mundo, chamado IBSA. O próximo passo seguiu em 2009, para incluir a China no BASIC, um *ad hoc* coligação moldada por um evento, a Cúpula sobre Mudanças Climáticas, em Copenhague.



A construção dos BRICS segundo muitos dos arautos estatais seria a expressão de uma nova arquitetura de governança global, antes ditada pela ordem econômica liberal liderada pelos Estados Unidos.

The BRICS (Brazil, Russia, India, China, and South Africa) served notice that they now pose an economic challenge to the global status quo during their summit in Brazil in mid-July 2016, when they inaugurated two path-breaking institutions intended to rival the U.S.- and European-dominated International Monetary Fund (IMF) and World Bank. These are a “Contingency Reserve Arrangement” (CRA), with an initial capitalization of \$100 billion, that can be drawn upon by BRICS members in need of funds; and a “New Development Bank” (NDB), with a total authorized capital of \$100 billion, that is open to all members of the United Nations. Both institutions aim to compete with the global North's chokehold on finance and development. A third element in the BRICS' financial architecture is the creation of a payment system that would be an alternative to the Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT) system (SHAHROKHI et al, 2017, p.1).

Segundo Lumumba-Kasongo (2015), a partir de 2013, o grupo BRICS representava 26% da massa terrestre mundial, 42% da população global, quase 28% da economia global e 40% do PIB global (US \$ 18,486 trilhões) e “*collectively they account for more than 60% of total deal value in emerging market mergers and acquisitions (M&A) activity*” (KINATEDER; FABICH; WAGNER, 2017, p. 190). O comércio intra-BRICS está crescendo, em média, 28 por cento ao ano e que corresponde (de acordo com o ano de 2015) cerca de US \$ 230 bilhões. Além disso, os BRICS representaram mais de 50% do crescimento econômico global na última década (LUMUMBA-KASONGO, 2015).

As políticas domésticas dos BRICS possuem o tom geral como "neoliberalismo com características do sul" - com vendas de *commodities*, salários baixos para os trabalhadores, superávit primário, reforma trabalhista e previdenciária, fortalecimento de transnacionais e elites econômicas dos países. Também não apresentam, ou melhor, não possuem projetos para sanar ou diminuir problemas socioeconômicos comuns em suas sociedades (ou aumentando a partir desses projetos dos BRICS e/ou futuros projetos): pobreza, desemprego, desigualdade social, saneamento básico e acesso à água potável, altos níveis de violência contra as mulheres, homofobia, criminalização de movimentos sociais, repressão de mídia (particularmente contra-hegemônicos) e previdência social e sistema de saúde, deslocamento compulsórios em massa devido a grandes projetos de infraestrutura (SARKAR, 2017).

Outro aspecto que se entrelaça com as mudanças globais dentro emergência de poderes global é a China, ou, como costumam categorizar, de “Efeito China” (JENKINS, 2011; 2012; 2015).

“Efeito” que se “inicia” por um longo processo de reformas:

A internacionalização chinesa teve sua origem no programa governamental “Going Global”, estabelecido pelo 16º Congresso do Partido Comunista em 1999, que delineava quatro grandes objetivos: i) aumentar o investimento direto chinês no exterior por meio da descentralização e relaxamento das autorizações para saída das corporações; ii) melhorar o nível e a qualidade dos projetos; iii) reduzir os controles de capital e criar novos canais de financiamento; e iv) integrar a política de internacionalização das companhias chinesas com outras políticas existentes para o setor externo, buscando promover o reconhecimento das marcas dessas empresas”. [...] As principais medidas de políticas de apoio a internacionalização das empresas adotadas na China foram: incentivos financeiros e fiscais, apoio informacional, assistência técnica e outros serviços, criação de *comfort zones*, e acordos internacionais. A existência de estratégia de expansão produtiva em função dos objetivos da política industrial do país e da sustentabilidade do balanço dos pagamentos controlou o ritmo e a direção do IDE e condicionou o grau de intervenção do Estado. À medida que a restrição externa foi sendo aliviada pelo acúmulo de reservas, a política de saída de IDE foi sendo flexibilizada (CINTRA; PINTO, 2017, p. 394).

Contudo, segundo Gransow (2015, p. 269-70) esse processo histórico é mais complexo:

The comprehensive process that started with Deng Xiaoping’s [na década de 1970] modernization program to “reform” and “open up” Chinese society comprises a number of different transformations, in particular those from an agrarian to an industrialized, urbanized, and service-oriented information society, from a planned to a market economy, from a policy of national autarchy [...]. [...] In contrast to the beginning of the reform period when foreign aid helped to establish the economic infrastructure or “hardware” for development, since the 1990s more investment has gone into environmental protection and other sectors that could be termed “soft”. The first period of the reform process (1980s) was characterized by economic liberalization. Main strategies included: (1) Institutionalizing the Household Responsibility System in the countryside which had a tremendous impact on poverty reduction, and later introducing price reforms in urban areas; (2) encouraging Town and Village Enterprises (TVEs) resulting in peasants leaving agriculture but not the countryside; and (3) allowing different regional development patterns marked by industrialization, urbanization and migration. During the 1980s development in China was constrained by a lack of foreign exchange. Foreign aid was dominated by preferential loans used primarily in the transport and communication, energy and major raw material sectors. Foreign donors contributed to the development of the country’s economic infrastructure by providing capital and modern technologies. The second period (1990s) was marked by economic growth and by externalizing the costs (namely social and environmental) of this development. Foreign capital was used to focus strongly on developing infrastructure, which mainly benefited the urban areas and generated a rising income gap. Main strategies included: (4) setting up special economic zones (SEZs) and attracting foreign direct investment (FDI); and (5) investing in infrastructure. Foreign loans continued to concentrate on transport, energy and raw materials, yet at the same time more investment went into agriculture, forestry, water conservancy and poverty reduction, and also started to flow into environmental protection and social development. The third period (2000s) featured continued economic growth with an emerging internalization agenda vis-à-vis the social and environmental impact of rapid growth. Main strategies included: (6) pursuing sustainable development with Chinese characteristics; (7) striving for a harmonious society inside and outside China; and (8) going global—Chinese investment abroad (GRANSOW, 2015, p. 269-70).

Todo esse processo contribuiu em resultados “positivos”, do ponto de vista econômico, e também contribuiu para transformações significativas no quadro econômico mundial. Segundo Salama (2012, p.47):

La Chine contribue pour 70% de l'accroissement global des échanges internationaux de 2005 à 2010 selon les données de la Banque mondiale et la part des économies émergentes dans le commerce mondial avoisine les 30 %. La part des échanges Sud – Sud augmente considérablement (voir Asian Development Bank, 2011). Les importations Sud- Sud correspondent à 23 % de leurs importations totales en 1990 et s'élèvent à 45 % en 2010 (World Bank, 2011). Cette forte augmentation traduit l'éclatement de la chaîne de valeur, sous l'égide des firmes multinationales. Les segments différents des lignes de production sont produits dans des pays émergents différents, principalement asiatiques (SALAMA, 2012, p. 47).

A China possui a maior produção doméstica excedente em diversos setores, tais como máquinas e equipamentos de construção, siderurgia, cimento, alumínio, energia solar, soja, milho e minérios (CINTRA; PINTO, 2017). Segundo Cintra e Pinto (2017), o Produto Interno Bruto (PIB) da China, em termos de paridade do poder de compra, alcançou US\$ 18 trilhões (US\$ 10,4 trilhões a preços correntes) em 2014, superando o dos Estados Unidos, de US\$ 17,4 trilhões (em termo de paridade do poder de compra e a preços correntes). O PIB do país aumentou de US \$ 1,33 trilhão para US \$ 10,86 trilhões, respectivamente, entre 2001 e 2015 (LE CORRE; POLLACK, 2017).

Cabe enfatizar a partir de Salama (2012, p. 46):

La Chine s'ouvre beaucoup plus rapidement à l'économie mondiale, le poids de ses exportations par rapport aux exportations mondiales passant de 1 % en 1982 à plus de 10 % en 2010. La Chine, nouvel acteur de l'économie mondiale, a vu la part de ses exportations dans le commerce mondial sextupler entre les mêmes dates. À la veille des grandes réformes décidées en 1979 et instituant le « socialisme du marché », la valeur totale des exportations et des importations de la Chine était de 20,6 milliards de dollars en 1978. En 2010, la valeur de ses échanges internationaux (exportations et importations) était évaluée à 2,974 trillions de dollars, soit 144 fois supérieure à celle de 1978.

A China constitui um grande contribuidor da mudança de geometria ou geopolítica asiática e mundial, por meio de investimentos em infraestrutura. Foi o Estado-nação que mais canalizou de estoque de Investimentos Direto Estrangeiro (IDE) no exterior; em 2014 foi: US\$ 730 bilhões, cerca 26 vezes mais que o valor de US\$ 27,8 bilhões registrado em 2000, segundo Cintra e Pinto (2017).

Para Zhang e Daly (2011):

Before 2004, the size of Chinese overseas direct investment (ODI) was trivial. From 2004, ODI grew significantly, alongside a dramatic expansion of China's current

account surplus. Total ODI increased from US\$2.85 billion in 2003 to US\$56.53 billion in 2009, registering an average growth rate of 55% a year. During the same period, its share in global ODI flow also rose from 0.45 to 5.1%. In 2009, China was not only the largest developing country investor but also the fifth largest investor in the world, following the US, France, Japan and Germany (ZHANG; DALY, 2011, p. 390)<sup>147</sup>.

Entre janeiro e novembro de 2017, o valor total de importação e exportação da China atingiu US \$ 3.70315 trilhões. A exportação foi de US \$ 2,03957 trilhões, com um aumento de 8%, e, a importação foi de US \$ 1,66358 trilhões, com um aumento de 17,3% (MOFCOM, 2017).

Segundo Chi (2017):

Seu crescimento econômico espetacular tem sido aplaudido: crescimento anual do PIB per capita continuamente acima de 7.6% desde 1991; a China tem a segunda maior economia do mundo desde 2010; em 2014, seu PIB total foi de 10 bilhões de dólares estadunidenses, suas reservas em divisas estrangeiras equivaliam a 3.843 bilhões de dólares, e o valor total de suas importações e exportações era de 4.3 bilhões de dólares estadunidenses. Estas são as estatísticas que cimentam a afirmação de que a China é hoje uma economia global relevante. Pode-se felicitá-la por seu desempenho como boa estudante de um país em vias de desenvolvimento que segue o paradigma capitalista, e modelo para as economias menos desenvolvidas. Até se experimenta uma euforia na China a partir do termo “Chimérica”, que alimenta a vaidade de muitos.

[...] Em 2015, dos 1.826 bilionários que aparecem na lista de ricos da Forbes, 213 eram da China continental e quatro deles estavam entre os 50 mais ricos do mundo. Ao mesmo tempo, o coeficiente Gini (que mede desigualdade de renda, em que zero é a perfeita igualdade e um, a perfeita desigualdade) estava em 0.469.13 A pergunta é simples e ingênua: Há alguma relação entre os extremadamente ricos e as massas de pobres? (CHI, 2017, p.117).

Isto quer dizer que a elite minoritária, contrariamente à formulação de Deng Xiaoping, tem se beneficiado com a reestruturação decretada pela Reforma por meio da expropriação da riqueza da maioria. Cerca de um por cento (1%) dos mais abastados da população possui 33% da riqueza, e os 25% dos que estão na linha da pobreza possuem 10% da riqueza (CHI, 2017, p.118).

Ainda com relação ao que diz Chi (2017), o desenvolvimento interno do país, com os investimentos em infraestrutura, contribuíram não apenas para altas taxas de crescimento e desenvolvimento econômico regional acelerado, mas também para danos ambientais extensivos, expulsão de milhões de pessoas de áreas rurais e urbanas, perdas de laços familiares e culturais<sup>148</sup>, ampliação da desigualdade social e concentração de riquezas

<sup>147</sup> Nesse período e após esse período houve investimentos BRICS nos preparativos para os Jogos Olímpicos na China (em 2008), a Copa do Mundo na África do Sul e Brasil (2010 e 2014, respectivamente) e as Olimpíadas de Inverno na Rússia.

<sup>148</sup> Para Chi (2017), as perdas de laços familiares e culturais não são pelo sentimento que se expressa não é de inveja ou rivalidade, “senão de despedida: vão vocês por seu caminho, eu irei pelo meu. Como se ambos os grupos estivessem desconectados um do outro. Entretanto, o crescimento sob a Reforma de Deng Xiaoping tem sido impulsionado em grande medida pela ideologia do dinheiro, da voracidade e do individualismo, e parece

(GRANSOW, 2015). Como também: i) exploração de trabalhadores, por meio de salários baixos e rebaixados, em virtude de grande quantidade de mão-de-obra; 2) segurança social mínima e condições de trabalho perigosas e insalubres; 3) falta de acesso à educação regular nas cidades aos filhos e filhas de trabalhadores/as migrantes<sup>149</sup> (CHI, 2017).

Além de possuir o maior mercado doméstico (maior mercado consumidor em termos populacionais) possui os maiores bancos e fundos de investimentos para apoiar a construção de infraestrutura,

A China transformou-se em “praça financeira” de Xangai em um centro financeiro global. Além do mercado de ações (Shanghai Stock Exchange), já operavam mercados futuros (Shanghai’s Futures Exchange) de petróleo, gás natural e produtos petroquímicos, uma plataforma de negociação de ouro, prata e cobre e, no final de 2014, começou a ser implementada a conexão entre a Bolsa de Valores de Xangai e a de Hong Kong (*cross-border share trading scheme*), como mais uma etapa da abertura da conta de capital e internacionalização da moeda chinesa. Buscou-se consolidar também um sistema de pagamento nacional e internacional - o cartão de crédito e débito bancário UnionPay - aceito 141 países (inclusive no Brasil, dada a associação com o Banco Itaú) e emitido em 30 países. A partir de junho de 2013, começou a operar uma agência de classificação de risco de crédito - Universal Credit Rating Group -, projeto desenvolvido por três agências de rating (Dagong Global Credit, RusRating e Egan-Jones Rating), sediada em Hong Kong, com o objetivo de solidificar um sistema de classificação de risco asiático. Os países-membros dos BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) negociaram um Arranjo Contingente de Reserva, no valor de US\$ 100 bilhões, sendo que a China contribuiu com US\$ 41 bilhões; Brasil, Rússia e Índia, com US\$ 18 bilhões cada um; África do Sul, com US\$ 5 bilhões<sup>150</sup> (CINTRA; PINTO, 2017, p.388).

Esse novo “centro financeiro global” é fundamental para os Estados-nações mundias, para os BRICS, e, sobretudo, para China é fundamental, pois segundo Qureshi (2017), o mundo terá que investir mais que o dobro na infraestrutura dos níveis atuais para atender ao

---

que a lei de ferro da selva tem exercido sua supremacia: o ganhador é aquele que reúne dinheiro, sem importar os meios empenhados para alcançá-lo; o perdedor é o que não tem dinheiro” (CHI, 2017, p. 116).

<sup>149</sup> Segundo Chi (2017, p. 116): “Sem permissão de residência urbana, os trabalhadores migrantes têm que pagar somas exorbitantes para enviar seus filhos à escola nas cidades, e ainda assim, muitas das escolas habilitadas para filhos de trabalhadores migrantes não têm certificação oficial. Em 2013, nas 136 escolas para filhos de migrantes em Beijing, 73 não tinham licença, e mais de 50.000 crianças não puderam ser inscritas oficialmente, tendo que regressar a seus povos de origem para receber educação”. “A agressão que acontece não é somente sobre seus corpos, como por exemplo, a limitação de um tempo fixo para ir ao banheiro, mas também sobre seu sentido de dignidade” (CHI, 2017, p. 116).

<sup>150</sup> Em 2014 na VI Conferência de Cúpula do BRICS, realizado em Fortaleza, Brasil, criaram um fundo de reserva de US\$ 100 bilhões, tendo com principal banco de investimentos, o Novo Banco de Desenvolvimento (NBD) com aporte inicial de US\$ 50 bilhões. podendo chegar a US\$ 100 bilhões, cujo objetivo é financiar projetos de infraestrutura no Brics. Seria forma de construção de nova instituição internacional que forneça aos países emergentes financiamento para o desenvolvimento, em termos melhores e diferentes dos termos do Banco Mundial e do FMI (NAYYAR, 2016). Como enfatiza vice-presidente do Novo Banco de Desenvolvimento (NBD), Paulo Nogueira Batista Jr, “iniciativa de criar o NBD tem um aspecto geopolítico, sem dúvida. Reflete a insatisfação dos Brics com as instituições multilaterais existentes, que demoram a se adaptar ao século XXI e a dar suficiente poder decisório aos países em desenvolvimento” (BATISTA JR, 2016, p.179) e a há um processo de “multipolarização’ da arquitetura econômica e financeira mundial – uma diversificação do quadro institucional e das iniciativas, com perda de peso relativo dos centros tradicionais de poder (FMI, Banco Mundial, OMC etc.)” (BATISTA JR, 2016, p.180).

seu crescimento e objetivos de desenvolvimento nos próximos 15 anos. Isso significa aumentar o investimento em infraestrutura para mais de US \$ 6 trilhões por ano, sendo que o investimento esperado entre 2015 e 2030 é cerca de US \$ 93 trilhões.

A criação de laços cooperativos (de territorialização) da China com a América Latina tem um ponto de partida significativo, em 2004, com visita do então presidente Hu Jintao ao Brasil, Argentina, Chile e Cuba. Ao longo da década seguinte, a China tornou-se um importante parceiro comercial para muitos países da América Latina, e forneceu empréstimos extensos em troca de petróleo e outros recursos naturais.

In 2008 (at the time of the global financial crisis) the Chinese government released its first ever policy paper on LAC [América Latina]. [...]. The most important aspects of China's support for infrastructure development in LAC are investment cooperation (supporting qualified Chinese companies in investing in LAC), financial cooperation (supporting Chinese financial institutions and commercial banks in their activities in LAC), infrastructure construction (strengthening practical cooperation with LAC in transport, information and communication, water conservancy and hydroelectric power and scaling up project contracting in the region), and resources and energy cooperation (expanding mutually beneficial projects). In 2008 China also joined the Inter-American Development Bank (IDB) and committed 350 million US\$ to public and private sector projects.

A subsequent milestone in the intensification of China-LAC economic relations was the visit by Chinese president Xi Jinping to Brazil, Argentina, Venezuela and Cuba in the summer of 2014. This visit saw China and Brazil sign 56 cooperation agreements, mostly in infrastructure construction including railway transportation and electricity transmission. [...]. In January 2015 China hosted the first China-CELAC<sup>151</sup> Forum. This created a regional platform for China-LAC cooperation, comparable to the Forum on ChinaAfrica Cooperation (FOCAC) and the China ASEAN Summit. Alongside a host of cooperation agreements, China pledged to increase trade with Latin America to \$500bn and to invest upwards of \$250bn over the next decade. China also pledged \$20bn in loans for China-Latin America infrastructure projects and created a \$5bn ChinaCELAC Cooperation Fund (GRANSOW, 2015, p. 272).

A China entre 2014 e 2015, passa não só ser a maior consumidor de mercadorias/produtos naturais e *commodities* da América Latina, mas também

[...] los bancos chinos se convirtieron en los principales prestamistas de muchos de los gobiernos latinoamericanos. De hecho, el financiamiento chino a la región se incrementó exponencialmente entre 2012 y 2014/15, en una escala mayor al financiamiento provisto a la región por el Banco Mundial y el BID en su conjunto (Gallagher, 2016). Los préstamos chinos fueron principalmente dirigidos al desarrollo de infraestructura y a proyectos extractivos, mientras que las

---

<sup>151</sup> Comunidade de Estados Latino-americanos e Caribenhos (CELAC) foi criada em 2011 em Caracas (Venezuela), é a primeira organização que inclui a todos os países da América Latina e do Caribe. É formada por: Antígua e Barbuda; Bahamas; Barbados; Dominica; Granada; Haiti; Jamaica, Montserrat; São Cristóvão e Nevis; Santa Lúcia; São Vicente; Granadinas; Suriname; Trinidad e Tobago; a Argentina; Belize; Bolívia; Brasil; Colômbia; Costa Rica; Chile; Equador; El Salvador; Guatemala; Guiana; Honduras; México; Nicarágua; Panamá; Paraguai; Peru; República Dominicana; Uruguai; e, Venezuela.

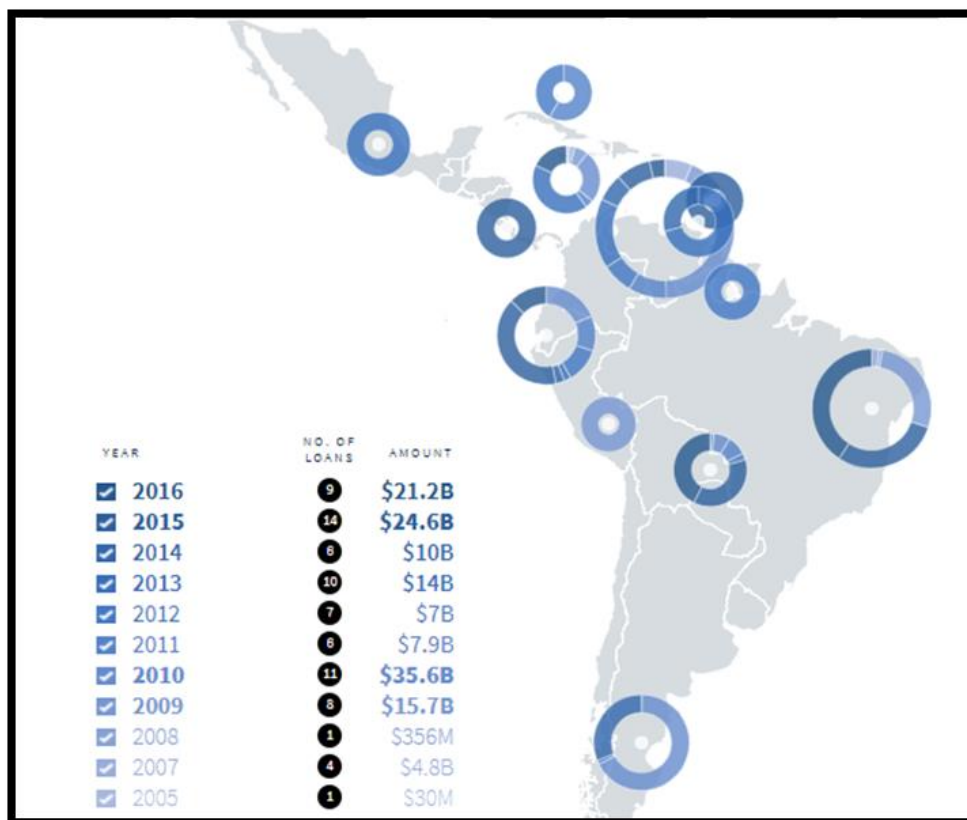
exportaciones de la región siguieron concentradas en materias primas como soya, cobre, níquel, hierro y petróleo, y los productos manufacturados de la región enfrentaban una dura competencia con los productos chinos en el mercado mundial. [...] En 2015 dos bancos de desarrollo de China - China Development Bank y Export-Import Bank of China - proveyeron con más de 29.000 millones en préstamos a gobiernos latinoamericanos, además de otros financiamientos en curso (SERBIN, 2016, p. 44-5).

[No] mes de marzo del año 2013, por segunda vez emprende gira por la región latinoamericana, el presidente chino, Xi Jinping. Durante su estancia en Brasil se reunió con los líderes del grupo BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Suráfrica) y, posteriormente el jefe de Estado chino se reunió con su homóloga brasileña, Dilma Rousseff, con la Comunidad de Estados de Latinoamérica y el Caribe (CELAC). Estas reuniones ponen en evidencia la alta prioridad que las naciones latinoamericanas así como China le asignan a las relaciones comerciales y políticas con América Latina y el Caribe. [...] Posteriormente, el primer ministro de China, Li Keqiang, realizó entre el 18 y 26 de mayo 2015 una visita oficial a Brasil, Colombia, Perú y Chile. Durante esta gira, el primer ministro Li Keqiang propuso que China y América Latina y el Caribe enfoquen esfuerzos para construir cuatro grandes pilares consistentes en la amistad y confianza mutua, beneficio recíproco y ganancia compartida, aprendizaje mutuo en lo cultural y la cooperación integral, con miras a consolidar en conjunto los cimientos de la comunidad de destino común chinolatinoamericana (DAZA, 2016, p. 64).

Segundo Daza (2016), a CELAC e China assinaram uma cooperação de 2015-2019, cujos objetivos são: i) um fundo de cooperação por 5.000 milhões de dólares, orientado a promover a cooperação em projetos da indústria manufatureira, novas tecnologias e desenvolvimento sustentável; ii) uma linha de crédito por 10.000 milhões de dólares para a construção de infraestrutura, inclusive ferrovias, rodovias, portos, centrais e redes elétricas e instalações de telecomunicações; iii) um fundo especial de fomento da cooperação agrícola, no valor de 50 milhões de dólares; e, iv) parques agroindustriais e zonas de investimento e desenvolvimento agrícolas). Essa cooperação da China pauta-se-ia em “*new type of Great Power relations*” (*xinxing daguo guanxi*) menos assimétrica com relação, por exemplo, a política exterior norte-americana.

Os financiamentos e empréstimos chineses por país e setor na América Latina cresceram significativamente entre 2005 e 2016 (Figura 23 e Tabela 8):

**Figura 23:** Distribuição espacial dos empréstimos/financiamentos na América Latina pela China (2005 a 2016)



Fonte: Gallagher e Myers (2016).

**Tabela 8:** Compromissos de empréstimos chineses por país e setor (US \$, bi = bilhão, mi = milhão) (2005- 2016) - países da América Latina (acumulados nesse período)<sup>152</sup>.

Países	Total	Infraestrutura	Energia	Mineração
Venezuela	62,2 bi	4,391 bi	55 bi	1,7 bi
Brasil	36,8 bi	1,2 bi	34,306 bi	-
Equador	17,4 bi	80 mi	6,092 bi	-
Argentina	15,3 bi	12,373 bi	2,7 bi	-
Bolívia	3,5 bi	1,279 bi	1,60 bi	422 mi
Trinidade e Tobago	2,6 bi	2,6 bi	-	-
Jamaica	1,8 bi	1,559 bi	-	-
México	1 bi	1 bi	-	-
Costa Rica	395 mi	395 mi	-	-
Barbados	170 mi	170 mi	-	-
Guiana	130 mi	130 mi	-	-
Bahamas	99 mi	99 mi	-	-
Peru	50 mi	50 mi	-	-

Fonte: elaborado a partir de Gallagher e Myers (2016).

A partir de 2008 a China (Figura 24) começa a realizar empréstimos/financiamentos significativos. Segundo Contipelli e Picciau (2015), a crise econômica e financeira que

<sup>152</sup> Vide em Apêndice L os projetos em detalhe.



ocorreu em 2008<sup>153</sup> que afetou profundamente os EUA e a Europa, permitiu que a China aproveitasse sua relação com os países em desenvolvimento, especialmente a África e a América Latina, como forma de estimular o mercado interno e diversificar as exportações.

Como forma também de enfrentar a crise financeira de 2008, a China construiu a seguinte estratégia:

Em 2009, apesar da forte contribuição negativa das exportações líquidas, a taxa de crescimento do PIB manteve-se em um patamar similar ao do ano anterior (levemente inferior a 10%). [...] isso foi possível em função de um elevadíssimo aumento da contribuição da formação bruta de capital para o crescimento, atípica até mesmo para os padrões chineses. Esse movimento se deveu ao gigantesco pacote de estímulo fiscal anunciado pela China em novembro de 2008, no valor de RMB 4 trilhões (cerca de US\$ 580 bilhões ou 14% do PIB), que foi direcionado principalmente para infraestrutura e construção, levando a um imenso aumento na taxa de formação bruta de capital, de 42% para 47% do PIB entre 2007 e 2009. gigantesco pacote de estímulo fiscal anunciado pela China em novembro de 2008, no valor de RMB 4 trilhões (cerca de US\$ 580 bilhões ou 14% do PIB), que foi direcionado principalmente para infraestrutura e construção, levando a um imenso aumento na taxa de formação bruta de capital, de 42% para 47% do PIB entre 2007 e 2009. [...] Esse pacote de estímulos contou também com um afrouxamento da política monetária. De fato, a forma de financiamento desses gastos não ocorreu majoritariamente por injeção direta de recursos fiscais, mas sim pelo aumento da concessão de crédito às corporações não-financeiras (DE CONTI; BLIKSTAD, 2017, p. 12).

Um dos setores com maior volume financeiro na América Latina foi o setor de energia (hidrelétricas); e, os projetos de infraestrutura configuram-se como componente comum de todos os países. No caso no setor de energia podem-se enumerar os seguintes países que tiveram fontes de atenção - o Brasil, Argentina, Venezuela, Equador e Bolívia, respectivamente: a) a State Grid venceu o leilão para construir o linha de Belo Monte/Brasil, a maior linha de transmissão do país; b) a Usina Hidrelétrica de Tocoma e a modernización das unidades 1 a 6 da casa de Máquina I da Central Hidroelétrica Simón Bolívar (na Venezuela); c) Minas-San Francisco Hydropower (Equador); d) Coca-Codo Sinclair hydroelectric dam (Equador); e) Finance Coca-Codo dam transmission system (Equador); f) Central Hidroeléctrica Sopladora (Equador); e, g) Rosita hydroelectric power plant (Bolívia).

Essas hidrelétricas foram construídas, financiadas e/ou compradas por empresas estatais chinesas: State Grid, Consórcio Chinês Sinohydro; China Railway Engineering Corporation (CREC), China Camc Engineering (CAMCE), Citic Construction Co. Ltd. (CITIC), China Gezhouba Group Overseas Investment Co.

<sup>153</sup> Para Contipelli e Picciau (2015) a China se apresentou como um novo pólo de oportunidades e vantagens para países em desenvolvimento, principalmente países da América do Sul e a África. Ambos os continentes poderiam oferecer suas *commodities* para sustentar a crescente economia do Dragão asiático e obter ajuda financeira incondicional em troca de ajuda e empréstimos que possam custear políticas sociais e programas de infraestrutura.

Os novos projetos da China na América Latina, apesar de se diversificarem, ainda focam os recursos financeiros no setor de energia, por exemplo: aquisição pela Companhia energética estatal China Three Gorges Corpor da usina hidrelétrica de Chaglla, no Peru; a construção e financiamento das hidrelétricas Jorge Cepernic e Néstor Kirchner/Argentina; a chinesa Sinohydro, por exemplo, possui um projeto hidrelétrico no Cochabamba/Bolívia. Além disso, houve aquisições por empresas chinesas no setor hidrelétrico brasileiro:

- Em 18 de maio de 2016, o projeto de transmissão elétrica Teles Pires, que conecta as usinas hidrelétricas do rio Teles Pires, foi concluído e posto em operação. O projeto, com um investimento total de US\$ 1,14 bilhão, foi leiloado em março de 2012 e um consórcio entre a Malha Estatal chinesa e a COPEL ganhou a licitação.
- Em 13 de abril de 2016, a State Grid Brazil Holding, filial da gigante de malhas elétricas chinesa, venceu no leilão da Aneel e conseguiu contratos para operar dois empreendimentos de transmissão de energia em Paranatinga, Mato Grosso, com preços de US\$ 95,6 milhões e US\$ 17,5 milhões, respectivamente.
- Em 25 de novembro de 2015, a companhia China Three Gorges (CTG) venceu o leilão das usinas Jupia e Ilha Solteira, localizadas no rio Paraná. Com a aquisição de US\$ 3,7 bilhões das usinas hidrelétricas, de capacidade instalada total de aproximadamente 5 GW, a CTG Brasil se tornou a segunda maior geradora privada de energia do Brasil.
- Em 29 de dezembro de 2016, a empresa China Three Gorges concluiu a aquisição das ações da Duke Energy International Brazil Holdings com o preço de US\$ 946,7 milhões. A última tem subsidiárias que atuam nos setores de geração e comercialização de energia elétrica no Brasil (PORTUGUESE, 2018, s.p.).

Mas há um processo de diversificações, que com certeza superarão o setor de energia, é o de infraestrutura: hidrovias, rodovias, ferrovias, portos e silos/armazéns. A construtora chinesa Sinohydro está negociando com a Odebrecht para assumir a participação da empresa brasileira no projeto de navegabilidade do Rio Magdalena, na Colômbia, um acordo que poderia salvar o contrato de 873 milhões de dólares. Além disso, as estatais chinesas Cheng Dong International e China Harbour tem o projeto de interligar o Suriname a Manaus, incluindo um porto de águas profundas, uma rodovia e uma ferrovia, reduzindo a necessidade de navegação fluvial.

Uma das maiores empresas ferroviárias do mundo, a chinesa CRCC (China Railway Construction Corporation) estuda liderar um consórcio para construir a Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste) e integrá-la ao porto de Ilhéus (BA). Tudo com a intenção escoar soja do Centro-Oeste até o porto baiano. Além disso, o projeto Ferrogrão desenhado para conectar Mato Grosso e o Pará, ligando Sinop (MT) a Itaituba (PA) (aos portos graneleiros); e, da Ferrovia paraense, do qual há o interesse também da CRCC.

Cabe pontuar que esse circuito produtivo internacional de compra, venda e fusões estão imersas na financeirização da economia mundial, dos fluxos monetários em direção à valorização fictícia e especulativa, por meio de investimentos especulativos lucrativos e

creditícios, de bancos e multinacionais (CHESNAIS, 2016). O exemplo, “mais emblemático” disso é o financiamento de US\$ 700 milhões da China Communication and Construction Company (CCCC) para a construção de um Terminal de Uso Privado no Porto de São Luís (MA), firmado na reunião dos BRICS, dia 03 de setembro de 2017. Além disso, a linha de crédito de US\$ 3 bilhões do China Development Bank (CDB) para o BNDES.

Além disso, Fiagril Participações, *holding* com sede em Mato Grosso, vendeu uma participação de 57% (por cerca de por cerca de US\$ 200 milhões, parte em dinheiro e parte por meio da assunção de dívidas) em sua subsidiária Fiagril Ltda para a chinesa Hunan Dakang Pasture Farming Co. Ltd (SNA, 2018a), contudo a China Communications Construction Company (CCCC) adquiriu a construtora Concremat e o Shanghai Pengxin Group, ficando com a participação da Fiagril<sup>154</sup>.

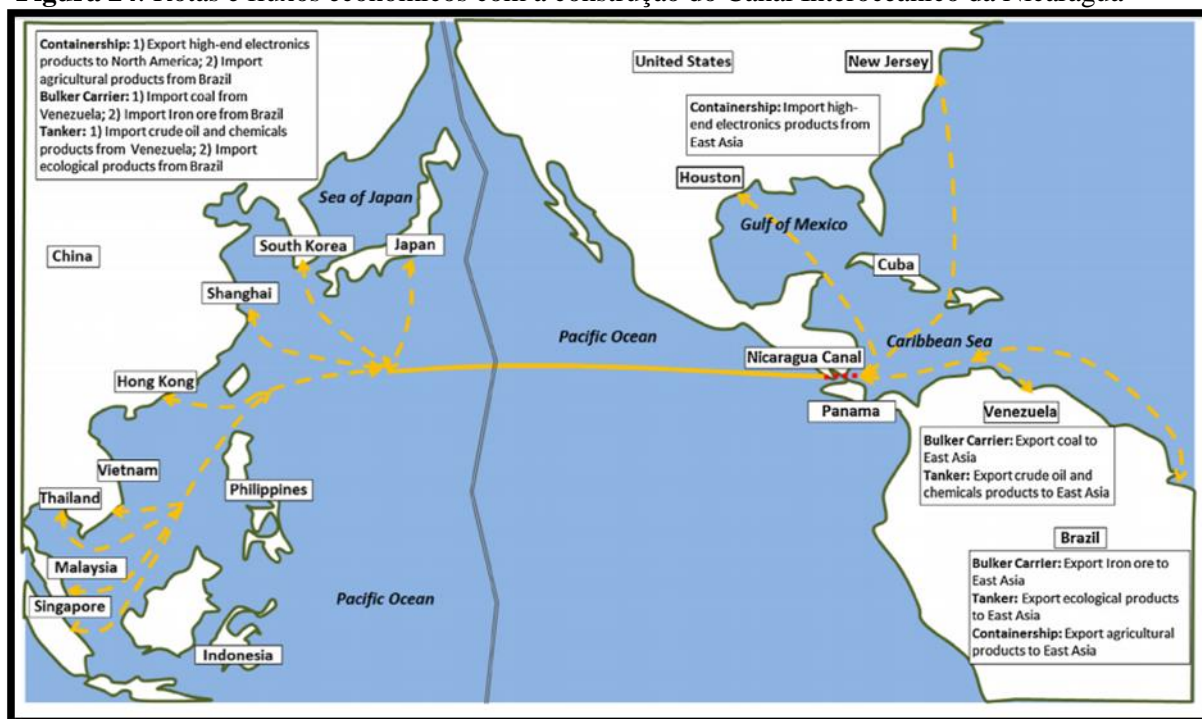
A China está fazendo um aporte financeiro na América Latina, estimado em US\$ 50 bilhões, na construção do Canal Interoceânico da Nicarágua<sup>155</sup>. Canal com mais de 278 km de extensão; maior e mais complexo do que o Canal do Panamá (CINTRA; PINTO, 2017), com financiamento da HKNCD (Hong Kong Nicaragua Canal Development). O novo canal será uma via interoceânica que ligará as costas do Caribe e Pacífico, deverá ser operacional até 2020 (YIP; WONG, 2015) (Figura 24).

---

<sup>154</sup> A Fiagril Ltda é uma empresa cujo foco está na originação de grãos, na distribuição de insumos agrícolas e na produção de biodiesel, possui um valor de mercado total foi estimado em US\$ 700 milhões. Mantém participações em coligadas como Cianport (logística), Serra Bonita Sementes, F&S Agrisolution e Bioplanta (SNA, 2018b). Segundo SNA (2018b) já havia sinalização de que a Fiagril estava em busca de um “sócio estratégico” desde o fim de 2014; isso como forma de ampliar seu mercado.

<sup>155</sup> Em 8 de outubro de 2012, o governo da Nicarágua assinou um memorando de entendimento com um consórcio chinês para a construção de um novo canal, o Canal da Nicarágua. O Congresso da Nicarágua aprovou o projeto do canal em 24 de junho de 2013, e sua construção é vista como controversa. O chefe da autoridade do canal anunciou em 4 de janeiro de 2014 que a construção provavelmente começará em 2015.

**Figura 24:** Rotas e fluxos econômicos com a construção do Canal Interoceânico da Nicarágua



Fonte: Yip e Wong (2015, p. 10)

Esse novo canal segundo Yip e Wong (2015) pode contribuir em: a) ajustes nos fluxos internacionais de matérias-primas (de navios maiores, Triple E, de comprimento de 400 m e 18,000 TEU e 15.5 de calado e um cenário de 2020, 20,000–25,000 TEU, 440–450 de comprimento e 16,5 m de calado), cargas e produtos acabados; b) padrões espaciais de produção e domínio geopolítico Chinês; c) governança oceânica de quatro países emergentes, Brasil, Rússia, Índia e China. Por isso, o financiamento do Porto de Mariel, em Cuba (o Canal da Nicarágua é próximo ao Porto de Mariel). Assim contribuindo para uma corrida de planejadores dos países para se adaptarem a essas transformações “técnicas”.

A cooperação ou laços econômico-comerciais entre China e América Latina ou de uma forma ampla, o mundo, tende se expandir. Segundo Shahrokhi et al (2017) o futuro dos países dos BRICS e dos países do mundo seria a realização de megaprojetos de infraestrutura transnacional “conduzido”<sup>156</sup> pela China, para uma classe média torne-se forte, para que possa ajudar a enfrentar a volatilidade dos preços das *commodities* e salvar da turbulência ou crise financeira.

<sup>156</sup> Outros quatro megaprojetos estão em andamento ou concluídos. Primeiro, uma nova autoestrada, estimada em US\$ 4 bilhões, ligará Kunming, capital da Província de Yunnan, à capital da Tailândia, Bangkok, passando pela província de Luang Namtha, norte do Laos, pelo estado de Shan em Mianmar e por Hanói no Vietnã (CINTRA; PINTO, 2017).

O maior megaprojeto de infraestrutura “conduzido” pela China é o ‘*One Belt One Road*’ *Initiative* (OBOR). Iniciativa que começou a ser costurada em setembro de 2013, quando o Presidente chinês, Xi Jinping, lançou a possibilidade de construção de *Silk Road Economic Belt* durante sua visita ao Cazaquistão. Em outubro de 2013, o projeto amadureceu, quando o Presidente Xi propôs a ASEAN (Associação de Nações do Sudeste Asiático<sup>157</sup>) estreitar relações a partir da construção da *21st Century Maritime Silk Road* como forma de promover a cooperação marítima. Em seu discurso no parlamento indonésio, Xi também propôs o estabelecimento do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) para financiar a construção de infraestruturas e promover a interconectividade regional e a integração econômica (CHINA, 2018)<sup>158</sup>. Portanto, o OBOR é formado por o *Silk Road Belt* e *Maritime Silk Road*.

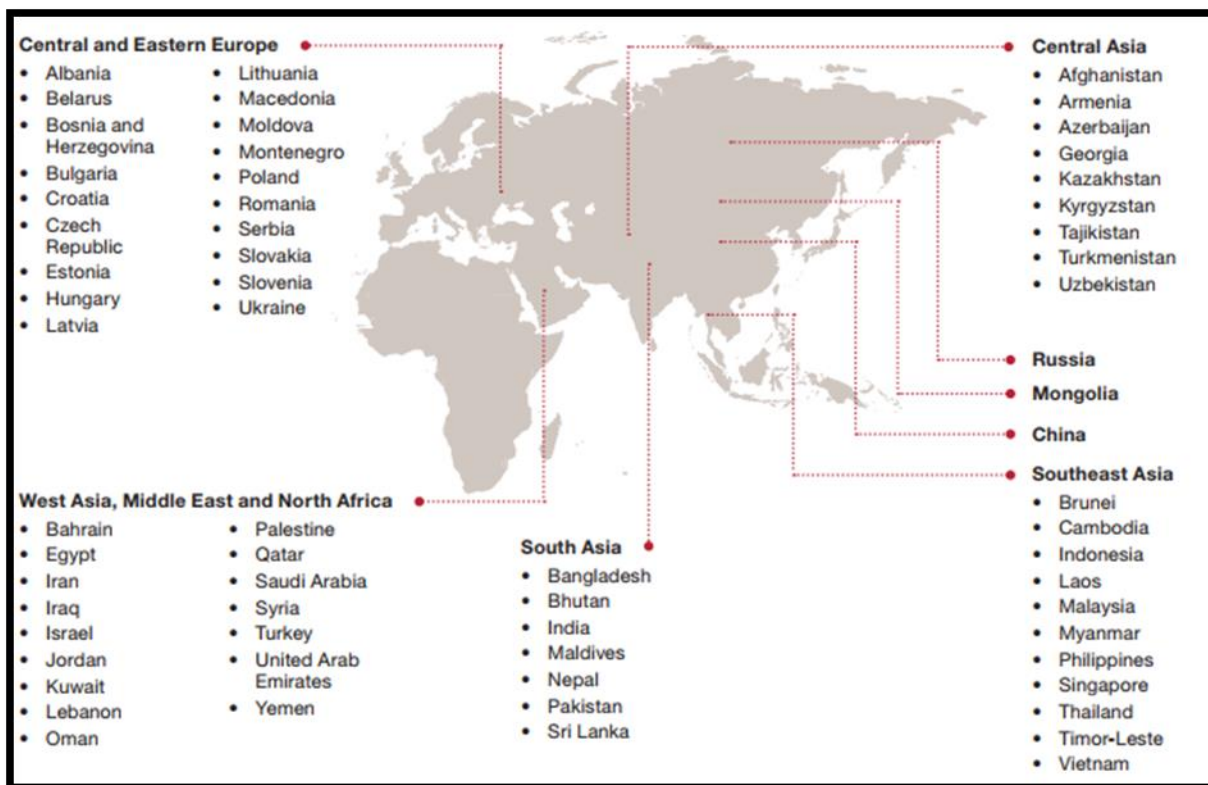
A Iniciativa segundo Yu e Chang (2018) refere-se a uma rede cooperação econômica transcontinental, ou um “*project of transregional multilayered connectivity aiming to unlock the development potential of the Eurasian continent and its African neighborhood*” (ANDORNINO, 2017, p.6). O *Silk Road Belt* é principalmente terrestre, compreendendo rotas ferroviárias, estradas, oleodutos e gasodutos de gás natural; estendendo-se de Xi'an na China central, atravessando a Ásia Central e, finalmente, chegando a Moscou, Roterdã e Veneza. Abrange a maioria dos países do Nordeste da Ásia, Ásia Ocidental e África do Norte e Europa Central e Oriental. Sendo formado por seis corredores: a Nova Ponte da Terra Eurasiana; China-Mongólia-Rússia; China-Ásia Central-Ásia Ocidental; Corredor China-Indochina Península; Corredor Econômico China-Paquistão; e o Corredor Econômico Bangladesh-Índia-Myanmar (TEKDAL, 2017).

Já a *Maritime Silk Road* é uma rede marítima de rotas de navegação e portos, que abarca a África Oriental e o Mar do Norte do Mediterrâneo. O projeto integrado envolverá 65 países com uma população total atingindo 4,4 bilhões e de 30% da economia global (Figura 25). É mais do que sete vezes maior que o Plano Marshall dos Estados Unidos para reconstruir a Europa após a Segunda Guerra Mundial.

<sup>157</sup> Associação criada em 1967. Os países que integram a ASEAN são: Brunei, Camboja, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Singapura, Tailândia e Vietnã. A ASEAN soma mais de 620 milhões de habitantes e um PIB próximo a US\$ 2,5 trilhões (ANDORNINO, 2017).

<sup>158</sup> Segundo Yu e Chang (2018), a Iniciativa tem sua interoperação oficial elaborada em um documento de política interna, intitulado *Vision and Actions on Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road*, que foi emitido em conjunto pelo National Development e a Comissão de Reforma, Ministério das Relações Exteriores e Ministério do Comércio, em março de 2015.

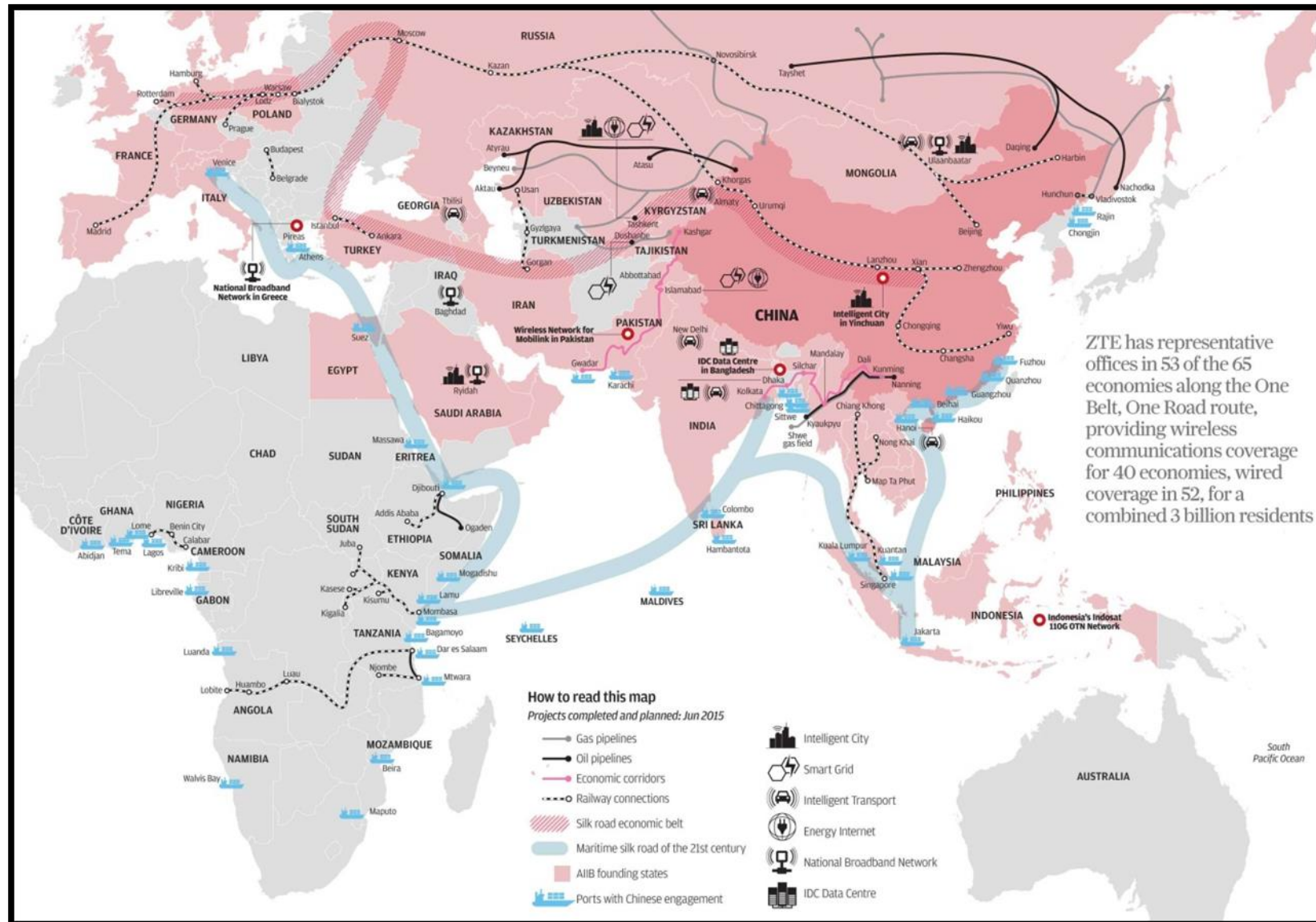
**Figura 25:** Países incluídos na 'One Belt One Road' Initiative



Fonte: PwC Growth Markets Center (2018, p.4)

O OBOR estabelece cinco prioridades: promover a coordenação das políticas, aumentar a conectividade, alcançar o comércio sem obstáculos, realizar a integração financeira e fortalecer a ligação entre os povos (Figura 26).

Figura 26: Silk Road Belt (tracejado rosa) e Maritime Silk Road (tracejado em azul)



Fonte: SCMP - South China Morning Post (2016)

**Observação:** Escolhemos essa figura não pela qualidade, mas para mostrar que há diversos jogos de interesses em qualquer atividade geopolítica. Nessa figura mostra que a ZTE está em 53 dos 65 países que envolvem One Belt One Road' Initiative. A ZTE é fornecedora de equipamentos de telecomunicações para 135 países e vem estabelecendo acordos de cooperação com grandes lideranças estratégica de telecomunicações como a Portugal Telecom, France Telecom, a Alcatel, Ericsson e Nortel em NGN e sistemas móveis, com a Hutchison 3G, e com Marconi em sistemas de transmissão óptica.

Segundo Sheng (2017) os investimentos na Iniciativa são o seguinte:

[...] excess of US\$1.4 trillion worth of announced projects up to mid-2016 and an estimated US\$4 trillion cost for all projects. HSBC has reported that in 2015 alone, Chinese enterprises invested in 49 countries along the New Silk Road, with investments totalling US\$14.8 billion, or one-eighth of China's total nonfinancial outbound direct investment (ODI). To fund this, China established three new institutions—the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) with US\$100 billion capital, New Development Bank (formerly BRICS Bank) with US\$50 billion and the Silk Road Fund (US\$30 billion) (SHENG 2017, p. 239).

Em março de 2015, quando a China divulgou um plano de ação sobre a *Iniciativa Belt and Road*, incluindo os princípios, o quadro, as prioridades e os mecanismos de cooperação para os países abrangidos pela *Iniciativa Belt and Road* (ZHANG, 2017), os recursos eram outros; como expresso no discurso do Presidente chinês Xi Jinping, no Fórum Belt and Road para Cooperação Internacional, em maio de 2017:

Total trade between China and other Belt and Road countries in 2014–2016 has exceeded U.S.\$3 trillion, and China's investment in these countries has surpassed U.S.\$50 billion. Chinese companies have set up 56 economic cooperation zones in over 20 countries, generating some U.S.\$1.1 billion of tax revenue and 180,000 jobs for them.

– These four years have seen expanded financial connectivity. Financing bottleneck is a key challenge to realizing connectivity. China has engaged in multiple forms of financial cooperation with countries and organizations involved in the Belt and Road Initiative (JINPING, 2017, s.p.).

Segundo Meltzer (2017), além desses investimentos o dragão asiático começa a realizar acordos comerciais, como o Acordo Regional de Parceria Econômica Regional (RCEP) envolvendo os países da ASEAN + 6 (China, Japão, Coreia do Sul, Índia, Austrália e Nova Zelândia). O acordo seria forma para que a China diminuisse o excesso de capacidade em indústrias como o aço e o cimento, uma vez que os projetos de infraestrutura apoiados pela iniciativa aumentariam a demanda externa das exportações chinesas, sobretudo, para como forma de reativar seu PIB que vem caindo. Segundo Zhang (2017) a economia chinesa entrou em uma situação "*new normal*", com crescimento do PIB estável e menor.

O crescimento real do PIB, em 2014, foi de 7,3%, e de 6,7%, em 2016, sendo que em 2012 foi de 7,9%; portanto, esvazir o excesso de exportação da China<sup>159</sup>, por meio da abertura de novos mercados e clientes é imprescindível. Além disso, a iniciativa sob liderança chinesa, evidencia um modelo de crescimento para encontrar novos mercados onde pode continuar

<sup>159</sup> Entre esses excessos: aço, ferro, alumínio, cimento, carvão, vidro plano e papel.



fazendo mais investimentos em infraestrutura como objetivo realizar um destoque de créditos e títulos lançados mercado, por bancos, fundos, seguradoras e empresas estatais chinesas<sup>160</sup>.

O OBOR é tradução da exportação de riscos, já que é pautado, sobretudo, em créditos fictícios, conforme visulizado no discurso do Presidente chinês Xi Jinping: “*We should establish a stable and sustainable financial safeguard system that keeps risks under control, create new models of investment and financing, encourage greater cooperation between government and private capital, and build a diversified financing system and a multitiered capital market. We should also develop inclusive finance and improve financial services networks*” (JINPING, 2017, s.p).

A China ao contruir uma geopolítica de (sua) territorialização por um regime de desenvolvimento (blocos e iniciativas, BRICS e OBOR) e de instituições (Bancos financiadores ou de investimentos<sup>161</sup>) para contrapor a influência de Washington, vem defendendo uma geopolítica de reciprocidade forçada<sup>162</sup> (CINTRA; PINTO, 2017). Reciprocidade forçada, pautada na cooperação como algo imprescindível na nova *International Order*.

Essa *International Order* vem ocorrendo calcado em um processo de cooperação (negociação velada) dos países componentes BRICS que vão desde um processo generalizado neoliberal (vendas/concessões, fusões e parcerias) e divisão social do trabalho até a enraizamento do OBOR como um projeto global, com a narrativa de parcerias como elemento de divisões de lucros globais. O OBOR, por exemplo, estaria sendo utilizado como um projeto guarda-chuva, isto é, cobrindo diversos continentes que não compõe o OBOR. Pode-

<sup>160</sup> Segundo o relatório da UNCTAD (2017) os fluxos globais foram de quase US \$ 1,8 trilhões em 2017, e subirão em 2018 para US \$ 1,85 trilhão.

<sup>161</sup> Segundo Vidor (2016, p. 21): “Bancos de Investimento: instituições financeiras privadas especializadas em operações estruturadas para empresas. Tais operações podem envolver participação acionária ou societária de caráter temporário em empresas ou financiamentos, a médio e longo prazos, para suprimento de capital fixo ou de giro, mediante aplicação de recursos próprios ou captados junto ao público. Possuem natureza privada, devem ser constituídos sob a forma de sociedade por ações e adotar, obrigatoriamente, em sua denominação social, a expressão “Banco de Investimento”. Não possuem contas correntes”.

<sup>162</sup> Reciprocidade forçada calcada na integração financeira, expressas no documento que norteia o OBOR, “**Vision and Actions** on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road” (em 2015): “Financial integration is an important underpinning for implementing the Belt and Road Initiative. We should deepen financial cooperation, and make more efforts in building a currency stability system, investment and financing system, and credit information system in Asia. We should expand the scope and scale of bilateral currency swap and settlement with other countries along the Belt and Road, open and develop the bond market in Asia, make joint efforts to establish the Asian Infrastructure Investment Bank and BRICS New Development Bank, conduct negotiation among related parties on establishing Shanghai Cooperation Organization (SCO) financing institution, and set up and put into operation the Silk Road Fund as early as possible. We should strengthen practical cooperation of China-ASEAN Interbank Association and SCO Interbank Association, and carry out multilateral financial cooperation in the form of syndicated loans and bank credit. We will support the efforts of governments of the countries along the Belt and Road and their companies and financial institutions with good credit-rating to issue Renminbi bonds in China. Qualified Chinese financial institutions and companies are encouraged to issue bonds in both”.

se observar no discurso e uso do OBOR, que a *China Railway Construction Corporation Limited* (CRCC), vem se utilizando. A CRCC é uma magacorporação de construção civil (empresa chinesa que vem atuando na maioria das obras de infraestrutura no mundo e no Brasil) que a não-parceria significaria está fora do jogo e das negociações globais:

On the morning of September 2, Chairman of CRCC and Secretary of Party Committee Meng Fengchao made an official visit to Brazil's Minister of Planning, Development & Management Dyogo Oliveira, who is coming to China to participate in BRICS Leaders Meeting 2017. The two sides made friendly exchanges on further strengthening cooperation in the field of infrastructure construction. Chairman Meng Fengchao made a brief introduction to Minister Dyogo Oliveira on CRCC'S business segments and business developments in the global market. Meng Fengchao told Dyogo Oliveira that CRCC has been actively implementing the "going out" strategy in the recent years and takes "The Belt and Road" initiative as an opportunity to further develop the overseas markets. At present, CRCC's overseas business cover 112 countries and regions worldwide. CRCC has always attached great importance to the Brazil Market, and hopes to take Mr. Oliveira's visit to China as a turning point to push forward the bilateral cooperation and to achieve mutual benefit and win-win situation. The two sides also carried out discussions and exchanges on the cooperation of specific projects (CRCC, 2018a [Chairman Meng Fengchao makes an official visit to Brazil's Minister of Planning, Development & Management Dyogo Oliveira, no dia 08 de setembro de 2017] (CRCC, 2018a, s.p). On the morning of Dec. 12, CRCC vice president Li Ning met with the visiting delegation led by Joao Lyon, Vice Governor of the State of Bahia from Brazil, at CRCC HQ. The two sides exchanged extensively and reached a consensus on matters related to infrastructure construction. [...] CRCC has actively responded to "The Belt and Road" initiative and given full play to its advantages in the construction of infrastructure in many countries. Mr. Li Ning also expressed that the South American market, including Brazil, has been highly concerned by CRCC, and believed that CRCC will surely make greater contribution to the infrastructure construction in Brazil through the joint efforts of the two sides (CRCC, 2018b, s.p).

Ao evocar o OBOR e sua reciprocidade forçada contradiz os princípios do princípios do *Vision and Actions* do OBOR que é o respeito mútuo pela soberania e o benefício mútuo. Soberania e respeito mútuo que vem sendo sistematicamente violada e subjugada a estratégia incipiente de construção de ilusão de uma liderança conjuntiva e simétrica. Cabe assinalar novamente que o Brasil é um dos países com maior foco de ampliação dos investimentos chineses<sup>163</sup>, conforme o Ministério de Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG,

---

<sup>163</sup> Desde 2010 ocorreu o estabelecimento, de vários bancos chineses no Brasil – estão aqui presentes mediante investimentos *greenfield* ou aquisição de outros bancos, além do CDB, o ICBC, o Banco da China, o China Construction Bank, o Banco de Comunicações da China, entre outras instituições -, amplia as perspectivas para as relações financeiras. Por outro lado, a evolução dessas relações, em paralelo com a transferência, em 2012, das operações comerciais na Ásia para o escritório da Petrobras em Cingapura, principal hub de petróleo do leste asiático, fez com que o escritório em Pequim tenha voltado sua atuação, desde 2015, majoritariamente para a área financeira e de parcerias (CNIF, 2018).

2018). Entre 2003 e início de 2018 foram anunciados e confirmados 262 projetos no Brasil, com valores totais de US\$ 126,7 bilhões<sup>164</sup>.

Um dos projetos confirmados foi realizado pela *China Merchants Port*<sup>165</sup>, que adquiriu 90% do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), no Brasil, por cerca de US \$ 920 milhões (HUO; ZHANG; CHEN, 2018) (Vide em anexo *holding* e/ou aquisições de empresas chinesas no setor portuário no mundo). Portanto, há diversos portos no mundo sendo comprados ou financiados por bancos com sede na China, cujo objetivo do ponto de vista da cadeia valor global de *commodities* (que inclui diversos agentes: armadores, exportadores, multinacionais agrícolas e *tradings*) seria a “*conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada (en muchos de los casos latinoamericanos se nota una proliferación de puertos con empresas y terminales que no consideran una geopolítica global y menos que estos*” (OJEDA-CÁRDENAS, 2011, p. 22).

O escrito de Ojeda-Cárdenas, (2011) se entrelaça muito bem com que afirma Ruan, Feng e Pang (2018), de que muitos países, multinacionais e *tradings* estão desenvolvendo novas estratégias adequadas para favorecer ainda mais a conexão econômica mundial, por meio da construção de uma rede de serviços portuários, que consiste em um *hub* (porto concentrador, gigantesco, como o Porto Mariel) e portos de pequeno e médio porte, como forma de compartilhar diferentes tipos de serviços portuários, no qual seriam integradas à rede de cadeia de *commodities*.

No Brasil a China possui diversos projetos relacionados e conectados ao setor portuário como de energia, petróleo e gás, manufaturas, “alimentos” e infraestrutura como todo:

Entre 2003 e 2017, foram US\$ 47 bilhões em investimento direto no país, sem contar a Usina Hidrelétrica São Simão, que o grupo chinês State Power Investment Corporation (Spic), dono da Pacific Energy, arrematou por R\$ 7,2 bilhões na semana passada. Equivalente a US\$ 2,3 bilhões, o bônus de outorga, no entanto, é um aperitivo diante da previsão de injeção de US\$ 20 bilhões nos próximos 12 meses.

<sup>164</sup> Segundo Boletim Bimestral sobre Investimentos Chineses no Brasil, nº 4, elaborado pela Secretaria de Assuntos Internacionais, houve anúncios de investimentos chineses até dezembro de 2017, os quais foram: 1) A Chint Group, empresa chinesa produtora de equipamentos para instalações elétricas, anunciou que aportará cerca de US\$ 34,2 milhões em uma fábrica de módulos solares em Extrema/MG; e, 2) A YAPP Automove Parts, fabricante de tanques plásticos para o setor automotivo, estaria se preparando para investir US\$ 24,63 milhões para a instalação de uma planta em Gravataí/RS até o segundo semestre de 2019 (MPDG, 2018).

<sup>165</sup> A *China Merchants Port* compõe o China Merchants Group (CMG). A CMG é um conglomerado estatal de Hong Kong, sob a supervisão direta da Comissão Estatal de Supervisão e Administração de Ativos do Conselho Estatal. Até o final de 2016, a empresa tinha o total de ativos sob gestão de 6,81 trilhões de Renminbi (RMB) (moeda chinesa). Os lucros da empresa atingiram um recorde desde 2015, com a receita aumentando 78% para 495,4 bilhões de RMB, o lucro total cresceu 34% para 111,2 bilhões de RMB em 2017. É um conglomerado com três plataformas de negócios: da indústria, finanças, investimento de capital e operacional (CMG, 2018).

Em 2017, os chineses devem aportar mais de R\$ 24 bilhões, cerca de US\$ 7,5 bilhões, no Brasil. Além da usina São Simão arrematada pela State Power Investment Corporation (Spic), que havia comprado a Pacific Energy em abril, a gigante mundial do setor elétrico State Grid pagou R\$ 14 bilhões pelo controle acionário da CPFL Energia no início do ano.

O grupo HNA assumiu a participação de 31% da Odebrecht na concessionária do Aeroporto Galeão (RJ) por cerca de R\$ 60 milhões. E, no início de setembro, a China Merchants Port Holdings adquiriu 90% da operadora portuária TCP Participações, no Porto de Paranaguá (PR), por R\$ 2,9 bilhões.

A parceria com bancos no mercado brasileiro facilitou aquisições e fusões, que são as principais formas de ingresso de capital chinês no Brasil”, explica Cariello. Depois disso, os aportes deslancharam, sobretudo em energia elétrica e infraestrutura. A HNA, antes de entrar na concessionária Rio Galeão este ano, comprou parcela da Azul Linhas Aéreas (CORREIO BRAZILIENSE, 2018)<sup>166, 167</sup>

O Brasil começa a ingressar na “bem-aventurada” parceria estratégica Brasil-China em termos de comércio, investimento e cooperação bilateral, que possui a tendência de expansão de financiamentos a construção de portos privados no Brasil. Isso porque segundo Wanke e Barros (2016), na última década, houve o crescimento das exportações de *commodities* pelos portos brasileiros, e que o aumento futuro de movimentação de mercadorias pelos portos; há uma necessidade de novos portos (para ampliação de serviços e da eficiência) para suprir uma demanda futura. Um exemplo do crescimento das atividades portuárias é que entre 2006 e 2010, a taxa de transferência de agregados físicos pelos portos brasileiros - medidos em toneladas/ano - cresceram a uma taxa média de 10% ao ano (WANKE; BARROS 2016).

E um dos responsáveis pelo aumento das atividades portuárias foi às exportações chinesas, uma vez que a partir de 2010 a China passa a ser o maior parceiro comercial do Brasil, representando mais de 15% do total das exportações brasileiras e fornecendo mais de 14% de suas importações. Isso foi devido logicamente à construção de cenários de atração e contextos políticos-econômicos conjugados: 1) a crise econômica de 2008 que se arrastava; 2) a busca do Brasil se conectar na rede geopolítica e de globalização/mundialização de trocas; 3) a manutenção da taxa de juros em patamares elevados para controlar o processo inflacionário; e, 4) atrair capitais externos<sup>168</sup>.

A China está no ambiente de busca de outros mercados para “alimentar” a insaciabilidade de *commodities*, minério de ferro e soja para o mercado chinês e “desestocar”

<sup>166</sup> China e Brasil têm muito a aprender um com o outro, e a cooperação não é apenas de complementaridade comercial, mas em diversos ramos, entre os quais a troca de experiências que podem transformar a vida nas cidades mais agradável. Neste sentido, a economia compartilhada é um exemplo. A chinesa DiDi Chuxing foi uma das primeiras empresas do ramo a perceber as potencialidades do Brasil anunciando a compra de 10% de participação na brasileira 99, empresa de mobilidade que oferece reservas de carros particulares e de táxis em 550 cidades brasileiras (CEBC, 2018).

<sup>167</sup> Com essa busca desenfreavel da China sob o Brasil é as argumentações de Salama (2017) não procedem na sua plenitude: “En resumen, a fin de garantizar el suministro de materias primas, la inversión directa de China en Brasil se há orientado a la compra de tierras o minas” (SALAMA, 2017, p. 14).

<sup>168</sup> Para ver em detalhe indicamos <https://www.bcb.gov.br/Pec/Copom/Port/taxaSelic.asp>

excessos de créditos. Isso contribuiu para que “entre 2000 e 2010, as exportações brasileiras para a China elevaram-se de US\$ 1,1 bilhão – 2% do total das exportações do Brasil – para US\$ 30,8 bilhões – 15% do total, ao passo que as importações brasileiras da China cresceram de US\$ 1,2 bilhão – 2% do total – para US\$ 25,6 bilhões – 14% do total” (IPEA, 2011, p. 4) e também promoveu

De acordo com o Banco Central do Brasil (BCB), o fluxo de investimento direto estrangeiro (IDE) no Brasil cresceu 66,3% entre 2001-05 e 2006-10 (de US\$ 20.256 milhões para US\$ 33.705 milhões em termos médios). Em 2010, registrou-se o maior volume da série histórica, atingindo um total de US\$ 52,6 bilhões ante os US\$ 30,4 bilhões em 2009 (crescimento de 72%) (IPEA, 2011, p. 7-8).

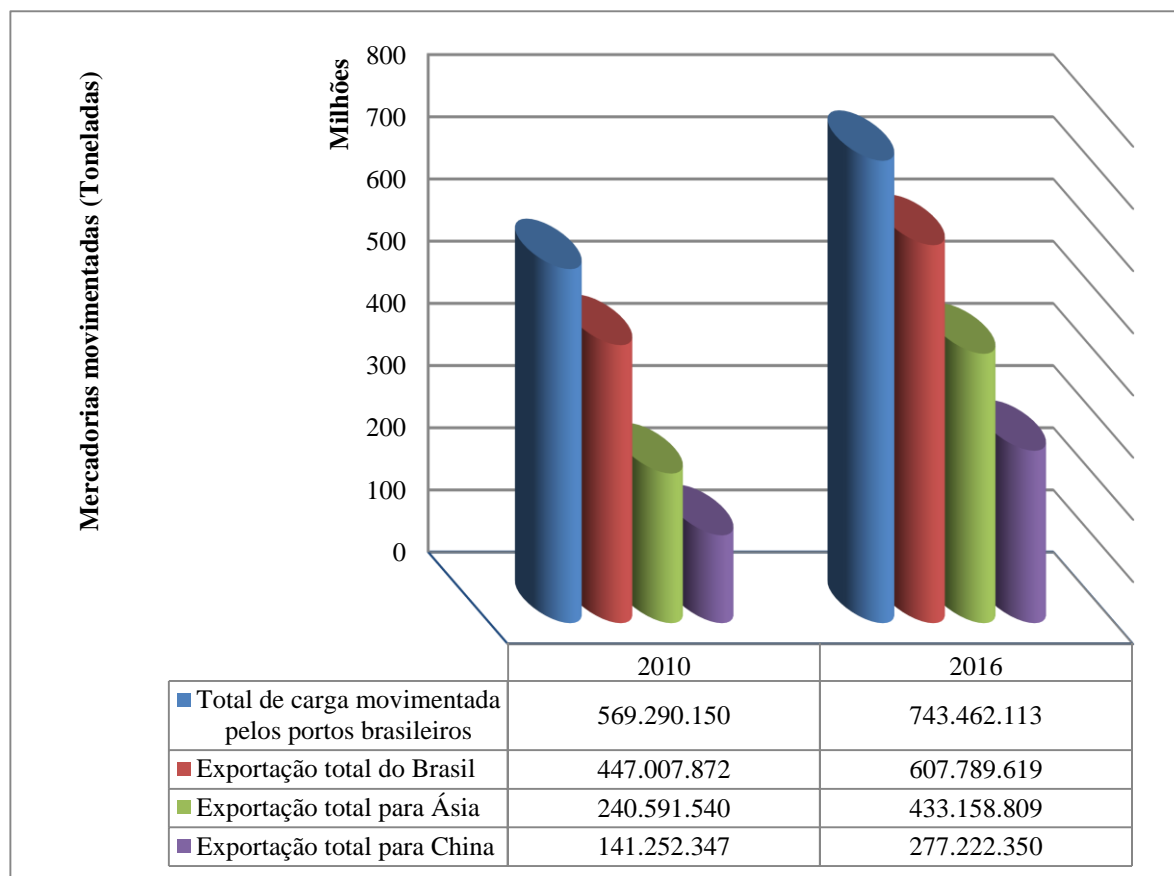
Além disso, ocorreu:

As aquisições chinesas de empresas que operam no Brasil entre 2009 e 2010 cresceram tanto em termos de operações (de 1 para 5) quanto em termo de valor (de US\$ 0,4 bilhão para US\$ 14,9 bilhões). Estas aquisições ocorreram, sobretudo, no setor de petróleo (US\$ 10,17 bilhões) e na exploração do pré-sal brasileiro. Os outros setores de atuação das empresas chinesas foram: financeiro (US\$ 1,8 bilhão), mineração (US\$ 1,22 bilhão) e energia elétrica (US\$ 1,72 bilhão) (IPEA, 2011, p. 10).

China's voracious appetite for iron ore, oil, soybeans, meat, and other goods has fueled massive growth in China-Brazil bilateral trade. Between 2000 and 2009 trade in select goods such as those just listed rose from US\$ 1.1 billion to US\$ 21 billion (Pereira and Neves, 2011, p. 3). In 2005, bilateral trade hit US\$ 12.18 billion with China becoming Brazil's third largest market. Seven years later, total trade volume amounted to US\$ 75 billion, making China Brazil's largest trading partner and uprooting the United States from a position it had held since the 1930s [...]. From a trade balance vantage point, trade with China has been an unvarnished positive for Brazil as the latter has run large trade surpluses in its dealings with China (BLANCHARD, 2016, p. 42)<sup>169</sup>.

A China converteu-se no “primeriro cliente” de Brasil, em número, assim como crescimento do Brasil em termos de exportação, quando se verifica o ano de 2010 e 2016 (Gráfico 2).

<sup>169</sup> Também houve segundo IPEA (2011) entre 2009 e 2010, um avanço chinês na compra de minas, áreas de exploração de petróleo e de terras para agropecuária; “Segundo informações do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) 5,5 milhões de hectares de terras brasileiras pertencem a não brasileiros, no entanto, estes valores tendem a estar subestimados em virtude de dados incompletos nos registros dos cartórios e da declaração das empresas estrangeiras. Estimativas não oficiais afirmam que os chineses já possuem cerca de 7 milhões de hectares” (IPEA, 2011, p. 10).

**Gráfico 2:** Movimentação total de cargas, exportações para a Ásia e para a China, 2010 e 2016

**Fonte:** elaborado a partir de <http://web.antaq.gov.br/anuario/>

Segundo Salama (2017, p.15):

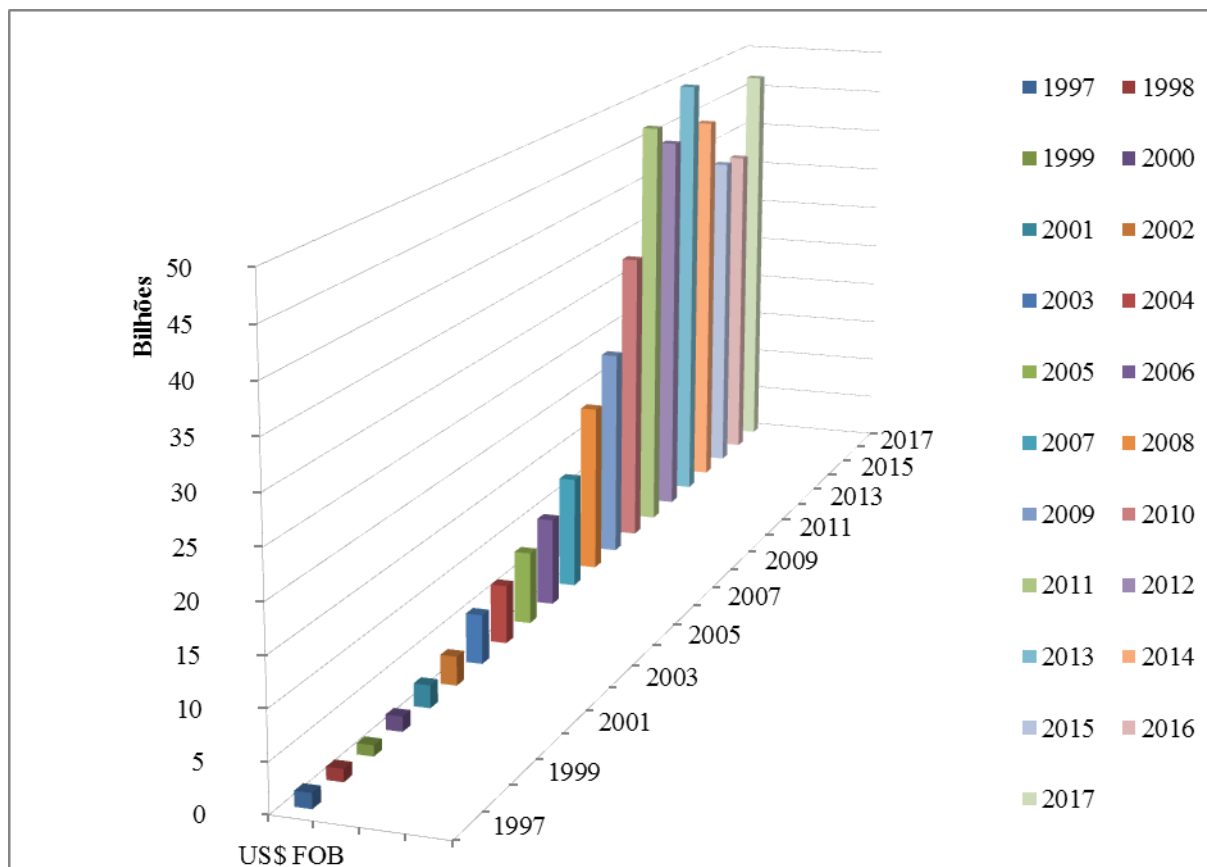
Las relaciones entre los dos países [China e Brasil] se han estrechado a partir de los años 2000; las exportaciones brasileñas a China alcanzaron cerca de mil millones de dólares en el año 2000, y en el año 2013 fueron de 40 mil millones de dólares. En el año 2000, China era el 12º socio de Brasil para las exportaciones, y el 11º para las importaciones; en 2009 era su primer socio para las exportaciones, y el primero para las importaciones en 2012. Ya en 2014, las exportaciones de Brasil a China representan el 18% de sus exportaciones globales, y sus importaciones de China el 16%.

Em 2017, as transações comerciais do Brasil com China alcançaram US\$ 47.488.448.664 FOB<sup>170</sup> (MICES, 2018), valor gigantesco em relação ao ano de 2001, que foi US\$ 1.085.301.597 FOB. Com isso, beneficiou o famoso “saudo positivo na balança comercial” (exportou mais do que importou), desde 2009. A pauta de exportações para China é composta por matérias primas, por exemplo, em 2010, foi 92,5% (130.151.139 t); e, em 2016, alcança 92,8% (257.126.927 t), tendo os produtos de minério com o maior percentual,

<sup>170</sup> A sigla FOB significa *Free on Board* e está relacionada quando o vendedor faz um contrato com comprador e que o vendedor tem o encargo de entregar a mercadoria a bordo, pelo preço estabelecido, ficando as despesas decorrentes do transporte (frete e seguro) por conta do comprador, bem como os riscos até o porto de destino (CAMPOS-NETO et al, 2009).

83%, em 2010; e, 77,8%, em 2016<sup>171</sup> (Vide a transções comerciais históricas do Brasil com a China, Gráfico 3).

**Gráfico 3:** Transações comerciais históricas do Brasil com a China (1997-2017) – US\$ FOB (Bilhões)



**Fonte:** <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/series-historicas>. Elaborado por Jondison Rodrigues, com dados de 2017, até novembro.

E um dos setores da exportação que tiveram crescimento significativo foi o complexo soja (soja, farelo de soja, milho e óleo). Em 2010 foi exportado 11.948.583 t, e em 2017 alcança 53.796.980 t (US\$ 20.310.207.507 FOB)<sup>172</sup> em transações comerciais (de um total de 1.086.082.992 t movimentada pelos portos), sendo que a exportação para a China foram 309.311.398.063 kg (MICES, 2018). Do total dos 83,7 milhões de t que o Brasil exportou de soja (ANTAQ, 2018), 53.796.980 t teve destino à China<sup>173</sup>. Esse cenário aponta para

<sup>171</sup> Segundo Salama (2016, p. 14): “[...] consommation de minerai de fer de la Chine est considérable : 43,9% de la consommation mondiale en moyenne entre 2010 et 2014 – elle était seulement de 6,4% en moyenne entre 1990 et 1994 – mais elle decline fortement depuis quelques années en raison de la surproduction dans le secteur sidérurgique”.

<sup>172</sup> Veja em Apêndice M e N, a evolução anual da balança comercial brasileira e do agronegócio - 1997 a 2017 - (em US\$ bilhões); e, Exportações do Brasil e do Agronegócio de 1997 a 2017 (US\$ bilhões).

<sup>173</sup> Apesar dessa grande insabibilidade da China no “consumo” da soja, o comportamento não imprimi com relação a aquisição de milho 732.319t, de um total de 41,1 milhões de toneladas (ANTAQ, 2018).

“reprimarisation a consolide des comportements rentiers présents depuis longtemps, legs du passé” (SALAMA, 2016, p. 23).

Os laços que vem se estruturando do Brasil com a China é a expansão e consumo (compra) do complexo soja (do agronegócio). Segundo Salama (2016, p. 14):

Les ventes [do Brasil] ont particulièrement augmenté entre 2002 et 2011 passant de 896 millions de dollars à 9513 millions de dollars pour les premiers et de 127 millions de dollars à 660 pour l’huile de soja.

La production de graines de soja s’est très rapidement accrue au Brésil: en 1980/1981 la production s’élevait à 15,2 millions de tonnes métriques, en 2014/2015 à 100 millions de tonnes métriques dont la moitié était exportée, principalement vers la Chine qui, à cette date, importait 78,4 millions de tonnes métriques

E é nesse contexto de expansão e consumo (compra) do complexo soja (do agronegócio) e o forte mercado “agrícola” brasileiro, que o *Agricultural Bank of China* (o maior banco de setor agricultura da China) territorializa-se no Brasil. A instituição financeira foi credenciada junto ao Banco Central (BC) (representada pelo escritório TozziniFreire): para fazer contatos comerciais e transmitir informações de interesse a matriz, o que não exclui práticas de operações privadas de empréstimos e financiamentos para o setor da agricultura (entenda-se aqui, do agronegócio)<sup>174</sup>.

Essa territorialização se correlaciona, sobretudo, ao lançamento, em maio de 2017, do Fundo de Cooperação Brasil-China para a Expansão da Capacidade Produtiva (FUNDO), cujo montante será de US\$ 20 bilhões, com base no seguinte forma: a) até US\$ 15 bilhões, a serem disponibilizados pelas instituições chinesas; e, até US \$ 5 bilhões, a serem disponibilizados pelas instituições brasileiras. Fundo que “articulado” pela Secretaria de Assuntos Internacionais do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão da República Federativa do Brasil (SEAIN/MP) e o *China-Lac Industrial Cooperation Investment Fund Co. Ltd.*(CLAIFUND) que classificará projetos considerados prioritários pelo governo brasileiro em setores de<sup>175</sup>: a) logística e infraestrutura; b) energia e recursos minerais; c) tecnologia

<sup>174</sup> Os presidentes dos cinco maiores bancos chineses: Bank of China (BOC), Bank of Communications (BOCOM), Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), China Construction Bank (CCB) e Haitong, tiveram uma reunião a portas fechadas com empresários, no dia 09 de novembro de 2017, na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP). O encontro teve como pauta as opções de financiamento e outros serviços oferecidos pelos chineses para a indústria brasileira (ESTADÃO, 2018).

<sup>175</sup> A classificação dos projetos será feita pelo Comitê Diretivo, composto por três vice-ministros brasileiros (Fazenda, Planejamento e Secretaria-Geral da Presidência) e três altos funcionários chineses, de nível hierárquico correspondente.



avançada; d) agricultura; e) agronegócio; f) armazenagem agrícola; g) manufatura; h) serviços digitais; e, i) quaisquer outros setores de interesse do governo brasileiro<sup>176</sup>.

Segundo Amorin (2018, p. 10-1):

O Fundo se materializa como mais uma iniciativa chinesa para entrar no mercado brasileiro por outras portas. Se grandes empresas transnacionais do país asiático<sup>177</sup> já o fazem de forma direta – com dinheiro próprio ou financiado no mercado chinês –, outras empresas poderão entrar através do Fundo com ares mais “harmoniosos”. Neste sentido, o Fundo mútuo pode se configurar como uma porta institucionalmente construída para que uma série de empresas consiga se posicionar globalmente ou mesmo para que empresas brasileiras consigam financiamento subsidiado - num momento de ascensão de um idealismo liberal fora de época<sup>14</sup> – na ausência de qualquer política de crédito direcionado, no Brasil.

Apesar de todo o avanço chinês sobre a América Latina, principalmente sobre o Brasil, é preciso mergulharmos nossas análises, **entre e além** do “Efeito China”. O **entre** é o elemento “Efeito China” que está posto e é indubitavelmente contribuidor na produção e incentivo de políticas e processos ligados a infraestrutura portuária (fincanda ou focada na perspectiva global portuária, uma rede); contudo, há conexões e dinâmicas políticas dentro do Estado-nação e (re)configuram no interesse de grupos sociais, para mobilizar, anexar, sincronizar e/ou excluir, dividir ou seletivizar os jogadores para ganhos ou lucros simbólicos e econômicos (BOURDIEU, 2009).

#### 5.1.1 Para além do Efeito China e o Grupo Amaggi: fisionomia política do jogo de interesses

A partir de todos os dados percorridos, inquestionavelmente a China (“Efeito China”) transformou-se: i) no epicentro, “mediador e jogador” do circuito sociometabólico do capital; ii) na protagonista e líder dos países que compõe os BRICS, em termos de volume comercial; iii) em uma das maiores exportadoras de alta tecnologia; iv) o que canaliza maiores investimentos diretos estrangeiro ao exterior – financeiro, para construção de infraestrutura, pesquisa, desenvolvimento e inovação; v) espaço suculento na atração de especuladores e investidores em fundos mútuos e diversas outros tipos de mercados de ações, seguros e

<sup>176</sup> Além do Fundo Brasil-China, em novembro de 2017, o governo chinês e o grupo Huayang criaram um *fundring* com taxas abaixo da média do mercado brasileiro para projetos em vários setores. Será disponibilizado US\$ 3 bilhões por meio de um novo fundo, exclusivo para empreendimentos no Brasil ou empresas nacionais interessadas em expandir suas atividades para a China. Os setores prioritários são: infraestrutura e logística, construção civil, agronegócio, parcerias público-privadas (PPPs), concessões públicas, tecnologia, startups, produção de carros e caminhões elétricos e energia (solar, eólica, hidrelétrica, usinas de tratamento de lixo e petróleo e gás).

<sup>177</sup> Como State Grid, China Three Gorges, CNOOC, entre outros do setor energético (mas também de outros setores como as aquisições recentes do fundo HNA) (AMORIN, 2018).

investimentos monetários<sup>178</sup>. Além disso, ocupa o quarto lugar na hierarquia das economias, levando em consideração o número de corporações transnacionais; por fim, possui as maiores e mais poderosas empresas públicas do mundo, medido pelas receitas, lucros, ativos e valor de mercado<sup>179</sup>.

Contudo, cabe muito bem a reflexão de Conti e Blikstad (2017) para iniciarmos a crítica de ver a China (Efeito-China)<sup>180</sup> como a unidade-única responsável/conduzora de “todas” as políticas e os processos ligados à infraestrutura portuária no Brasil: “Nenhuma discussão rigorosa sobre a dinâmica da economia mundial pode hoje negligenciar a importância da China. Outrora restrita aos aspectos relativos ao comércio internacional, [contudo] essa importância perpassa hoje os temas das finanças, da tecnologia, da moeda, do poder bélico e mesmo da cultura” (CONTI; BLIKSTAD, 2017, p. 1) e o jogo político de setor/classe, pois como aduz Poulantzas (1977, p. 14):

determinação, em última instância, da estrutura do todo pelo econômico não significa que o econômico aí detenha sempre o *papel dominante*. Se é verdade que a unidade, representada pela estrutura com dominante, implica que todo o modo de produção possui um nível ou instância dominante, de fato o econômico só é determinante na medida em que atribui a esta ou aquela instância o papel dominante, isto é, na medida em que regula o deslocamento de dominância devido à descentralização das instâncias.

Apesar da significativas trocas comerciais Brasil e China atuais e seu aumento futuro é imaturo e insuficiente “concluir” que o “Efeito China” no Brasil é o “fenômeno” fonte, de primeira e última (única), de lógicas de atuações e políticas macroeconômicas, e principalmente de políticas de infraestrutura no Brasil, ou mais particularmente na política pública portuária. Será que com essa afirmação, de primeira e última, não estaríamos caindo em um reducionismo científico-político (cartesianismo), em busca de explicação rápida (claro, bem intencionada) e de ações/reações contra-hegemônicas<sup>181</sup>? Onde estão as tramas do

<sup>178</sup> Segundo Yi et al. (2018), no final de 2016, o número de investidores nos mercados de Xangai e Shenzhen atingiu 117 milhões e 2,4 milhões.

<sup>179</sup> Em 2014, pela primeira vez, a China abriga as três maiores empresas públicas do mundo, que segundo Oehler-Şincai (2015): *Industrial and Commercial Bank of China Limited, China Construction Bank e Agricultural Bank of China*.

<sup>180</sup> É preciso observar que a internacionalização da China foi e é fortemente “comandada” por seu Estado, que buscou fortalecer suas estratégias de desenvolvimento. Este passou a incentivar as empresas locais por meio de mecanismos de financiamentos, de facilitação do processo administrativo para a realização de investimentos diretos no exterior e de construção ou financiamento de megaprojetos de integração física (rodovias, ferrovias, portos, telecomunicações) em outras regiões (Eurásia, América Latina, África).

<sup>181</sup> Ianni (1998) faz uma interessante reflexão ao falar do cientista social em tempos de globalização: há processo de ruptura histórica, os quais as ciências sociais “São desafiadas a interpretar fatos, situações, impasses e horizontes que se abrem a indivíduos e coletividades, povos e nações, tribos e nacionalidades. Revelam-se formas de autoconsciência mais ou menos sensíveis, minuciosas e abrangentes, integrativas e problemáticas, nas

jogo político das forças sociais (elites/classes) que vem atuando e pensando em trocas e conexões com o âmbito global? Como enfatiza Ianni (1998, p. 3):

Ocorre que a globalização, como totalidade não só abrangente e integrativa, mas complexa, fragmentária e contraditória, subsume crescentemente indivíduos e coletividades, povos e tribos, nações e nacionalidades, grupos sociais e classes sociais, partidos políticos e movimentos sociais, etnias e raças, línguas e religiões, culturas e civilizações. Sem esquecer que a recíproca também é verdadeira, já que estas diversas e múltiplas realidades se constituem como determinações da globalização, globalidade ou globalismo. Mais uma vez, e sempre, recoloca-se a dialética parte e todo, tanto quanto singular e universal.

Dialogando com Poulantzas (2008a) até que ponto e grau, o imperialismo estrangeiro do capital (entenda aqui Estado Chinês), ocupa um lugar relativamente autônomo no plano ideológico e estrutural da política nacional (elite política oligárquica e conservadora) e multinacionais; e, exibe dessa maneira uma característica “unidade-única”<sup>182</sup>.

Essa “unidade-única” será que não acaba esfacelando ou suprimindo classes e lutas de classes<sup>183</sup>, trabalhadores, trabalho, capital e resistências? O jogo (e o golpe de Estado no Brasil) resume-se a isso? Resume-se? O imperialismo é do capital (financeiro, sobretudo) ou da China? Onde estão as transnacionais nesse contexto (figurantes?<sup>184</sup>)? E organismos multilaterais (o Banco Mundial “sumiu”(?), devido os BRICS, a China e os novos “bancos do sul”)?

Há outros jogadores/agentes (BOURDIEU, 1993), além da China, que estão jogando, mediando, regulando e ganhando com pauta de ampliação e priorização de exportação de *commodities* (ampliação e construção de infraestrutura para o agronegócio), e consequentemente de PCP. Entre esses outros jogadores há: trabalhadores portuários, armadores, associações de terminais portuários<sup>185</sup>, fazendeiros, políticos, Cooperativas<sup>186</sup>, a

---

quais se taquigrafam, exorcizam, sublimam, cantam ou decantam condições e perspectivas de uns e outros, situados e volantes, nas configurações e nos movimentos da sociedade global” (IANNI, 1998, p. 8).

<sup>182</sup> Redundância intencional; o objetivo foi dar mais ênfase.

<sup>183</sup> Souza (2012) realiza uma importante reflexão: “como se pode mostrar a lógica global de uma luta de classes mascarada e tornada invisível precisamente pela percepção fragmentária e contextual que só percebe noções compostas como “nações”, “culturas” e “regiões” – onde a contradição e o conflito já foram eliminados desde o início - como realidades primárias?” (SOUZA, 2012, p.51).

<sup>184</sup> Segundo Gayoso da Costa (2016), a produção mundial de soja envolve uma rede complexa de agentes que agrega empresas multinacionais, agências estatais e não estatais, agroindústrias e produtores.

<sup>185</sup> Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Associação Brasileira dos Terminais Portuário (ABTP), Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (ABRATEC). Além da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB).

<sup>186</sup> A Cooperativa Agropecuária Mourãoense Ltda (COAMO). Agroindustrial Cooperativa congrega cooperados/produtores do Paraná, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina, com total de 64 cooperativas ligada a uma. A Coama teve um faturamento de R\$ 10.823.634.853,00, em 2016.

Confederação Nacional da Agricultura (CNA)<sup>187</sup>, a Associação Brasileira do Agronegócio, a Sociedade Nacional de Agricultura, a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais, a Frente Nacional de Prefeitos, as agências de marketing e propaganda<sup>188</sup>, grupos de mídia televisiva e impressa (Globo, por exemplo), as consultorias agrícolas (consultoria agrícola Datagro e SAFRAS<sup>189</sup> & Mercado<sup>190</sup>) e as instituições de ensino superior, particulares (a Fundação Getúlio Vargas é emblemática) e públicas (um setor, claro<sup>191</sup>) e indústrias de agrotóxicos<sup>192</sup>, de fertilizantes (Yara, Mosaic, Potash e Agrium), de defensivos e sementes (Bayer, Syngenta, Basf, Monsanto, Dow e DuPont) e de máquinas e equipamentos agrícolas (CNH, AGCO e John Deere). Além de grandes agentes da construção civil.

Além disso, o Banco Mundial não desapareceu em função da emergência de Bancos chineses e dos BRICS. Para se ter um ideia, em 2013, o Banco Mundial criou o *Global*

---

<sup>187</sup> O CNA é formado pelo Sistema CNA, do qual envolve três entidades: a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), que representa os produtores rurais brasileiros de pequeno, médio e grande portes, o Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR) que atua como um instrumento para Formação Profissional Rural e Promoção Social e qualidade de vida de homens e mulheres do campo e o Instituto CNA que desenvolve estudos e pesquisas na área social e no agronegócio. O CNA (segundo postado no seu site institucional) obteve várias conquistas (via pressões): 1) Liquidação e renegociação das dívidas dos produtores das regiões Norte (Matopiba) e de municípios do norte de Minas Gerais e do Espírito Santo; 2) Liquidação e renegociação das dívidas dos produtores da região Nordeste contraídas até dezembro de 2011; 3) Aprovação, pelo Congresso Nacional, da Lei de Contratos de Integração Agroindustrial, que regulamenta a relação entre o produtor rural e a agroindústria. A CNA que agrega 27 federações de agriculturas e pecuária organizadas por unidades da federação que compõem a estrutura sindical dos produtores rurais organizados em 2.142 sindicatos rurais espalhados pelo país, com aproximadamente 1 milhão de produtores sindicalizados (GAYOSO DA COSTA, 2012).

<sup>188</sup> Pode-se enumerar apenas algumas: Agro Marketing Mix, Agro Propaganda, Finco Agrocomunicação, Arkétipo Agrocomunicação em Marketing No Agronegócio, MilkShow – A Agência de Marketing do Agronegócio Nacional!, Biomarketing, Agência Carcará, ABMR&A -Associação Brasileira de Marketing Rural e Agronegócio, Grupo Publique, Nativa Propaganda.

<sup>189</sup> A DATAGRO é uma consultoria agrícola independente, que produz análises e dados primários sobre as principais *commodities* agrícolas. Concentra suas atividades em cinco escritórios – Alphaville/São Paulo, Ribeirão Preto, Santos, Recife e Nova York (EUA). Apresenta análises, fornece ferramentas para uma melhor compreensão do mercado, agregando valor ao posicionamento estratégico e comercial de seus Clientes.

<sup>190</sup> SAFRAS & Mercado é a consultoria ao agronegócio brasileiro. Acompanha diariamente os mercados agrícolas nacionais e internacionais, fornecendo informações exclusivas a clientes dos setores público e privado, como também apresenta notícias, análises diárias e semanais das tendências dos mercados físico e futuro, previsões de SAFRAS, cotações de preços físicos agrícolas e previsões agroclimáticas, setores de grãos (soja e derivados) e de cereais (arroz, milho, trigo, feijão), de carnes (boi, frango e suíno), café, algodão, açúcar e álcool e bioenergia.

<sup>191</sup> No Brasil com suas maiores expressões a Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", unidade da Universidade de São Paulo. No estado do Pará, pela Universidade Federal do Pará, pelo Curso de Engenharia Naval; e, na Universidade do Estado do Pará, pela faculdade de Engenharia de Produção.

<sup>192</sup> Segundo FIOCRUZ (2017), O mercado mundial de agrotóxicos movimentou US\$ 51,2 bilhões em 2010. E o brasileiro US\$ 7,3 bilhões. As seis maiores empresas - Basf, Bayer, Dow, Dupont, Monsanto e Syngenta - controlam hoje 66% do mercado mundial (a Bayer em setembro de 2016 compra a Monsanto por 66 bilhões de dólares, que controlará um volume de negócios 23 bilhões de euros). E, no Brasil, as dez maiores empresas foram responsáveis por 75% da venda nacional de agrotóxicos na última safra. De 2000 a 2010, este mercado cresceu 190% no Brasil e 93% no mundo. Durante a última safra (segundo semestre de 2010 e primeiro de 2011), foram produzidos 833 mil toneladas de produtos em 96 empresas analisadas, do total de 130 cadastradas no país. A América Latina detém 22% do mercado mundial de agrotóxicos, sendo que o Brasil, sozinho, é responsável por uma fatia de 19%

*Infrastructure Facility* (GIF), com uma linha de apoio ao Brasil, Índia e África do Sul. O GIF propõe lançar títulos no mercado internacional para financiar megaprojetos. O PIL é um dos projetos apoiados, como forma “*Programmatic support to bring to market a set of priority federal-level road, airport, port, and rail projects, with focus on achieving wider — particularly international — market participation and sources of finance*” (GIF, 2017). Apoio que se intensificará após a apresentação no Banco Mundial, no dia 11 outubro de 2017, de Henrique Amarante Costa Pinto, Secretário de Articulação de Políticas Públicas, acerca do Programa Parceira de Investimentos, do Governo Federal.

Pensar na perspectiva ou na dinâmica global (como no caso do Banco Mundial e seus títulos) é imprescindível, contudo, não deve ser desconectado do processo e da dinâmica da política estatal nacional. Estamos lidando com relações complexas que estão embaralhadas de/nos jogos políticos e conexões global e local/nacional. Como afirma Oehler-Şincai (2015) o aumento das trocas comerciais chinesas e sua influência no balanço da oferta e demanda global podem ser considerada uma das mudanças estruturais mais importantes da economia mundial nas últimas décadas. Todavia, sua ascensão, foi acompanhada de grandes mudanças em outras economias emergentes, em virtude do cenário global como também de relações e confrontos de frações hegemônicas de classe que buscam constatemente impor um sistema de pensamento e uma modernização conservadora nos seus Estados-nação.

Para Salama (2016), inserir-se na divisão internacional do trabalho de modo dinâmico, por meio de produtos com forte potencial de crescimento (*commodities*), passa por uma intervenção do Estado, um protecionismo seletivo e por uma modernização conservadora nos Estados-nação. Modernização conservadora orientada por racionalidades de elites/classes econômicas, que também são elites/classes políticas.

O Estado é nesse contexto um grande organizador político (POULANTZAS, 2005), das políticas infraestrutura em sentido amplo, da qualificação da mão-de-obra, construindo as regras e regulamentos, promovendo restrições de uso de insumos locais e seus níveis de qualidade, afim de gerenciar a força de trabalho "livre" (SALAMA, 2012). Isso não significa que estamos subestimando as *market forces*, só que entre o par, esfera produtiva e financeira, como também de relações comerciais (com a China), estão (não quer dizer exclua as anteriores) as relações sociais.

Nas relações sociais há sinapses internas, zonas ativas de contato e interesse político, como resultado e processo da intereção entre multinacionais, estados-nação, bancos e fundos de investimento; por exemplo, de estrutura de poder político, produto de sua história anterior e o princípio de sua história ulterior; poderes políticos “oligárquicos” que vem atuando sobre

o Estado e dentro do Estado brasileiro, para manutenção da ordem já existente e “conduzindo” uma modernização conservadora.

Portanto, o atual cenário político e econômico brasileiro, não é o simples ou mero “retorno [convergência] da hegemonia da fração financeira do capital, sendo a expansão financeira concebida como o próprio símbolo de maturidade do desenvolvimento capitalista” (MONTENEGRO, 2017, p. 94), mas também, de uma política (brasileira) aparente invisível, que, aliás, tornou-se *démodé*, em discursos acadêmicos e políticos, sobre classe social, luta de classe e bloco de poder, do qual os “Negócios de Estado” são imparciais, neutros, a serviço da nação e/ou de um interesse geral, e, não estão imersos em uma relação social de classe e na sua antinomia capital x trabalho.

Há segundo Ianni (1998) nas relações sociais (as dinâmicas políticas) muitos dos processos e as estruturas presentes, ativos, (in)visíveis ou subjetivos atuando, por meio de blocos de poder e classes sociais, e que não estão pensando necessariamente na integração regional ou global, a geoeconomia e a geopolítica. Ainda segundo Ianni isso estaria conexo “a globalização [que] pode ser reconhecida como um palco no qual se atravessam permanentemente várias e muitas forças convergentes e desencontradas, que podem ser sintetizadas nas expressões integração e contradição” (IANNI, 1998, p.7).

Assim, as relações sociais estão atravessadas de manutenção e/ou ampliação de poderes, ordens e hierarquia social. Portanto, quando cometemos atos de “esquecimentos”, miopia e/ou asfixia de “blocos de poder” e classes sociais, onde ocorrem concretamente as disputas por acumulação e concentração de diversas formas de capitais, invisibiliza-se a realidade de “operadores simbólicos e políticos”, ou seja, quando falamos apenas Efeito China retiramos de cena a dimensão política de “oligarquias modernas”<sup>193</sup>. Na subsecção em seguida tratemos, a partir do Grupo Amaggi.

### 5.1.2 O Grupo Amaggi – agente<sup>194</sup> defensor, indutor e produtor (mas não exclusivo) de complexos portuários e da consolidação do Arco Norte

<sup>193</sup> Segundo Chesnais (2010, p. 168-9): “os países nos quais a formação de poderosas oligarquias modernas fizeram com fortes processos endógenos de acumulação financeirizada e a valorização de ‘vantagens comparativas’ de acordo com a necessidade das economias centrais – vantagens naturais para os produtos de base e/ou exploração de uma mão de obra industrial barata – foram integrados ao funcionamento do regime internacional da mundialização”.

<sup>194</sup> O agente não é um mero “ocupante” de uma posição estrutural, ou um produto emergente da agregação dinâmica de linhas individuais de ação, e sim seria um agrupamento social e fonte de consciência e conduta, que emerge e se consolida pela competição sem fim, na qual se engajam através dos diversos domínios da vida social e política, visando à aquisição, o controle e a disputa por diversas espécies de poder ou de “capital” (BOURDIEU, 1996).

As classes são grandes grupos de pessoas que se diferenciam entre si pelo lugar que ocupam num sistema de produção social historicamente determinado, por sua relação com os meios de produção (na maioria dos casos, fixada e formulada em leis), por seu papel na organização social do trabalho e, conseqüentemente, pela magnitude da parte da riqueza social de que dispõem e pelo modo de obtê-la. As classes são grupos de pessoas, um dos quais pode apropriar-se do trabalho do outro em virtude dos lugares diferentes que ocupam num sistema de economia social determinado (LENIN, 1977, p. 150).

A citação de Lenin é fundamental para iniciar essa secção, pois ao discorrer sobre classes, inscreve as classes dentro do Estado, do qual a classe social dominante precisa reinventar-se permanente para que venham também ocupar de forma também permanente um sistema de economia social. Isso ocorre devido o processo de estabelecimento (pensando aqui de forma macro) de outras corporeidades capitalistas (a financeira), outros agentes (fundos de pensão, por exemplo) e novas normatizações e regulações nacionais e globais.

Segundo Poulantzas (2005), o espaço do Estado amplia-se e modifica-se à medida que setores de valorização do capital e da reprodução da força do trabalho reestruturam-se, pois há um processo contínuo de superpolítica, de modo idealista, a atividade econômica, ou seja, o papel de domínio econômico no espaço político do Estado (POULANTZAS, 2005), reduzindo a sua organização estratégica como operadora (não de maneira mecanicista!!!) a favor e/ou ao lado de fração hegemônica de classe.

Compreensão essa divergente de perspectivas do Estado, de ver o Estado de forma homogênea e sem lógicas imersas em frações de classes ou bloco de poder. Um exemplo contudente dessa perspectiva, de um campo da Ciência Política, é:

Reconhecemos que na Ciência Política uma definição de Estado passa por uma organização política da humanidade que se refere tanto a uma base territorial e demográfica sobre a qual se exerce uma dominação, o poder político, quanto à coexistência e à coesão das leis e dos órgãos que dominam sobre esta base. Isto é, o Estado é um poder a) político exercido sobre um b) território e uma c) população e são necessários estes três elementos para que se possa falar de Estado (BUGIATO; TRINDADE, 2017, p. 40).

A condensação material e específica de relações de forças entre classes e frações de classes no Estado muitas vezes reúnem-se e/ou aproximam-se em torno de um “*grupo movilizado por y para la defensa de sus intereses, sólo puede llegar a existir a costa y al cabo de una labor colectiva de construcción inseparablemente teórica y práctica*” (BOURDIEU, 1997, p. 49). Principalmente no contexto de um Estado que apresenta uma unidade de aparato, contudo, apresenta fissuras com relação à política de desenvolvimento, indústria pesada x

agroindústria/agronegócio, pautada na fonte atenção, de competição no que tange os padrões da performance financeira e no subsídios do Estado.

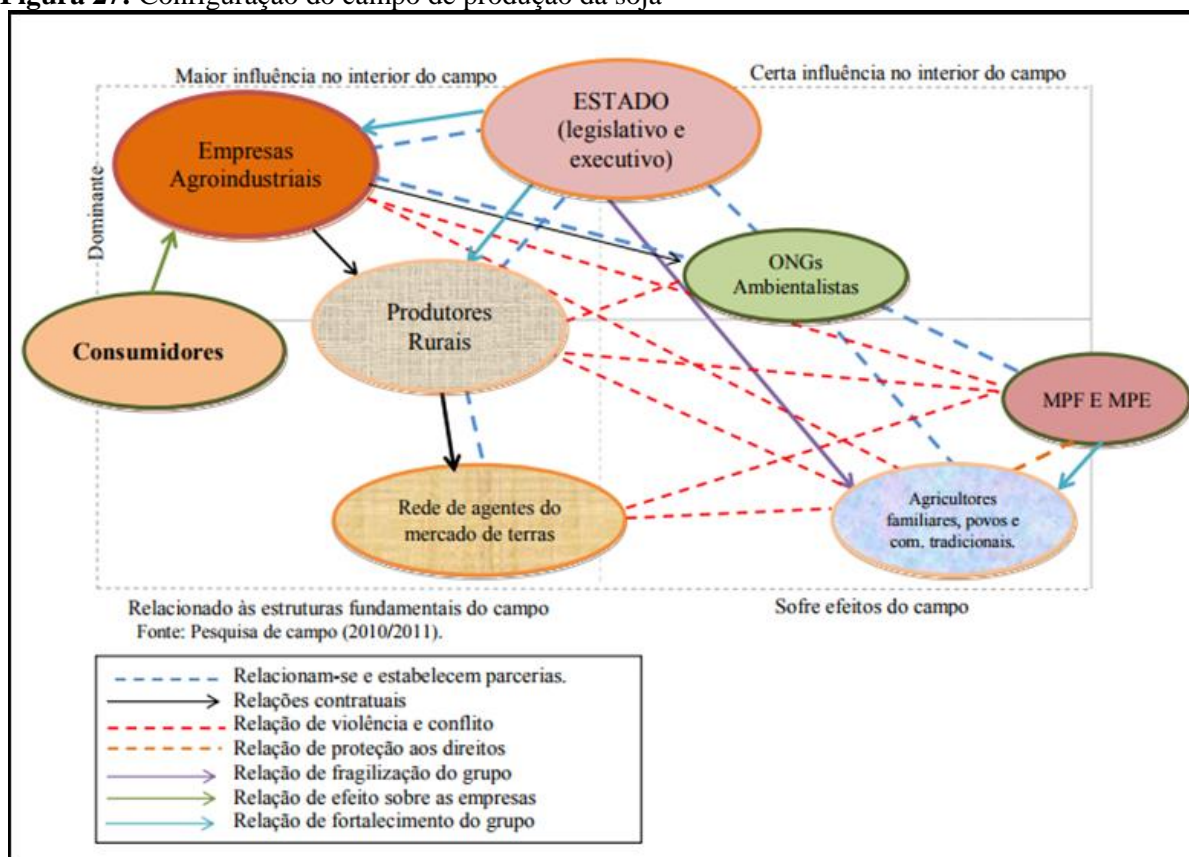
Ambas as indústrias buscam “dirigir” e inserirem-se nas demandas e no seio de ministérios, agências, empresas e bancos estatais, conseqüentemente nas políticas regulatórias (para atender a interesses particulares e restritos) e políticas estruturadoras (determinam as regras do jogo, a criação e modelação de novas instituições e à determinação e configuração dos processos de negociação e de cooperação). Assim como enfatiza Frey (2000, p. 219): “As disputas políticas e as relações das forças de poder sempre deixarão suas marcas nos programas e projetos desenvolvidos e implementados”, que no caso dominante no Brasil, com maior força é do agronegócio<sup>195</sup>.

Esse campo de poder, o agronegócio, é compreendido aqui como um campo de relações que envolve múltiplos interesses, na busca na manutenção e ampliação de ordens/monopólio político de desenvolvimento para o crescimento agrícola e o aumento da produtividade. O trabalho de Gayoso da Costa (2012) sintetiza em forma de representação ao que ela chama de configuração do campo de produção da soja (Figura 27); expressa também sinteticamente, os agentes do campo do agronegócio vinculados às empresas agroindustriais (Figura 28).

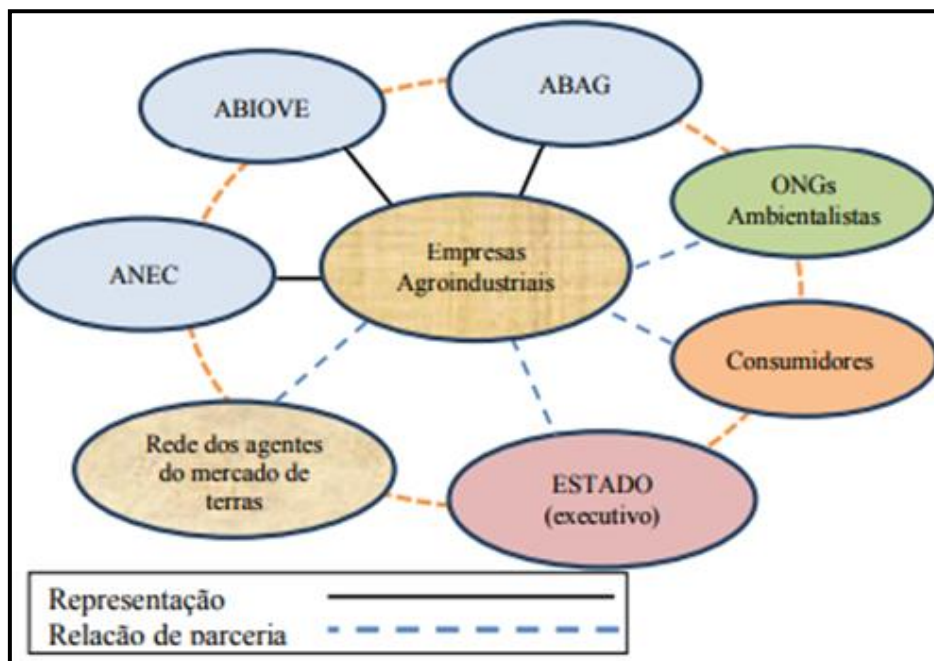
---

<sup>195</sup> Segundo Gayoso da Costa (2012, p. 49): “o uso da “noção” agronegócio e sua intensa difusão, junto às organizações empresarias, tem o sentido de criar uma “unidade de classe” entre todos os agentes que compõem o setor e estabelecem um convencimento de que todas (ou pelos menos a maioria) as atividades econômicas, desenvolvidas na sociedade brasileira, integram as cadeias produtivas do agronegócio”. “O termo “agronegócio” em sua construção política busca a (re)qualificação da dominação e dos espaços de poder, indicando que o que está em jogo é a hegemonia de um “ideário” social – a sociedade do agronegócio” (GAYOSO DA COSTA, 2012, p. 52). Ainda segundo a referida autora há um processo de “construção de uma representação social do agronegócio, como uma atividade presente na vida cotidiana brasileira, no campo ou na cidade, da qual não se pode abrir mão. Assume no discurso de seus agentes a dimensão de um verdadeiro “patrimônio nacional”: “[...] a agropecuária não é dos produtores rurais, o agronegócio é do Brasil, é dos brasileiros, um patrimônio nacional, é questão de Estado [...]”. (pronunciamento da presidente da CNA, Katia Abreu na condição de senadora, no Congresso Nacional, 2011)” (GAYOSO DA COSTA, 2012, p. 49).



**Figura 27:** Configuração do campo de produção da soja

Fonte: Gayoso da Costa (2012)

**Figura 28:** Agentes do campo do agronegócio vinculados às empresas agroindustriais

Fonte: Gayoso da Costa (2012)<sup>196</sup>

<sup>196</sup> Entre as ONGs que compõe esse campo, estão: WWF Brasil, Greenpeace, The Nature Conservancy (TNC).

O campo do agronegócio possui na sua configuração estrutural agentes que se entrelaçam: a) na indústria de insumos agrícolas; b) na produção, representada pelo segmento agrícola propriamente dito; c) nos Originadores, papel exercido pelas *tradings*, cooperativas, corretores e armazenadores, que mantêm contato direto com os produtores, no processo de aquisição e distribuição de matérias primas; d) na indústria esmagadora, refinadoras e produtores de derivados de óleo; e) nos distribuidores, compostos pelos segmentos dos atacadistas e varejistas; f) consumidores finais de produtos derivados de oleaginosas e carnes no mercado interno, além de compradores industriais, nas vendas externas de *tradings* e indústrias processadoras (ibid).

A “unidade de sentido que, depois, pode parecer que tem precedido os atos e as obras anunciadoras da significação final, transformando retroativamente os diferentes momentos da série temporal em simples esboços preparatórios” (BOURDIEU, 2009, p. 91), do campo do agronegócio, foi a “coalizão” (no dia 12 de setembro de 2017) entre empresas do agronegócio, ONGs ambientais, Associação de Óleos Vegetais, banco e instituição de pesquisa: ADM, Amaggi, LDC, Bunge, Earth Innovation Institute, IDH - The Sustainable Trade Initiative, TNC, WWF, COFCO INTL<sup>197</sup>, Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE), EMBRAPA, Gordon and Betty Moore Foundation, Pinheiro Neto (escritório brasileiro de advogados), Agroicone<sup>198</sup>, Rabobank<sup>199</sup>, Supernovadesign, Agrosatélite<sup>200</sup>.

---

<sup>197</sup> Uma empresa de atuação no agro-negócio global (na cadeia de suprimentos), em seis continentes e 35 países. Cujo objetivo é criar uma cadeia de abastecimento agrícola global verticalmente integrada, apoiada pela posição única da COFCO na China para fortalecer as capacidades mundiais de originação, logística e negociação e expandir nossos negócios a nível mundial. Em 2016, essa empresa foi responsável pelo abastecimento dessa cadeia de suprimentos, 100 milhões de toneladas de produtos no mundo.

<sup>198</sup> Empresa que presta consultoria, desenvolvendo estudos e projetos para diversas cadeias de valor, com especial destaque para: setor sucroenergético; carnes e lácteos; grãos; lavouras perenes (florestas plantadas e palma de óleo) e bioenergia. Ao mesmo é uma analista do agronegócio global, da construção de cenários e estudos de impacto e ferramentas para avaliação de sustentabilidade e regularização ambiental; e, no desenvolvimento de ferramentas quantitativas para desenho de cenários de longo prazo.

<sup>199</sup> Rabobank é uma multinacional holandesa bancária e de serviços financeiros. A Companhia é sediada em Utrecht, nos Países Baixos. Ela é uma líder global em serviços de financiamento para alimentação, agro financiamento e sustentabilidade orientada.

<sup>200</sup> A agrosatélite é uma empresa que presta serviços de “inteligência geográfica” utilizando tecnologia e inovação para propor soluções aos desafios da produção agrícola. Tendo como clientes: Bunge, ADM, Suzano, Monsanto, Bayer, Banco Central do Brasil, Queiroz Galvão, Santander, Banco Original, Banco BBM, ANA (Agência Nacional de Águas), IPAM, Greenpeace, Fibria, ABIOVE, Earth Innovation Institute, IPAM, Copersucar (comercializadora global de açúcar e etanol), Agroicone, Gordon and Betty Moore Foundation, University of Wisconsin–Madison, Laboratório Nacional de Ciência e Tecnologia do Bioetanol (CTBE), A Margusa - Maranhão Gusa S/A, Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (ABIEC), União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA), FMC Corporation (empresa que vende agrotóxicos, pesticidas e inseticidas para controle de pragas, plantas daninhas e doenças em culturas como soja, milho, algodão, cana-de-açúcar, arroz, frutas, hortaliças, café, fumo etc) e Alvean (empresa especializada na comercialização e no trading de açúcar bruto e branco).

A “coalizão” de apoio e subsídio na construção de um sistema *online* de suporte à decisão de investimento, o Agroideal.org. Essa ferramenta, de acordo com esses agentes do campo do agronegócio, ajudará as companhias do setor da soja no Brasil, a fazer escolhas com base em informações socioambientais, visando investimentos. Além de: a) abrigar dados espaciais de diferentes fontes e ferramentas que permitem o usuário (futuro investidor) avaliar e decidir as oportunidades econômicas existentes em um território (ao ver a área de soja plantada, área antrópica apta para soja e área declarada no CAR (Cadastro Ambiental Rural); b) verificar a presença de infraestrutura que facilite o escoamento da produção de soja: portos, hidrovias, rodovias, silos e armazéns; c) identificar áreas que possuem riscos socioambientais de questionamentos, em virtude de assentamentos rurais, comunidades quilombolas e indígenas, unidades de conservação.

Por fim, esse sistema geraria relatórios, mapas, tabelas e planilhas que auxiliariam o planejamento para a expansão e intensificação da produção de soja no bioma Cerrado, no Brasil. Ferramenta essa, segundo o campo do agronegócio, tende também se ampliar para o bioma Amazônia e Chaco, na Argentina e Paraguai.

Essa ferramenta, o Agroideal.org, significaria o monopólio, pelo campo do agronegócio, de um sistema simbólico dominante e de poder simbólico (BOURDIEU, 1989), “na qual os agentes se engajam através dos diversos domínios da vida, visando à aquisição, o controle e a disputa por diversas espécies de poder ou de ‘capital’” (WACQUANT, 2013, p. 89).

Segundo Bourdieu (2007):

Esto quiere decir que los sistemas simbólicos deben su *coherencia práctica*, es decir su unidad y sus regularidades pero también su imprecisión y sus irregularidades, incluso sus incoherencias, unas y otras igualmente *necesarias* dado que inscritas en la lógica de su génesis y de su funcionamiento, al hecho de que son el producto de prácticas que no pueden cumplir sus funciones prácticas sino en la medida en que involucran, en su estado práctico, principios que son no solamente coherentes -es decir capaces de engendrar prácticas intrínsecamente coherentes al mismo tiempo que compatibles con las condiciones objetivas- sino también prácticas, en el sentido de cómodas, es decir cómodamente dominadas y manejables porque obedecen a una lógica pobre y económica (BOURDIEU, 2007, p. 138).

Um dos agentes que possuem vínculos estreitos, e que carrega aquilo Bourdieu chama de “lógica pobre y económica”, por estarem dentro do campo do agronegócio é o Estado, já que é um agente inscrito nesse campo. Segundo Hopewell (2014, p.298):

Agribusiness lobbying in Brazil organized both along sectoral lines (e.g., sugar, beef), as well as in broader cross-sectoral associations (e.g., Brazilian Agribusiness Association). Brazilian agribusiness grew increasingly interested in trade policy and

began pressing the state to take more aggressive positions in international trade negotiations in order to expand markets for Brazil's exports. sway in the national legislature and many senior-level government appointments are filled by representatives of the agro-industrial sector. Agribusiness had a significant presence in Lula's cabinet. For example, the Minister of Development, Industry and Foreign Trade in his first administration, Luiz Fernando Furlan, was previously Chair of Sadia, one of Brazil's biggest poultry producers, and President of two major industry lobby groups, the Brazilian Chicken Exporters Association (ABEF) and the Brazilian Association of Vegetable Oil Manufacturers (ABIOVE). Similarly, the Minister of Agriculture, Roberto Rodrigues, came from heading the Brazilian Agribusiness Association (ABAG) and the Brazilian Rural Society (Sociedade Rural Brasileira). Likewise, under Cardoso, the key official within the government leading the charge to launch the cotton and sugar cases at the WTO described below, Pedro de Camargo Neto, was formerly head of the Brazilian Rural Society (Sociedade Rural Brasileira), which lobbies on behalf of agribusiness. There is also close collaboration between agribusiness representatives and government officials, including the co-authoring of books and articles (e.g., Damico and Nassar, 2007; Thorstensen and Jank, 2005<sup>201</sup>), reflecting their shared beliefs and orientation (HOPEWELL, 2014, p.298).

Esse “*Agribusiness lobbying in Brazil*” que aponta Hopewell (2014) é expresso no peso relativo dos dois setores na política brasileira, por exemplo, o orçamento do MAPA que é quase o dobro do dos MDA<sup>202</sup> (apesar do primeiro “servir” a apenas 15% dos “produtores”)<sup>203</sup>. Outro ponto que apresenta a sinalização direta do *lobby* ao agronegócio é que em 2017 o setor do agronegócio foi o que apresentou maior (“recorde”) nos desembolsos do BNDES (SNA, 2018a).

<sup>201</sup> Entre esses capítulos de livros e artigos escritos, são: Damico, F. S. and Nassar, A. M. (2007), "Agricultural expansion and policies in Brazil", in Arha, K., Josling, T., Sumner, D. A. and Thompson, B. H. (Eds.), U.S. agricultural policy and the 2007 Farm Bill, Woods Institute for the Environment, Stanford University, pp. 75-96. E Thorstensen, V. and Jank, M. S. (2005), O Brasil e os grandes temas do comércio internacional, Lex Editora, São Paulo.

<sup>202</sup> Que, aliás, hoje o MDA está esvaziado/extinto, cuja denominação é Secretaria Especial de Agricultura Familiar e do Desenvolvimento Agrário (SEAD) tem como competências: reforma agrária; promoção do desenvolvimento sustentável do segmento rural constituído pelos agricultores familiares; identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas pelos remanescentes das comunidades dos quilombos. Extraordinariamente, também exerce competências relativas à regularização fundiária na Amazônia. A partir do Decreto nº 8.780, de 27 de maio de 2016, transfere as competências do MDA, que estavam com o Ministério do Desenvolvimento Social (MDS), para a Secretaria Especial de Agricultura Familiar e do Desenvolvimento Agrário - Casa Civil da Presidência da República. Secretaria Especial foi criada à necessidade de se legitimar, como políticas de Estado, as questões agrárias e fundiárias, além de responder às demandas da sociedade e dos movimentos sociais por políticas de reforma agrária e de desenvolvimento rural sustentável, com enfoque na agricultura familiar.

<sup>203</sup> Segundo Hopewell (2014): “The dualistic structure of Brazilian agriculture is reflected in government policymaking: Brazil is likely the only country in the world with two agriculture ministries. The Ministry of Agriculture (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, MAPA) formulates and implements policies to promote the development of the large-scale, industrial, export-oriented agribusiness sector, while a separate Ministry of Agrarian Development (Ministério do Desenvolvimento Agrário, MDA) was established in 2000 to alleviate rural poverty by administering welfare-oriented policies and support programs (such as price supports and subsidized credit) directed at small-scale farmers, subsistence producers, rural workers, and landless settlements (OECD, 2009). Likewise, the different sets of interests are reflected by two separate lobbying organizations: the National Agricultural Federation (Confederação Nacional da Agricultura, CNA) representing commercial and large farmers, and the National Federation of Rural Workers (Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais, CONTAG) representing small farmers and workers. In Brazilian policy making, industrialized agriculture and small-scale farming are treated as two separate tracks. But, of the two, it is agro-industry that is given primacy” (HOPEWELL, 2014, p. 299).

Somente no acumulado de janeiro a novembro, dos R\$ 61 bilhões liberados pela instituição, R\$ 13 bilhões, ou 21,4%, foram para o setor.

O volume de crédito é 8% superior ao verificado nos 11 meses do ano passado. Considerados os últimos doze meses, esse crescimento é ainda maior: 13%, com R\$ 14,8 bilhões desembolsados no período compreendido entre dezembro de 2016 e novembro de 2017. De acordo com dados levantados pelo BNDES a pedido da SNA, os financiamentos para o cultivo de soja lideraram o ranking das liberações, respondendo por R\$ 5,5 bilhões. Em seguida estão os financiamentos concedidos a bovinos para corte (R\$ 1,6 bilhão) e cultivo de cana-de-açúcar (R\$ 1 bilhão).

Quando observada a participação do agronegócio nas liberações feitas pelo BNDES, a participação é crescente. Em 2008, o setor respondia por 6,2%, do montante total, passando a 7,3% em 2012 e fechando 2016 em 15,7%. Estes números reforçam a importância e o peso dos negócios ligados ao campo na economia brasileira.

O peso e o dinamismo do setor se estendem ainda mais. O recorte feito pelo banco pode não abranger a aquisição de algumas máquinas e equipamentos, que contam com recursos de uma linha exclusiva, o Finame. De janeiro a novembro deste ano, o desembolso desta modalidade atingiu R\$ 17,6 bilhões.

Considerado um dos principais termômetros da economia brasileira, o BNDES registrou R\$ 60,1 bilhões em aprovações e R\$ 61 bilhões em desembolsos, entre janeiro e novembro de 2017, recuo de 13% e 20%, respectivamente, quando comparados a igual período do ano anterior. Nos últimos 12 meses, as aprovações registraram R\$ 69,8 bilhões (-20%) e os desembolsos, R\$ 72,8 bilhões (-24%) (SNA, 2018a, s.p.).

Segundo Hopewell (2014), das 40 principais empresas do agronegócio que operam no Brasil, 35 são de origem brasileira e com blocos de poder compactos de defesa no executivo, legislativo, judiciário, midiático e acadêmico. Atualmente, existem aproximadamente 20 empresas do agronegócio no Brasil com vendas anuais de mais de US \$ 1 bilhão e outras estão em condições de alcançar este nível. De 2007 em diante muitas empresas brasileiras se transformaram em atores multinacionais, através de campanhas agressivas de subsídios e financiamento do Estado brasileiro. Dentre essas empresas, está o Grupo Amaggi, representado aqui como agente que compõe o subcampo do campo do agronegócio, mais especificamente das empresas agroindustriais.

O Brasil não emergiu/inseriu-se no processo de integração internacional e financierização, como uma força de produção agroexportadora confiando apenas em recursos naturais e na magia do mercado. Mas, sobretudo, de intervenção estatal (agente do campo do agronegócio) para construir vantagem comparativa, que, por sua vez, forneceu a base para a sua nova influência econômica e política no cenário internacional (HOPEWELL, 2016). Fato que ocorrera (ou/e ocorre) oligarquismo político, articulador dentro do Estado.

O Grupo Amaggi expressa o “oligarquismo moderno” e defensor e indutor (mas não exclusivo) também da PCP e da consolidação do Arco Norte. Oligarquismo que extrapola a esfera local ou/e regional de relações e de dominação; seus poderes atravessam o aparato do

Estado (do local ao nacional), do executivo, legislativo, judiciário e também do sistema midiático.

Esse oligarquismo moderno no Brasil dialogando com que enfatiza Boito e Saad-Filho (2016) constrói-se e posiciona-se com capital internacional, por meio da cooperação e do conflito. Cooperação com relação a financiamento e parcerias; já com relação aos conflitos expressa-se com: i) proteção e subsídio estatal para reforçar o seu domínio dos mercados e apoiar a sua expansão no exterior, especialmente no Sul Global; ii) relacionamento questionador ao “excesso” da política estatal neoliberal, uma vez reconhece que a intervenção do governo é um mecanismo guarda-chuva - protetor de dominações imperialistas e multinacionais e de “ameaças” a sua própria posição competitiva. Essa configuração é a estruturação do oligarquismo moderno, no qual o Grupo Amaggi finca-se e exemplifica-se perfeitamente, tendo uma característica a mais, integra-se com capitais industriais, bancários (ou financeiros) e agrários.

Assim cabe (e deve-se fazer) uma descrição analítica do Grupo Amaggi, *trading* que vem monopolizando posições de poder e de influência dentro das redes de relacionamento dentro do Estado e como “palavra política unificadora de interesses das classes e grupos dominantes no campo e expressão do processo de construção da hegemonia e de renovação dos espaços de poder e de dominação” (BRUNO, 2009, p. 114).

O Grupo Amaggi, em 2017, completu 40 anos de fundação, contudo, seu gigantismo enquanto *trading* inicia-se na década de 2000, no contexto do populismo, "populismo agrário", no qual a formação política, muitas vezes apoiada por uma forma de Estado, permitiu a representação dos interesses das classes trabalhadoras, cujo diálogo se realizava sem intermediação burocrática e hierárquica com o líder político. No entanto, tal prática política fortaleceu uma conciliação de classe, em vez de luta de classes, o que dificultou a formação autônoma das classes trabalhadoras e ao mesmo tempo contribuiu para a manutenção da força de política dominante de fração hegemônica de classe (VERGARA-CAMUS; KAY, 2017). Nesse cenário, o Grupo Amaggi inicia-se a construção de “redes de relacionamento” e captando acesso a “recursos escassos” e capital simbólico dentro das redes do Estado.

O Grupo Amaggi é composto por quatro grandes áreas de negócio – Commodities, Agro, Logística e Energia, isto é, integrando toda a cadeia do agronegócio e comercialização de grãos e insumos a operações portuárias, de transporte fluvial, passando pela produção agrícola e ainda pela geração e comercialização de energia elétrica (Vide Quadro 4), dos quais podemos citar (suas empresas, subsidiárias e *joint venture*): André

Maggi Participações S.A.; AMAGGI Exportação e Importação Ltda.; Agropecuária Maggi Ltda.; Hermasa Navegação da Amazônia S.A.; Maggi Energia S.A.; Divisa Energia S.A.; Ilha Comprida Energia S.A.; Segredo Energia S.A.; Unidas Tapajós (*joint venture*); AMAGGI International BVI; AMAGGI Argentina; AMAGGI Paraguay; AMAGGI Europe BV; Denofa S.A.; AMAGGI S.A.; Terminal Granéis S.A TGG; AMAGGI e LD Commodities S.A (*joint venture*); AMAGGI e LD Terminais Portuários S.A (*joint venture*).

**Quadro 4:** Composição do Grupo do Amaggi

<b>Amaggi Commodities</b>	<b>Amaggi Agro</b>	<b>Amaggi Logística</b>	<b>Amaggi Energia</b>
Atua na compra, venda e beneficiamento de grãos (soja e milho); na importação e comercialização de insumos agrícolas; e na produção de fertilizante (misturadora).	Atua na produção agrícola de soja, milho e algodão; na produção de sementes de soja; e no beneficiamento de algodão. As atividades são realizadas em seis unidades produtivas, todas localizadas em Mato Grosso.	Concentra-se, sobretudo, nas operações de navegação, abrangendo o transporte de grãos originados e de produção própria, além de operações portuárias e navegação fluvial no Corredor Noroeste de Exportação, por onde são escoados os grãos das regiões noroeste de Mato Grosso e sul de Rondônia. A Amaggi Logística é constituída: - <b>Corredor Madeira:</b> 157 barcaças graneleiras (outras 5 em construção); 20 empurradores operando (18 próprios e 2 afretados); 3 empurradores em construção; - <b>Corredor Tapajós:</b> 90 barcaças graneleiras e 8 empurradores operando (4 próprios e 4 afretados)	Atua na geração de energia elétrica, por meio de pequenas centrais hidrelétricas em Mato Grosso, integradas ao Sistema Interligado Nacional. Possui cinco pequenas centrais hidrelétricas, localizadas em Mato Grosso: quatro no rio Juruena, no município de Sapezal, e uma no rio Formiga, no município de Campos Júlio.

**Fonte:** Elaborado por Jondison Rodrigues com base em pesquisa no site institucional do Grupo Amaggi

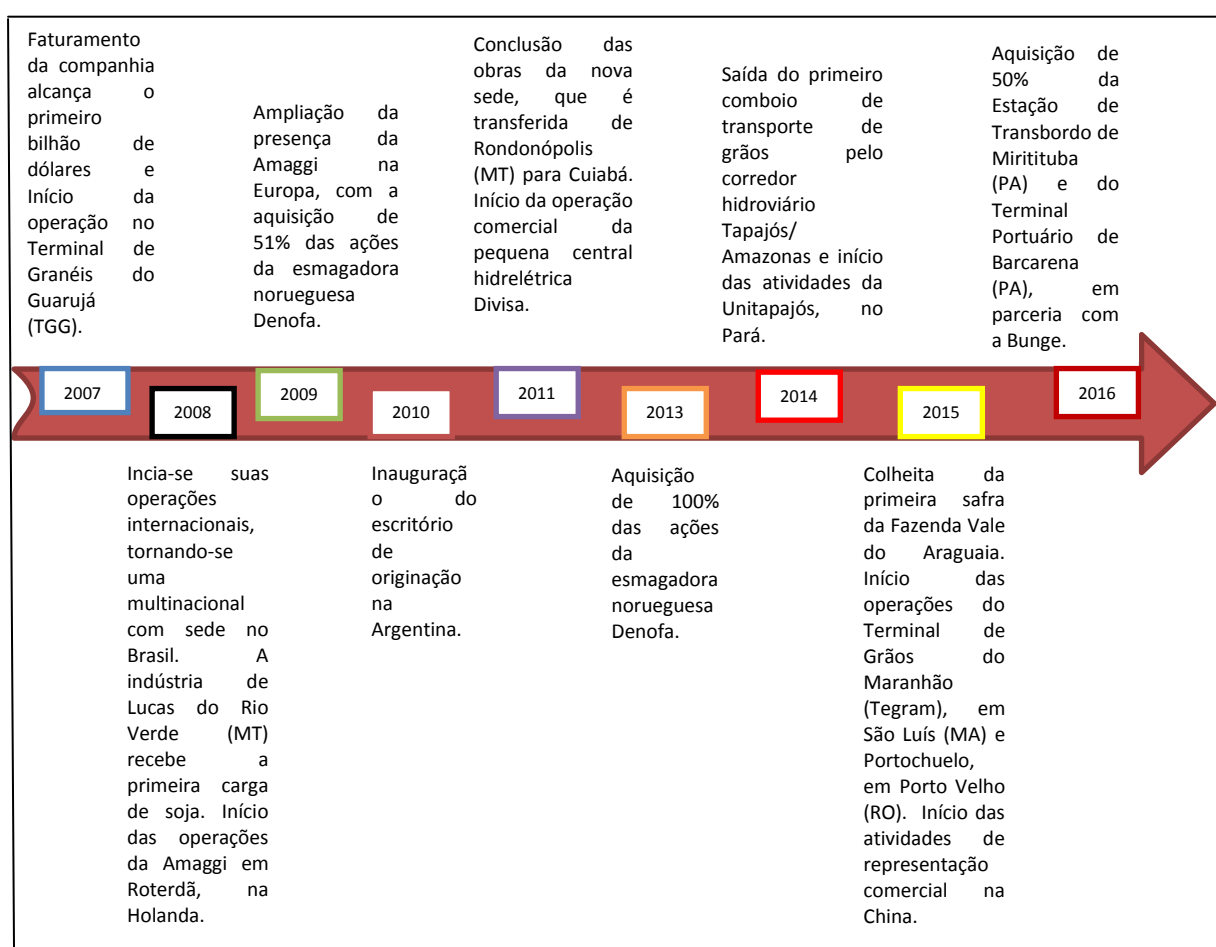
Em junho de 2004, segundo Gelder (2004), o BNDES aprovou um empréstimo de US\$ 34,1 milhões para a Hermasa Navegação da Amazônia, do Grupo Amaggi. O empréstimo seria utilizado para expandir o volume de grãos transportados através do rio Madeira para 1 milhão de toneladas por ano e dobrar a capacidade do terminal flutuante no porto de Itacoatiara. Os custos de investimento total deste projeto foram de US \$ 42,7 milhões.

Em 2006, foi concedida outra *benesse* do Estado brasileiro. Segundo BNDES (2018), o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o Presidente do BNDES, Demian Fiocca, anunciaram a aprovação pelo BNDES o financiamento de R\$ 175 milhões para a implantação de um terminal de granéis sólidos na margem esquerda do canal do Porto de Santos, no município do Guarujá (SP) e a construção de dois armazéns e reforma do berço existente. O financiamento aprovado à empresa Terminal de Granéis do Guarujá (TGG) equivaleu a 55% do investimento

total, de R\$ 321 milhões. A TGG tem entre seus controladores a Bunge Alimentos e a Amaggi.

Em 2007, o faturamento da companhia alcança o primeiro bilhão de dólares, sendo que em 2003 seu faturamento foi de US\$ 550 milhões. E no ano seguinte incia-se suas operações internacionais, tornando-se uma multinacional com sede no Brasil. Expandindo continuamente sua atuação internacional, e, em apenas seis anos a companhia já realizava comercializações com a Argentina, Paraguai, Holanda, Suíça, Noruega e China (Figura 29, da linha temporal).

**Figura 29:** linha temporal de expansão do Grupo Amaggi



**Fonte:** Elaborado por Jondison Rodrigues com base no site institucional do Grupo Amaggi

A figura acima sistematiza o grande crescimento comparado às décadas anteriores quando empresa figurava como uma empresa que plantava e colhia soja. Atualmente, o Grupo Amaggi é: 1) uma das maiores companhias da América Latina no ramo do agronegócio, com faturamento de mais de três bilhões de dólares desde 2012; e, 2) uma grande *trading*<sup>204</sup>, de

<sup>204</sup> Segundo Wesz Junior (2014, p. 143), alguns “grupos preferem o crédito das tradings, o que está atrelado, por um lado, a sua situação de inadimplência no sistema público e, por outro, às facilidades de obtenção de crédito junto às empresas privadas, uma vez que: a exigência de garantia é menor (“até US\$ 200 mil a trading precisa só



fluxos comerciais e de estruturação da cadeia de suprimentos internacionais, como também jogadora e contabilista no que tange a busca de lucros, por meio da compra, venda e participação e ações (o Grupo Amaggi possui mais de US\$ 230 milhões de investimentos em ativos) e financiadora da produção<sup>205, 206</sup>, além de beneficiadora, exportadora e transportadora de grãos (controlando desde o plantio<sup>207</sup> até o processamento, transporte e exportação da oleaginosa) (WESZ JUNIOR, 2014).

Frederico (2004) faz uma sucinta tradução da expansão do Grupo Amaggi:

Primeiramente, durante a década de 1970, o Grupo atuava na produção e comercialização da soja produzida no oeste paranaense, na época região de *front* da soja. Concomitantemente, o Grupo começou a expandir seus negócios na direção do estado do Mato Grosso, acompanhando a expansão da oleaginosa. Primeiro adquiriu uma fazenda em Itiquira (24,4 mil hectares), no sudeste do Estado e depois na Chapada dos Pareeis (Fazenda Tucunaré com 70 mil hectares), situada a Noroeste do Estado. A grande distância da Chapada dos Pareeis ao porto de Paranaguá (2.500 km), percorrida por modal rodoviário, consistia em fator limitante à expansão do *front* da soja. Devido a esse fato, o Grupo Maggi planejou e viabilizou o escoamento dos grãos através da hidrovia do Madeira. Para tanto, foi construído um grande sistema de movimento, que consiste nos terminais portuários de Porto Velho e Itacoatiara, na utilização da BR-364, entre Sapezal e Porto Velho e hidrovia do Madeira. Esse sistema de movimento é administrado pela empresa Hermasa, que surgiu através de uma parceria com o Governo do Amazonas e que atualmente pertence integralmente ao Grupo. Para consolidar a ocupação da Chapada dos Pareeis, o Grupo Maggi, através de sua empresa Cidezal e Amaggi Construções,

---

do CPF e de um aval. Somente acima disso é que precisa de garantia real. Já o banco pede nos valores menores garantia real”); a taxa de juro é mais baixa que alguns bancos privados (“a política de financiamento dessas multinacionais tem juro mais barato que o juro presente nos bancos privados e em algumas cooperativas de crédito”); os recursos são disponibilizados com maior agilidade (“nas empresas tu dá entrada no financiamento e logo tá disponível para ti usar aquele dinheiro. No banco, tu nunca sabe quanto tempo leva”); a disponibilidade de recursos é maior (“teve um ano que a Bunge [de Campo Verde] financiou quase US\$ 40 milhões no ano, isso com o cambio de três por um deu mais de 100 milhões de reais. A carteira agrícola do Banco do Brasil de Campo Verde é de R\$ 8 milhões, então quer dizer que só uma empresa multinacional dá dez vezes mais dinheiro que o Banco do Brasil. Só a Bunge, mas ainda tem ADM, Cargill e as outras”)

<sup>205</sup> O Grupo financia a produção, por meio da disponibilização de crédito antecipado ao produtor, no fornecimento de insumos agrícolas, na exportação dos grãos e no processamento da oleaginosa. Com isso, essas empresas garantem o fornecimento de grãos e ganham com os lucros cobrados sobre o empréstimo. Segundo Frederico Comprar terras nos novos *fronts* e incentivar a migração de produtores para essas áreas, para em seguida construir armazéns e financiar (através de empréstimos) o plantio, ganhando com o pioneirismo do investimento (FREDERICO, 2004). Segundo Frederico (2004): a maior parte do crédito antecipado é fornecido através de dois tipos de contrato: o Contrato em Dólar e a chamada compra da Soja Verde. A venda da "soja verde" funciona da seguinte forma: na época do plantio da soja (mês de novembro), os produtores tomam emprestado, junto às empresas, crédito suficiente para custear o plantio, comprometendo-se a entregar os grãos na época da colheita (de fevereiro a abril). O Contrato em Dólar possui um mecanismo semelhante: o produtor contrai um empréstimo antecipado (na época do plantio) em dólar, comprometendo sua safra na época da colheita. A empresa paga o valor em dólar, de acordo com o preço da saca do dia do empréstimo, e cobra juros que variam de 14% (ADM) a 16% (Bunge) ao ano do produtor. No caso da empresa ADM, o empréstimo é feito até US\$ 200,00 por hectare; para custear o restante da produção, o produtor tem que fazer novos empréstimos em outras empresas, no Banco do Brasil ou possuir capital próprio.

<sup>206</sup> Além do crédito, as tradings, como o Grupo Amaggi, fornece também fertilizantes, sementes, defensivos, adubos e calcário aos produtores, para pagamento futuro.

<sup>207</sup> Wesz Junior (2014) o cultivo do grão se concentra entre os produtores mais capitalizados em termos econômicos e fundiários, sendo que nos últimos anos houve a formação dos grandes grupos de produção, como os nacionais: Bom Futuro, Amaggi, SLC Agrícola e Vanguarda Agro.

viabilizou e construiu a cidade de Sapezal. Parte da Fazenda Tucunará foi loteada e os lotes vendidos aos migrantes que chegavam da região Sul do país. Muitos desses produtores, carentes de recursos próprios, serviram de estímulo à reprodução dos mecanismos de comercialização que o Grupo realizava no sudeste mato-grossense, tais como: financiamento, armazenamento e intermediação da comercialização da produção. Com efeito, no início da década de 1990, o Grupo começou a comercialização da produção de soja da Chapada dos Pareéis e atraiu um crescente número de produtores para a sua órbita financeira (FREDERICO, 2004, p. 71-2)..

Ainda segundo Frederico (2004):

Depois da fundação do núcleo urbano, o Grupo Maggi e produtores locais decidiram emancipar a cidade. Como não houve resistência de Campo Novo dos Parecis-MT, em 1994 foi criado o município de Sapezal, que só ganhou autonomia em 1997 com a posse do primeiro prefeito da cidade, não por acaso, André Maggi.

Ao tomar para si o projeto de criar uma cidade, o então prefeito André Maggi passou a dispor do capital do Grupo para instalar a infra-estrutura de serviços. Com recursos próprios e do Governo Federal, André Maggi implantou escolas, hospital, serviços de telefonia, água, energia elétrica, coleta de lixo, construção da delegacia, agência do banco do Brasil, entre outros. Quando deixou a prefeitura, o município devia à sua empresa R\$ 1,5 milhão (FREDERICO, 2004, p. 71-2).

A expansão do Grupo Amaggi foi acompanhada da expansão das áreas cultivadas<sup>208</sup> assim como os rendimentos e os empréstimos financeiros privados e estatais. O Grupo conseguiu vários empréstimos na década de 2000 (Tabela 9):

**Tabela 9:** Empréstimos financeiros de instituições financeiras ao grupo principalmente na década de 2000.

Ano	Instituição financeira	Valor (US\$ Milhões)
1999	Société Générale	15
2001	Standard Chartered Bank	70
2001	Deutsche Investitions	24
2002	Rabobank <sup>209</sup>	100
2002	International Finance Corporation	30
2002	Standard Chartered Bank	50
2003	WestLB	80
2004	Rabobank	230
2004	BNDES	34
2004	International Finance Corporation	30

**Fonte:** Elaborado por Jondison Rodrigues com base em Gelder (2004)

<sup>208</sup> Segundo Arvor et al. (2018) desde a década de 1980, o governo encorajou a EMBRAPA a incorporar novas variedades adaptadas às condições tropicais, a fim de tornar possível a expansão da soja, no Cerrado e seguida na Amazônia. O processo de intensificação continuou na década de 2000 com a adoção de práticas intensivas, como sistemas de cultivo duplo (soja seguido de milho ou algodão) promovidos por institutos de pesquisa nacionais e regionais. Esses apoios do Estado se deram por meio de vários planos federais plurianuais (Brasil em 1998, 1996-1999; Avancé Brasil, 2000-2003; Brasil de todos, 2004-2007; Plano Plurianual, 2008-2011; Plano Mais Brasil 2012-2015), que promoveu investimentos contínuos em grandes projetos de infraestrutura destinados a reduzir o custo de transporte e energia (o asfalto planejado da BR-163 no estado do Para' é uma dessas estratégias).

<sup>209</sup> Empréstimo advindo de várias instituições financeiras: ABN AMRO Bank The Netherlands (US\$ 10 million); Banco BBA Creditanstalt, which is now part of Banco Itaú Brazil (US\$ 5 million); Banco Bradesco Brazil (US\$ 10 milhões); Banco Industrial e Comercial Brazil (US\$ 5 milhões); Banque Cantonale Switzerland (US\$ 10 milhões); BBVA Spain (US\$ 5 milhões); Fortis Bank The Netherlands (US\$ 10 milhões); Rabobank The Netherlands (US\$ 20 milhões); Standard Chartered United Kingdom (US\$ 10 million); e, WestLB Germany (US\$ 15 milhões) (GELDER, 2004).

Segundo análise superficial (para não dizer ingênua!!!) de Stickler e Almeida (2008) esse empréstimos financeiros ao Grupo Amaggi constitui uma forma de construção de uma legitimidade e o reconhecimento a obediência aos padrões socioambientais que outros exportadores de soja não possuíam, assim uma forma de ganhar acesso a mercados mais rigorosos como da União Europeia<sup>210</sup>. Ainda segundo as autoras as instituições financeiras, graças a sua possibilidade de fixar condições para os financiamentos concedidos ao setor agrícola, estimulariam um componente importante postural de práticas socioambientais mais adequadas nas novas regiões (de produção e consumo) agroindustriais.

Essa compreensão esvazia a dimensão analítica: i) dos processos de liberalização, de desregulamentação e de mundialização das finanças, tendo os bancos um dos agentes protagonistas e parasitários (CHESNAIS, 1998; 2016); ii) a finaneirização de *commodities*<sup>211</sup>, do qual se tornaram, principalmente a partir do início da década de 2000, uma classe de ativos popular para investidores de portfólio, como ações e títulos<sup>212</sup>, em que instituições banacárias; e; iii) a reestruturação produtiva e financeira das atividades de forma cada vez mais complexa e dispersa de *tradings* e multinacionais.

O processo de *benesses* do Estado ao agronegócio possui intensificações na década de 2000, do qual se conecta a processos de liberalização, de desregulamentação e de mundialização das finanças. Wesz Junior (2014), enfatiza que nas décadas de 1980 e 1990, o crédito oficial concedido pelo Estado não eram tão significativos como da década de 2000. O crédito oficial concedido pelo Estado, nas décadas de 1980 e 1990, ao produtor era reduzido, já na década de 2000 há várias sistemas de créditos concedidos (armazéns, insumos, seguro),

<sup>210</sup> Financiamento redistribuído via os seguintes bancos: Banco Bradesco Brazil; BNP Paribas France; Crédit Suisse First Boston, which is part of Crédit Suisse Switzerland; Fortis Bank The Netherlands/Belgium; HSB Nord Bank Sweden; HSBC United Kingdom; ING Bank The Netherlands; Itaú Europa, which is part of Banco Itaú Brazil. Rabobank The Netherlands; UFJ Bank Japan; e, WestLB Germ (Ibid).

<sup>211</sup> Os fluxos de investimentos para vários índices de *commodities* futuros passa de US \$ 15 bilhões em 2003 para pelo menos US \$ 200 bilhões em meados de 2008 (TANG; XIONG, 2012). Segundo os mesmo autores até o início da década 2000 havia pouca ações com estoques, mas muita produção. Essa situação apontava as *commodities* estava segmentada e fora dos mercados financeiros e bancários, do qual sua inserção induziria um o “rápido crescimento” do investimento no índice de commodities e um processo generalizado (especulativo e paritário) de financiarização entre commodities no mercado mundial. A partir de 2004 há um crescimento rápido do investimento em índices de commodities mercados, os preços das commodities não energéticas com índices e prognósticos de venda e compra de ações e mercadorias.

<sup>212</sup> Em 2004, via lei Lei 11.076, segundo Leite e Wesz Junior (2014), o Brasil passa títulos privados de financiamento agropecuário, o Certificado de Depósito Agropecuário (CDCA), Certificado de Depósito Agropecuário (CDA) e Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA) e Letras de Crédito do Agronegócio (LCA). Lançados num contexto de retração do setor, em função da queda dos preços internacionais das principais *commodities*, a procura pelos papéis ficou abaixo das expectativas, apesar dos R\$ 3,424 bilhões movimentados até dezembro de 2006 com a emissão dos títulos. Cabe destacar que houve uma redução no financiamentos agropecuários, de 2004 a 2006, devido à crise no setor agrícola neste período, caracterizada pela queda nos preços das *commodities*, proliferação da ferrugem asiática (doença que atinge a soja, provocando a desfolha precoce da planta e a queda na produtividade), variabilidade climática, aumento do custo de produção, defasagem cambial, endividamento dos produtores e tensões ambientais (LEITE; WESZ JUNIOR, 2014).

por meio de recursos vindo do tesouro nacional, Banco Central<sup>213</sup>, Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil<sup>214</sup> para financiar crédito rural para atender as Safras. Além disso, há créditos vindos diretos das *tradings* e beneficiadoras como remessas, empréstimos e/ou investimentos diretos do exterior.

Segundo Leite e Wesz Junior (2014, p. 93) os créditos concedidos ao agronegócio cresceram gigantescamente:

De 1996 até 2012, o volume de recursos aplicados cresceu de R\$ 23 bilhões para R\$ 114,7 bilhões (valores constantes de 2012), o que significa que o montante praticamente quintuplicou em menos de vinte anos. Além do aumento da oferta de recursos, houve a criação de novas linhas de investimento e a redução da taxa de juros (LEITE; WESZ JUNIOR, 2014, p. 93).

O Estado, portanto interfere diretamente na estruturação (via, por exemplo, financiamento) e na regulação para mutação do “monopólio de capitais” e “poder simbólico” hegemônico. A regulação é intervenção, que aqui podemos correlacionar com o marco regulatório portuário (no Brasil), a Lei 12.815/2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Esse marco regulatório foi muito comemorado pelo campo do agronegócio, como por exemplo, a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA), como também a empresaria do agronegócio e Senadora, Kátia Abreu:

CNA comemora a aprovação da MP 595 [Convertida na Lei nº 12.815/2013] que abre o setor portuário aos investimentos privados.

É com enorme satisfação que a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) comunica ao setor agropecuário brasileiro a aprovação, pelo Congresso Nacional, da Medida Provisória 595/2012, que amplia a competitividade da nossa produção, permitindo investimentos privados na construção de novos portos.

A modernização dos portos é uma bandeira do setor produtivo e uma antiga reivindicação da presidente da CNA, senadora Kátia Abreu, que ao longo dos últimos sete anos, desde sua chegada ao Senado, trabalhou para aprovar este projeto. O agronegócio, que representa 40% de todas as exportações do Brasil, tem sido o grande penalizado pelo esgotamento da capacidade dos nossos portos.

<sup>213</sup> O Banco Central do Brasil administra uma Cédula de Produto Rural (CPR) e disponível na BM & Bovespa. Ela é um tipo de contrato a termo, em que o produtor recebe antecipadamente um montante em dinheiro/produto correspondente à quantidade de produto comprometida para entrega futura; ou seja, o produtor vende a termo sua produção, recebendo o valor da venda à vista, comprometendo-se a entregar o produto negociado na quantidade, qualidade, data e local estipulado (LEITE; WESZ JUNIOR, 2014); e, proporciona a negociação da safra agrícola sem endividamento referenciado em taxa de juro. Para o investidor contrinui na senção de Imposto de Renda e do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), na aquisição do título. O valor de empréstimo é de até R\$ 1.000.000,00.

<sup>214</sup> O Banco do Brasil para a Safra a 2018/19 mais de R\$ 12 bilhões em recursos para o financiamento do pré-custeio da safra, dos quais R\$ 10,8 bilhões foram de fato liberados por meio de 29 mil contratos de financiamento. O volume a ser emprestado pelo banco - líder em crédito rural, com 60% de participação nesse mercado.

“Agora, podemos ter a tranquilidade de aumentar nossa produção porque nossas exportações estarão garantidas de forma eficiente. A aprovação desta MP, editada de forma corajosa pela presidente Dilma Rousseff, amplia a capacidade dos nossos portos, pondo fim aos prejuízos que têm sido impostos ao agronegócio brasileiro”, comemora a senadora Kátia Abreu (SENEAR, 2018).

Segundo Rodrigues e Rodrigues (2015a) a Lei nº 12.815/2013 beneficiou e contribuiu significativamente para a expansão do agronegócio, conseqüentemente a PCP no Brasil e no Oeste do Pará; já que a Lei trouxe pontos “inovadores”: a permissão para a construção e operação de portos privados sem a exigência da obrigatoriedade de movimentação de carga própria, algo que precisava ser quebrado do sob o ponto vista do campo do agronegócio, pois os portos graneleiros exportam cargas de terceiros (cargas mistas, de dois ou mais vendedores), compram grãos de “produtores rurais”.

Esse sistema-regularaório foi uma maneira para que o país pudesse: a) atrair grandes empresas; b) aumentar a velocidade dos fluxos de troca, por meio dos investimentos estrangeiros diretos; e, c) quebrar a rigidez institucional (burocracia). A rigidez institucional (com relação ao desembarço alfandegário e sanitário), que segundo Bottasso et al (2018) afeta negativamente a maioria das operações de comércio internacional, a confiabilidade do sistema geral portuário e de transporte, e dificulta a rapidez de entrega e cumprimentos de contratos com compradores, transportadores, armadores e bancos de créditos.

O incentivo, sobretudo, pela quebra dessa rigidez institucional é visualizada no pronunciamento da Senadora Kátia Abreu, no dia 02 de abril de 2013, no Senado Federal, como forma pressionar a aprovação da MP 595 (Convertida na Lei nº 12.815/2013):

A burocracia que impera nos portos do Brasil faz com que o Brasil, entre 144 países, seja o centésimo trigésimo do *ranking* em ineficiência portuária. É isso que nos precisamos corrigir, porque, quando o preço da soja, quando o preço do milho, quando o preço da carne é pautado em Chicago, em Nova York ou em Tóquio, ninguém quer saber da incompetência dos portos brasileiros. O preço é taxado e os países que têm ineficiência perdem competitividade. Isto é o custo Brasil, que nós discutimos há mais de dez anos, e essa medida provisória vem colaborar para a diminuição da burocracia e a facilitação da construção de portos novos no Brasil (Pronunciamento de Kátia Abreu, no dia 02 de abril de 2013. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/398011>).

A quebra dessa rigidez institucional, por meio da construção de um sistema regulatório portuário é ainda destacado cinco meses depois da aprovação da Lei nº 12.815/2013, pelo então Senador Blairo Maggi, a partir da sua fala sobre a importância da aprovação da Lei:

Sem a abertura de espaço para o surgimento de novos portos, a produção brasileira passará por um processo de represamento. As conseqüências disso sim, são temerárias, como a redução na geração de emprego, renda e crescimento do País.

A concessão é vista pelo governo federal como essencial para sanar a ineficiência dos portos brasileiros! Os trabalhadores têm razão de estarem receosos em perder seus empregos. No entanto, a iniciativa privada também será capaz de gerar muitas oportunidades e trazer inovações ao setor.

Sr<sup>as</sup> e Srs., já se passaram cinco meses desde a promulgação da Lei 12.815, mas sua implantação não vem ocorrendo dentro do esperado. O Brasil em breve terá um novo recorde de produção de grãos, com colheita de cerca de 200 milhões de toneladas, só que a comercialização dessa safra ainda irá esbarrar na falta de infraestrutura. De duas uma: Ou há falta de sensibilidade do governo sobre a urgência de se adotar medidas efetivas e eficazes para promover condições logísticas do escoamento de toda essa riqueza, ou estamos mais uma vez emperrados na burocracia, o que costumo chamar de guerra do papel.

A nova lei, quando de fato implantada, irá instaurar no setor portuário um regime de alta competição direcionado a incentivar investimentos e a incrementar a eficiência setorial, com base na correta premissa de que o monopólio é um dos males a serem combatidos (Pronunciamento de Blairo Maggi, no dia 13 de novembro de 2013, no Senado Federal. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/404640>).

A aprovação da Lei Lei nº 12.815/2013 já vinha sendo costurada pela “redes de dominação e poder” do Estado desde 2003. Nesse ano, grupos políticos e econômicos ligados ao agronegócio, firmaram parceria, cujos agentes eram o governo federal, os governos do estado do Mato Grosso e Pará, os produtores de soja, as empresas do circuito da soja (Cargill, Amaggi, ADM e Bunge) e a BR Distribuidora, com intuito de pavimentar 709 km da Br-163, entre a divisa do estado do Mato Grosso e Pará e a cidade de Itaituba, “Corredor Norte” de *commodities*.

A pavimentação da Br-163 era componente necessário antes de instalações portuárias nas margens rio Tapajós como forma de se conectar a uma “*red global de transportes*” (MARTNER-PEYRELONGUE, 1999a, p. 107), uma cadeia de valor de *commodities* global (RODRIGUES, 2018). Era a construção do intermodalismo, conexão terrestre, hidoviária e portuária, mediante a integração de redes e serviços de transportes eficientes articulados para integrar processos a escala global. “*Por lo tanto, el intermodalismo y las mejoras físicas en la accesibilidad territorial propician la conformación de hinterlands comunes cada vez más competidos por los actores portuarios y por los operadores de transporte multimodal*” (MARTNER-PEYRELONGUE, 1999a, p. 108).

No mesmo ano dessa parceria, a Bunge e o Grupo Maggi manifestaram interesse em construir terminais portuários graneleiros em Itaituba (WESZ JUNIOR, 2014), que veio a ocorrer literalmente, em 2012 (ano esse que vigorava a Medida Provisória 595/2012), com aquisição de terras e “pavimentação” de políticas públicas portuárias. Só em incentivos

fiscais, em 2016, Grupo Amaggi teve R\$ 53.148.760,26<sup>215</sup>, além de incentivos energéticos e hídricos e financiamento<sup>216</sup>.

Todas essas políticas públicas portuárias contribuíram no início da operação do primeiro porto graneleiro em Itaituba, em 2014, da Bunge, hoje pertencente à Bunge e ao Grupo Amaggi<sup>217</sup>. Cabe enfatizar que no final de 2013 estas duas empresas divulgaram a formação de uma *joint venture*, a Navegações Unidas Tapajós Ltda. (Unitapajós), que é responsável pelo escoamento de grãos originados em Mato Grosso pela hidrovia Tapajós-Amazonas até Barcarena.

Esse desenho da relação de força política do Grupo Amaggi e do campo do agronegócio dentro do Estado é que em 2015, cujo comando do MAPA estava sob gestão da Senadora e empresária do agronegócio, Katia Abreu, o BNDES aprovou um financiamento ao Grupo Amaggi. O valor do financiamento foi de R\$ 27 milhões, ao grupo Amaggi e LDC, para a construção de dois armazéns graneleiros destinados à armazenagem de soja e milho na região do Cerrado brasileiro. Do total do financiamento: i) R\$ 13 milhões destinados à instalação de armazém no município de Balsas, no estado do Maranhão; ii) outro armazém, com capacidade para 50 mil toneladas, será construído no município de Formosa do Rio Preto (BA), com financiamento de R\$ 14 milhões. Áreas essas que compõe o projeto Arco Norte.

Todas essas condições e *benesses* concedidas pelo Estado a um “grupo específico” foi suficiente para que esse grupo conseguisse adquirir em 2018: i) uma fazenda, de 105.000 hectares (a fazenda Itamarati Norte, município de Campo Novo do Parecis/Cuiabá, que pertencia ao empresário Olacyr de Moraes, o antigo “Rei da Soja”), por 2,2 bilhões de reais; ii) um empréstimo de US\$ 150 milhões da seguradora MetLife<sup>218</sup>, como forma de expandir sua produção agrícola<sup>219, 220</sup>.

---

<sup>215</sup> Afirmação pautada no relatório de sustentabilidade do Grupo Amaggi e disponível na página da *trading*.

<sup>216</sup> Segundo Stickler e Almeida (2008), em 2005, o Banco do Brasil foi responsável por mais de 50% do volume total de R\$ 47 bilhões (aproximadamente 21 bilhões de USD) de crédito para o setor agrícola naquele ano.

<sup>217</sup> Antes da formação da *joint venture*, a Navegações Unidas Tapajós Ltda. (Unitapajós), em 2003, em 2003, Bunge e Amaggi, assinaram um contrato pelo qual a Amaggi aluga parte de sua capacidade no porto de Itacoatiara/AM para a Bunge, abrindo a possibilidade para esta transnacional escoar os seus produtos pelo norte do país.

<sup>218</sup> Empresa seguradora, como sede em Nova York, cuja receita é 63,48 bilhões de dólares (referente ainda ao ano de 2016).

<sup>219</sup> Em 2016 companhia tomou, globalmente, mais de US\$ 1 bilhão em empréstimos de capital de giro, em uma carteira de financiamento que chegou ao final do ano com saldo de US\$ 1,82 bilhão (incluindo nesse montante capital de giro e financiamento para ativo imobilizado).

<sup>220</sup> Em 2017 o Grupo Amaggi inaugura seu banco, o Banco Amaggi S.A ou AMAGGI CFI, tudo com blindagem pelo Estado, do qual tem como “porta-voz autorizado do campo”, Blairo Maggi Cabe destacar que o Ministro Blairo Maggi é investigado por lavagem de dinheiro e corrupção em negócios públicos, usando bancos privados como Daycoval, BicBanco, BMG e Rural e mar de dinheiro (quase R\$ 1 bilhão em subornos) ao Executivo,

Segundo Leite e Wesz Junior (2014) não se pode pensar todas condições concedidas pelo Estado “agronegócio” sem pensar nas políticas públicas,

[...] que não só viabilizaram sua origem como também sua expansão. Atualmente, um conjunto de instrumentos influencia a dinâmica do “agronegócio”, tais como a política econômica, de ordenamento territorial, trabalhista, ambiental, de crédito, infraestrutura, etc. (LEITE; WESZ JUNIOR, 2014, p. 84).

[Assim] é evidente, especialmente na última década, a presença do Estado no apoio e fomento das atividades produtivas agrícolas capitaneadas por *commodities*, como a soja, por exemplo, e também ao segmento agroindustrial da cadeia. Isso pode ser mais bem observado por meio da política de financiamento rural e agroindustrial, pela qual esse segmento vem obtendo um crescente aporte de recursos públicos, na sua maior parte intermediados pelas agências financeiras do setor governamental (Banco do Brasil, Banco do Nordeste, BNDES, etc.) (LEITE; WESZ JUNIOR, 2014, p. 105).

O arbitramento e afago do Estado ao campo do agronegócio (por está inscrito a ele também) vem por meio de sistemáticas estratégias, orientadas para conservação, transformação ou expansão de poderes e capitais, pois como entatiza Bourdieu (1996) os agentes produzem ativamente a realidade social, no qual essas construções não são efetuadas em um vácuo social, mas sim de lutas para conservá-lo ou transformá-lo. Assim, o agronegócio configura-se como um campo de forças e lutas, isto é, “com suas relações de força física, econômica e, sobretudo simbólica (vinculadas, por exemplo, ao volume e a estrutura dos capitais que seus diferentes membros possuem) e suas lutas pela conservação ou transformação dessas relações de força” (BOURDIEU, 1996, p. 130).

Outro “afago” quando Estado (na figura de um do seu porta-voz, “presidente” Michel Temer) com o sancionamento e/ou em atos de Estado para o campo do agronegócio, a partir de 2016:

- Lei nº 13.331/2016 - direitos creditórios originários de negócios realizados entre produtores rurais, ou suas cooperativas, e terceiros, inclusive financiamentos ou empréstimos, relacionados com a produção, a comercialização, o beneficiamento ou a industrialização de produtos ou insumos agropecuários ou de máquinas e implementos utilizados na atividade agropecuária. Emissão de alguns títulos do agronegócio, como os Certificados dos Recebíveis do Agronegócio (CRA), em moeda estrangeira e com cláusula de correção cambial e aumento de fontes de financiamento do agronegócio/2016;
- Transferência para a Casa Civil à administração das cinco pastas ligadas à Reforma Agrária, via Decreto 8780/2016, cinco secretarias que eram vinculadas ao extinto Ministério



do Desenvolvimento Agrário (MDA) (extinto em 2016) passam a ser de responsabilidade da Casa Civil. São elas: 1) Secretaria Especial de Agricultura Familiar e do Desenvolvimento Agrário; 2) Secretaria de Reordenamento Agrário; 3) Secretaria da Agricultura Familiar, 4) Secretaria de Desenvolvimento Territorial; e, 5) Secretaria Extraordinária de Regularização Fundiária na Amazônia Legal. Além disso, a Casa Civil passa a responder pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Cabe destacar que com extinção do MDA e outros programas houve o esvaziamento da reforma agrária; entres esses programas, estão: 1) os Territórios Rurais; 2) Territórios da Cidadania; 3) Programa Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural; 4) Assessoria Técnica, Social e Ambiental à Reforma Agrária; 4) Programa Nacional de Reforma Agrária; 5) Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária; 6) Programa Cisternas; e, 7) Minha Casa Minha Vida Rural/2016;

- A extinção da Comissão Nacional de Mediação de Conflitos, que constituía ouvidor e mediador de conflitos agrários; comissão que convocava “os setores, conversava e procurava junto às autoridades tomar medidas para poder primeiro fazer um levantamento cartorial das propriedades, fazer vistoria da propriedade para ver se ela tinha possibilidade ou não de ser passível de reforma agrária” (SOBREIRO FILHO; MANACAS, 2017, p.7). A extinção dessa comissão contribuiu significativamente no recrudescimento de ameaças, tentativas de assassinato e morte no campo<sup>221</sup>;
- A não realização do censo agropecuário, em 2016; que faz a contagem da população rural e retrato do “mundo agrário” e os reais responsáveis por alimentar o Brasil, a agricultura familiar;
- Instauração de processos criminais contra movimentos sociais (criminalização), cujo objetivo é o de amedrontar, desmobilizar e neutralizar a dissidência política, via “politização jurídica” para criminalização política e a formação de Estado exceção, tendo a Operação Lava Jato, como espelho. A CPI da FUNAI e INCRA foi a tática de criminalização dos povos indígenas e de organizações da sociedade civil, cujas 3.385 páginas do chamado “Relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito FUNAI-INCRA 2, pede e sustenta a condenação de “falsos índios”, antropólogos, entidades e procuradores da República<sup>222</sup>;

<sup>221</sup> Esse recrudescimento é confirmado no Relatório “Conflitos no Campo Brasil 2016”, elaborado pela Comissão Pastoral da Terra (CPT), no qual constata que 2016 entra para a história, como o ano com o maior número de assassinatos no campo em decorrência de conflito agrários nos últimos 13 anos. O monitoramento da CPT registrou 61 assassinatos em 2016, 11 a mais que em 2015, com registro de 50 assassinatos.

<sup>222</sup> Indicamos a home página Racismo Ambiental (<https://racismoambiental.net.br/2017/05/03/cpi-funai-incra-pede-a-condenacao-de-falsos-indios-antropologos-entidades-e-procuradores-da-republica/>) a lista completa de todos indiciados por esse relatório.

- Transferência para os operadores portuários, assim como já acontece no sistema “S”<sup>223</sup>, a gestão dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), feita hoje pelo Departamento de Portos e Costas da Marinha do Brasil, vinculado a Marinha. Todos os anos o fundo recebe R\$ 145 milhões, em média, dos quais cerca de R\$ 100 milhões, deveriam ser totalmente investidos em treinamento de mão de obra, mas ficam retidos no FDEPM/2017;
- Medida Provisória nº 786, de 12 de julho de 2017 - Dispõe sobre a participação da União em fundo de apoio à estruturação e ao desenvolvimento de projetos de concessões e parcerias público-privadas, altera a Lei nº 11.578, de 26 de novembro 2007, que dispõe sobre a transferência obrigatória de recursos financeiros para a execução pelos Estados, Distrito Federal e Municípios de ações do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, e a Lei nº 12.712, de 30 de agosto de 2012, que autoriza o Poder Executivo a criar a Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF)/2017;
- Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017 - Dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos aos assentados da reforma agrária e sobre a regularização fundiária no âmbito da Amazônia Legal; institui mecanismos para aprimorar a eficiência dos procedimentos de alienação de imóveis da União. Essa lei significa “a liquidação do legado da política de assentamentos no país, paralelamente à dilapidação do patrimônio constituído pelas terras públicas, por meio da ampliação das oportunidades para a grilagem, um crime por meio do qual o bem comum pode ser convertido no ativo mobilizável mais nobre e indestrutível no capitalismo, o título de propriedade fundiária” (PAULINO, 2017, p. 392);
- A decisão pela aprovação do Benzoato de Emamectina - agrotóxico extremamente tóxico para a saúde humana/2017;
- Assinatura realizada, em 2017, pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para asfaltamento da Br-163/PA, no valor de R\$ 128,5 milhões;
- Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017<sup>224</sup> que flexibiliza a autorização de instalações portuárias, dos quais “estabelecerá os procedimentos para cessão de áreas públicas da União, com vistas à implantação de instalações portuárias” e destravando investimentos e reduzindo a burocracia nos processos aos portos do agronegócio. Além de conter prorrogação

---

<sup>223</sup> O Sistema S é chamado assim, sobretudo, por sua seus integrantes: Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), Serviço Social da Indústria (SESI), Serviço Social do Comércio (SESC). Instituições corporativas que objetivam promover o treinamento profissional, lazer, consultoria e saúde dos trabalhadores.

<sup>224</sup> Decreto banhado de favorecimento a empresa Rodrimar S.A. e crimes de corrupção passiva e lavagem de dinheiro.

antecipada, um exemplo, é a renovação antecipada do contrato de arrendamento do terminal, no Porto de Vila do Conde (PA), da Terminal Convicon – Contêineres Vila do Conde S/A até 2033. A empresa vai investir mais de R\$ 129 milhões em ampliação, equipamentos e sistemas no porto paraense/2017;

- Arrendamento de áreas e infraestrutura públicas para combustíveis para atender infraestruturas portuárias graneleiras/2017;
- Atualização Planos Mestres/2017 – Instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, que visa direcionar as ações, as melhorias e os investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos/2017;
- Planejamento que busca dividir os portos em complexos portuários de *commodities*: Complexo Portuário do Itaqui – Complexo Portuário de Porto Velho - Complexo Portuário de Santarém – Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde – Complexo Portuário de Santana – Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina – Complexo Portuário de São Francisco do Sul/2017;
- Estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados (Bancada Ruralista, base do Governo Temer), chamado “Arco norte: o desafio logístico”, com o apoio da Consultoria Legislativa desta instituição: possui análises sobre os obstáculos a serem vencidos para viabilizar os investimentos no projeto Arco Norte, que abrange propostas de uma nova logística para o escoamento da produção, não só a agrícola, por meio dos portos da região norte/2017;
- Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho/2017 – Projeto elaborado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, apresenta uma visão panorâmica e diagnóstica do momento atual das infraestruturas de transportes, voltada principalmente para a identificação e caracterização de Corredores Logísticos Estratégicos no âmbito do território nacional/2017;
- O Programa Agro+Integridade – “incentiva uma nova cultura de produção e de consumo, onde os dois lados estão igualmente comprometidos com valores éticos, de transparência e de responsabilidade social e ambiental”. Com isso, o MAPA busca conceder um selo que expresse um capital simbólico acerca do comprometimento com responsabilidade socioambiental e fortalecendo/seletivizando os setores ganhadores, produtores, empresas e entidades ligadas ao agronegócio/2017;

- A terceirização e a reforma trabalhista. Além da portaria do Ministério do Trabalho sobre trabalho escravo - com a construção de outras tipologias para caracterizar/determinar o que seria trabalho escravo (Portaria nº 1.129, de 13 de outubro de 2017 - Dispõe sobre os conceitos de trabalho forçado, jornada exaustiva e condições análogas à de escravo para fins de concessão de seguro-desemprego ao trabalhador que vier a ser resgatado em fiscalização do Ministério do Trabalho)<sup>225</sup> e a proibição da divulgação da “lista suja”, com nome de empresas e pessoas que usam o trabalho escravo no Brasil;
- O desmonte da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), com o corte de 50% do orçamento da Fundação e a redução drástica do corpo de funcionários, processo esse conduzido pelo Ministério da Justiça;
- O Plano Safra da Agricultura Familiar<sup>226</sup> terá estagnação orçamentária, em 2018/2019, e o crédito rural do PRONAF apresentou queda de 21% em relação à safra 2016/2017 e de 37% em comparação à safra 2017/2018. A estratégia para mostrar crescimento de atenção e crédito foi transformá-lo em plurianual, Plano Safra 2017/2020, do qual (supostamente) serão 30 bilhões para quatro anos. Valor irrisório comparado ao Plano Agrícola e Pecuário 2017/2018, R\$ 200,25 bilhões; além de disso: 1) Seguro Rural/Orçamento 2018: R\$ 550 milhões; 2) R\$ 9,2 bilhões para o programa de modernização da frota de tratores agrícolas e implementos associados e colheitadeiras, 82% a mais do que na safra anterior; 3) redução nas taxas anuais de juros do crédito rural - 8,5% a.a. para custeio 7,5% a.a. para investimento 6,5% a.a. para armazenagem e inovação tecnológica; 4) programa de Inovação Tecnológica (Inovagro) (por meio da informatização e do acesso à internet), com R\$ 1,26 bilhão/2018;
- Em 2018, o produtor de grãos contará com R\$ 550 milhões do Programa de Subvenção ao Prêmio do Seguro Rural (PSR), com aumento de 37,5%;
- Edital de Chamamento Público nº 01/2018 - A União por intermédio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento com esteio na Lei nº 13.019, de 31 de julho de 2014 e no Decreto nº 8.726, de 27 de abril de 2016, torna público o presente Edital de Chamamento Público visando à seleção de organização da sociedade civil interessada em celebrar termo de colaboração que tenha por objeto a realização de eventos de capacitação e informações para o

---

<sup>225</sup> Os “ataques” (ou concessões e defesas ao agronegócio e aos ruralistas) pelo governo federal foi a demissão André Esposito Roston, demitiu o então chefe de combate ao trabalho escravo, pois em agosto (em 2017), durante audiência na Comissão de Direitos Humanos do Senado ex-chefe desagradou o governo após comentar publicamente o efeito da falta de dinheiro para fiscalização contra o trabalho escravo, afirmou que sem a liberação de recursos, as ações estavam paradas.

<sup>226</sup> O Plano Safra da Agricultura Familiar é constituído (ou pelo menos seria), principalmente, de ações para oferecer segurança jurídica da terra, com titulação e regularização fundiária; seguro da produção; ações para o Semiárido; Assistência Técnica e Extensão Rural.

produtor rural oferecido por ocasião da realização de exposições agropecuárias e/ou eventos agropecuários em municípios da região centro oeste do Brasil/2018; e,

- O adiantamento dos recursos do Plano Safra a 2018/19 mais de R\$ 12 bilhões para o financiamento do pré-custeio da safra<sup>227</sup>;

Todas essas ações demonstram aquilo de Castilho (2018) pontua de “Supremacismo ruralista”. A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) respresenta esse Supremacismo, dentro dos ramos do Estado brasileiro, por exemplo, dos entre 155 deputados dessa frente que votaram tanto no dia 17 de abril de 2016 como também na sessão do dia 2 de agosto de 2017, 124 deles votaram contra Dilma Rousseff (para o *impeachment*) e a favor de Michel Temer. Ou seja, 80% dos votantes da FPA. Porém, a o “preço da fidelidade” da FPA a Michel Temer foram Leis, Decretos e ações afagadoras ao agronegócio, um verdadeiro pacto de classes.

Com isso segundo Mattei (2018) houve a extinção e/ou redução de estruturas institucionais e políticas para reforma e desenvolvimento agrário, que na prática significa destinar pouca prioridade aos segmentos sociais que continuam sendo numericamente majoritários no meio rural e reais produtores que alimentam a população brasileira:

Por exemplo, verifica-se que durante os anos de 2016 e 2017 nenhuma nova família foi assentada, ao mesmo tempo em que nenhum projeto de assentamento agrário foi criado. Do total de 21 decretos presidenciais de desapropriações de terras para fins sociais publicados no ano de 2016, a maioria deles (20) foi de iniciativa da presidente Dilma no período entre janeiro e abril do mesmo ano. Analisando-se as dotações orçamentárias agrárias de 2016, notam-se sérios problemas. Assim, dos R\$ 946 milhões previstos para crédito-instalação de famílias assentadas, nada foi efetivamente executado. Além disso, observa-se que do total de dotações autorizadas para o INCRA em 2016, num montante de R\$ 2.7 bilhões, aproximadamente 15% foi destinado às atividades fins da reforma agrária, sendo que o restante desses recursos foi utilizado para pagamento de precatórios e para as atividades de manutenção da autarquia. Por outro lado, as ações de Assistência Técnica e Extensão Rural (ATER) para assentamentos, por exemplo, deixaram de aplicar aproximadamente 50% dos recursos autorizados pela LOA. Já as ações do programa Educação no Campo utilizaram apenas 17% das dotações orçamentárias autorizadas. Finalmente, o programa reforma agrária e governança fundiária deixou de aplicar 62% dos recursos autorizados. Já em 2017 a dotação orçamentária total do INCRA foi de R\$ 2.9 bilhões. Novamente se constatou que, desse total, cerca de R\$ 2.3 bilhões foram alocados para atividades de manutenção da autarquia. Com isso, foram realizados cortes orçamentários de grandes proporções na esfera de ações e políticas agrárias, com destaque para a assistência técnica e extensão rural para a reforma agrária (-48%); reconhecimento e indenizações de territórios Quilombolas (-49%); promoção da educação no campo (-45%); obtenção de imóveis rurais (-35%); organização da estrutura fundiária (-63%) (MATTEI, 2018, p. 304-5).

<sup>227</sup> Ainda há um *lobby* ruralista para aprovar três Projetos de Decretos Legislativos (PDLs) para autorizar a construção de três hidrovias sem necessidade de licenciamento ambiental. Os projetos seriam o PDL 119/2015, no rio Tapajós (em dois formadores, Teles Pires e Juruena); o PDL 120/2015, nos rios Tocantins e Araguaia; e o PDL 118/2015, no rio Paraguai.

Ainda com relação a isso segundo Souza e Mizusaki (2018):

Assim, [há] a negação da política é a negação dos governos trabalhistas e, por conseguinte, a negação de qualquer resistência social, realizada por sujeitos sociais que foram foco de políticas públicas de renda, de redistribuição e regularização fundiária, de garantia de direitos civis, entre outros. A mídia consegue mimetizar o governo em sujeitos. Processa-se, neste conjunto, não apenas a negação da luta política, mas também a aceitação de eliminação do outro, demarcada pelas inúmeras mortes no campo e na cidade, uma dinâmica que produz a aceitação social da violência, como forma de negação da política. O fato é que se coloca à sociedade panem et circenses, mas sem o pão, apenas um grande Coliseu midiático, com eventos e espetacularizações dos agentes da antipolítica, como se de fato algo estivesse por mudar no país da corrupção (SOUZA; MIZUSAKI, 2018, p. 512).

Com isso, verifica-se (e outros pontos percorridos ao longo da tese) a seletividade de políticas, focos atenção e ação e medidas e forças hegemônicas, cuja narrativa é "interesse de todos e benefício para todos", com a implantação de grandes obras de infraestrutura (portos, hidrelétricas, termelétricas, ferrovias, projetos minerários, gasodutos, linhas de transmissão elétrica) e à expansão das políticas e lógicas de exportação de *commodities* (açúcar, suco de laranja, óleo de palma e de palmiste, gado, café, etanol, ouro, petróleo, minérios, milho e soja, com ênfase aos dois últimos). Contudo, cabe pontuar que esse “efeito indireto de um conjunto complexo de ações” (BOURDIEU, 1996, p. 52) com articulação sinegética entre Estado, fundos e bancos de investimentos e conglomerados transnacionais não são recentes, isto é, “esses jogos extremamente complexos” (BOURDIEU, 1996, p. 169) arrastam-se e modelam-se, sobretudo, contundentemente na década de 2000, com demontes de agendas e políticas ambientais (RAVENA, 2012) e direitos territoriais, humanos e étnicos.

Segundo Almeida (2012) é na década de 2000, ou, mais precisamente, em 2003, os demontes de direitos territoriais, humanos e étnicos:

Os novos limites estabelecidos abalam as normas jurídicas, como no caso do Decreto 4887, de novembro de 2003, relativo à titulação das terras das comunidades quilombolas, e fragmentam as territorialidades específicas (terras indígenas, terras de quilombos, babaçuais livres, faxinais, fundos de pasto, comunidades ribeirinhas), ou seja, as terras tradicionalmente ocupadas e controladas de modo efetivo pelas suas respectivas comunidades ou pelas formas organizativas que lhes correspondem (associações, cooperativas, sindicatos, articulações e movimentos). Debilitam, além disso, os fatores identitários, propiciando condições para a atomização dos agentes sociais. Em decorrência disso, fragilizam as identidades coletivas (ALMEIDA, 2012, p. 67).

Ainda segundo Almeida (2012) hoje ainda há um processo acelerado de avanço de setores ligado ao mercado de *commodities* e ao setor ruralista, por meio de ações para:

- i) A privatização das terras públicas sob o eufemismo de "regularização fundiária". Compreende o Programa Terra Legal, instituído a partir da implementação da Lei 11.952, de julho de 2009, que visa a titular 67 milhões de hectares na Amazônia. Essa medida regulariza a ocupação de terras da União, permitindo que sejam repassadas, sem licitação, áreas com até 1.500 hectares aos que detinham a posse dessas áreas antes de primeiro de dezembro de 2004.
- ii) A redução de áreas protegidas ou unidades de conservação, conforme a Medida Provisória 558, editada em 18 de janeiro de 2012.
- iii) As tentativas de incorporação de novas extensões aos circuitos mercantis ocorrem através das alterações propostas pelos interesses "ruralistas" para a reforma do Código Florestal e para a redução da faixa de fronteira e pelas empresas mineradoras para a reforma do Código de Mineração. No caso do Código Florestal, as associações e sindicatos patronais rurais elegeram a "questão ambiental" como tema para suas mobilizações em 2010 e 2011. Ao fazê-lo, passaram a considerar os fatores ambientais como obstáculo à ampliação da capacidade produtiva dos imóveis rurais e às transações de compra e venda de terras, dispondo-os no mesmo plano de entraves em que classificam os direitos étnicos, os laços de parentesco nos casos das terras de herança sem formalidade de partilha e as práticas costumeiras de uso comum dos recursos naturais. [...]
- iv) A flexibilização dos direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais tem ocorrido através de: procrastinação da titulação definitiva de terras de quilombos, condicionantes antepostos à titulação de terras de comunidades quilombolas e ausência de medidas quanto à "desintrusão" e à redução de terras indígenas (ALMEIDA, 2012, p. 67-8).

É preciso entender junto a isso dialogando com Bourdieu (1996) é que os “agentes produzem e reproduzem, na e pela ficção, a aparência ao menos de conformidade a verdade ideal do grupo, a seu ideal de verdade”. E esse “ideal de verdade” é carregado e atribuído porta-vozes, “os oficiais, têm, menos do que qualquer outro, em sua vida pública e até em sua vida privada, o direito de deixar de fazer a reverência oficial em relação ao ideal coletivo” (BOURDIEU, 1996, p. 218). O porta-voz do campo do agronegócio dentro do Estado é o ruralista, empresário (do grupo Amaggi) e ministro da agricultura, Blairo Maggi. É um conluio perfeitamente consciente e imoralmente concebível (por um dos aparatos do Estado, o judiciário que deveria zelar pela assimetria moral e de direitos); isso porque não há como separar a figura do empresário-ministro, no favorecimento de um Campo e do seu subcampo (o grupo Amaggi).

Como já discurremos o Estado fez vários afagos, principalmente a partir de 2016 ao campo do agronegócio<sup>228</sup> e ao Grupo Amaggi. Desde 2016 o MAPA vem organizando de

<sup>228</sup> Cabe pontuar que a oferta de crédito para a agropecuária/agronegócio quase triplicou ao longo do Governo Lula, passando de R\$ 24,7 bilhões em 2002/2003 para R\$ 70 bilhões em 2007/2008. Quando inserido ao longo da última década a concessão de crédito rural para a agricultura empresarial mais do que quintuplicou, passando de R\$ 20,54 bilhões em 2002/2003 para R\$ 115,25 bilhões na safra 2012/2013 (tal fato evidenciado no planos Planos Agrícola e Pecuário 2007/2008 e 2012/2013). Crescimento do setor fortalecido também pela abertura de uma linha de crédito, a Linha Especial de Crédito de Comercialização (LEC), em 2003. A LEC é chamada de linha “especial” de crédito porque ela pode, de acordo com as circunstâncias, permitir financiamento para produtos que não constam da Política de Garantia de Preços Mínimos (PGPM). Além das baixas taxas de juros e a desvalorização do real são os fatores que concorrem para manter o atual ritmo de crescimento das exportações de commodities agrícolas.

forma sistemática “missões do agronegócio”. Em 2017 a missão agronegócio percorreu a União Europeia (Países Baixos, Bélgica, Alemanha, França, Polônia, Suíça, Itália e Espanha), países do Oriente Médio (Arábia Saudita, Kuwait, Catar, Emirados Árabes Unidos e Irã), Ásia Oriental (China), América do Sul (Peru e Bolívia), além dos Estados Unidos e Rússia. Essas “missões” foram chefiadas pelo ministro Blairo Maggi e em outras vezes pelo secretário-executivo, Eumar Novacki, que se revezaram no papel de divulgar as qualidades dos produtos agropecuários brasileiros no exterior.

Entre os dias 4 e 16 de fevereiro de 2018, o Secretário-executivo do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Eumar Novacki, realizou outra “missão” Ásia, reuniões com autoridades governamentais e lideranças empresariais como forma de construir agendas e acordos bilaterais com a Coreia do Sul, Cingapura, Indonésia, Malásia e Emirados Árabes Unidos, isto é, abrir novos mercados e consolidar a posição brasileira no setor do agronegócio. O discurso e a narrativa do MAPA:

Uma das maiores preocupações do Ministério é com a renda do produtor rural que vem caindo nos últimos anos, e por isso a importância de buscar negócios do outro lado do mundo. Precisamos garantir a renda do nosso produtor para que ele continue produzindo e melhorando a sua produtividade. É necessário que a gente garanta mercado para os produtos de quem está na ponta da cadeia do agronegócio [Eumar Novacki, Secretário-executivo do MAPA] (MAPA, 2018b).

Os argumentos de Secretário-executivo do MAPA, Eumar Novacki, é a captura da retórica das elites agroindustriais (campo do agronegócio), que:

Procura mostrar que a retórica das elites agroindustriais aciona as carências à agricultura familiar para impor uma seletividade discursiva que impõe uma hierarquização sobre quem é apto ou não a integrar se produtivamente pelo estabelecimento de um alinhamento de práticas pela interferência na construção de uma identidade própria, suscitando a dificuldade de construção de um espírito crítico e de percepção das diferenças existentes. Argumentos que se reportam aos interesses patronais agroindustriais e alimentam o próprio sistema de dominação (BUENO, 2016, p.142).

Além do favorecimento ao campo do agronegócio, há também o autofavorecimento direto, ao Grupo Amaggi. Isso é expresso em um fragmento da reportagem no Jornal Valor Econômico, em 2016, quando Blairo Maggi já era Ministro do MAPA:

Prestes a completar 60 anos neste domingo, o ministro Blairo Maggi poderá celebrar na China um outro marco importante em sua trajetória: o primeiro pé fincado em território chinês da Amaggi, empresa agrícola fundada por sua família e que se consolidou, nas últimas décadas, entre os grupos de maior relevância no mercado brasileiro de grãos. Mas as coincidências terminam aí. Não será o empresário Blairo que viajará para a Ásia, já que os Maggi saíram do dia a dia da companhia há três anos.



Sem alarde, como de costume, a Amaggi posicionou um trader exclusivo de grãos dentro de um escritório em Hong Kong pertencente a duas grandes cooperativas locais, dando prosseguimento à sua estratégia de internacionalização, iniciada em 2008. É o primeiro passo – entender o mercado asiático, "sentir o clima". Depois, segundo informações da companhia, a Amaggi deverá partir para a própria representação comercial. Foi assim com o estabelecimento de seus cinco escritórios no exterior, localizados em Holanda, Suíça, Noruega, Argentina e Paraguai.

Os avanços na China estavam há muito tempo nos planos da companhia, que nunca negou sua intenção de crescer na Ásia. Líderes globais em comercialização de grãos, os chineses respondem por mais da metade das importações globais de soja, carro-chefe do agronegócio brasileiro, e o volume poderá superar 100 milhões de toneladas até 2024, de acordo com estimativas (BARROS, 2016, s.p.).

Essa reportagem dialogando com Gayoso da Costa (2012, p. 51) seriam a síntese do agrupamento de vários agentes que: “Agrupam-se a essas instituições, jornalistas, editorialistas e colunistas que escrevem para o público em geral as reportagens e publicações em revistas”, sejam campanhas televisivas ou impressas apresentando um “discurso em que o agronegócio tem lugar de prestígio, enunciando uma suposta potência e criando um imaginário de vínculo com a vida cotidiana do cidadão urbano” (GAYOSO DA COSTA, 2012, p. 53).

Isso reforça o exercício da dominação (via autofavorecimento) com lutas para fortalecer também seu subcampo, expresso na concessão de “Prêmio de Escoamento do Produto (PEP)”<sup>229</sup>, isto é, para subsidiar o transporte de milho, adquirindo aproximadamente 70 % do subsídio leiloado pelo PEP, ligado ao MAPA. Arrematando o prêmio para 226 mil toneladas de milho, do qual o preço do milho que serão subsidiados por: 56 reais por tonelada. O total de milho a ser negociado com o Grupo Amaggi, como apoio do subsídio representaria 72,64%, de 2016 (311.119 t de milho), da Fazenda Água Quente - Sapezal-MT (conforme o relatório de Sustentabilidade do Grupo Amaggi).

No e sob o discurso do Estado, o subsídio a um companhia/grupo, no caso o Grupo Amaggi, seria: a) o fortalecimento de empresas brasileiras (para competir no mercado de *commodities*, principalmente, como o norte-americano e Argentino<sup>230</sup>); e, b) “geração de receitas”.

<sup>229</sup> O Prêmio para Escoamento de Produto (PEP) visa garantir ao produtor o preço mínimo. O governo paga o prêmio ao comprador que garanta ao produtor pelo menos o preço mínimo e que encaminhe o produto para uma região pré-determinada, de acordo com as necessidades de abastecimento do País. O arrematante que adquire e escoar o produto especificado nos avisos de leilões publicados no site da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), onde são definidos a origem e o destino da mercadoria, pelo preço mínimo fixado pelo governo. O produto deve ser adquirido diretamente de produtor rural ou cooperativa e o interessado deve estar cadastrado numa bolsa de mercadorias.

<sup>230</sup> Claro que essa competição entre Estado-nação é relativo, já que muitas *trading*s possuem bases e subsidiárias na Argentina e Estados Unidos, por exemplo, Amaggi, Bunge, Cargill, LDC, ADM. Contudo, a Amaggi vem construindo parcerias com a Bunge, até mesmo no contexto de competição entre *trading*, mais particularmente, a *trading* chinesa, Cofco, que tem avançado no Brasil com objetivos de se tornar uma das maiores exportadoras de

Subsídio que, aliás, fortalece um crescente canal para “fluxos financeiros ilícitos” de países desenvolvimentos/ricos, por meio de preços de trocas comerciais e preços de transferência abusivos, principalmente com evasão fiscal e de divisas<sup>231</sup> relacionados ao comércio de *commodities* que se tornaram vanguarda da agenda internacional de ilicitudes. Segundo Carbonnier e Cadena (2015) esses “fluxos financeiros ilícitos” se dariam:

- i) Através do uso do sistema financeiro;
- ii) Da movimentação física de notas de banco;
- iii) Da documentação falsa ou declaração de bens e serviços comercializados; e,
- iv) Desinvestimento abrupto e deliberado em determinado momento no comércio exterior.

Ainda segundo esses mesmos autores as transações ilegais se realizam com a manipulação de estatísticas comerciais, com probabilidade reduzida de detecção de tal prática, pois os portos do agronegócio são privados (por isso também o motivo para quererem tanto portos privados no Brasil, e, no Oeste do Pará, cuja Amaggi planeja construir seu porto e possuindo 50% da Unitapajós), com isso não é possível rastrear ou fiscalizar; sobretudo, porque as transações não estão precisamente na quantidade de *commodities*, mas sim no quanto foi comercializado e por quanto foi comercializado aquela *commodities* com um determinado comprador. Cabe salientar que os portos privados, com a quebra dessa rigidez institucional (alfandegária e sanitária), retiram (sonegam, entendam assim) a captura de fluxo de divisas com relação às exportações (via Imposto sobre Serviços/ISS), consequentemente tornando-se mais atrativa a remuneração/lucro dos agroexportadores.

Essa ilicitude aconteceria por uma questão objetiva, isto é, é um mercado “viciado e orgânico” em ilicitudes, o mercado de ações (de *tradings*) e de comercialização

---

grãos. A companhia chinesa, que controla a Noble Group e a Nidera, estaria abocanhando mercados e compradores da brasileira Amaggi. Em abril de 2014, segundo Keulertz e Eckart (2015) foi realizada uma parceria público-privada foi entre a Corporação Nacional de Cereais, Óleos e Alimentação da China (COFCO) e da empresa de investimentos de investimento privado HOPU Investment, uma nova joint venture entre as empresas públicas de alimentos da China e Noble verá o estabelecimento da Noble Agri JV, dando COFCO e HOPU, coletivamente, 51 por cento das ações, enquanto Noble mantém 49 por cento. O investimento da HOPU é de propriedade do infame empresário chinês Fang Fenglei, que anteriormente era CEO da Ásia Goldman Sachs (CEO). O raciocínio deste empreendimento conjunto é fornecer a Noble com capital e a COFCO com o conhecimento e as operações da cadeia de abastecimento da Noble para estabelecer o que, no devido tempo, poderá se tornar a maior empresa global de agronegócio do mundo. A nova empresa pretende aumentar o acesso da China às regiões de produção agrícola e países, como a América Latina e a Rússia, como primeiro passo.

<sup>231</sup> Essa nota de rodapé é importante para mostrar o “mercado de *commodities*”, no qual a evasão fiscal é a mesma coisa que sonegação fiscal, isto é, uso de meios ilícitos para evitar o pagamento de taxas, impostos e outros tributos; e, evasão de divisas é um crime financeiro por meio do qual se envia divisas para o exterior de um país sem declará-lo à repartição federal competente.

*commodities*, do qual as *commodities* são uma classe de ativos, por negociados por agentes financeiros especulativos, que se alimenta e alimentam outros agentes econômicos financeiros e produtivos (respectivamente, do capitalismo passivo e ativo), sendo parasitários os dois; o primeiro é claro mais que o segundo. Por isso, um grande fluxo de investimentos direcionados para *commodities* e portos (no Brasil e no Oeste do Pará), pois são considerados como ativos de investimentos alternativos para ganhos de agentes financeiros, não deixando também, ou, sobretudo, possuir um componente sociotécnico, no caso os portos, de fortalecimento de relações trocas globais, por meio de integração de informações e circulação de mercadorias.

Essas mudanças globais no lado da demanda (BRICS, no caso a China) e da oferta (o Brasil, por exemplo) aumentaram a interconectividade entre os mercados de *commodities*. Mas essas mudanças globais (com as expansões de mercados financeirizados: fundos de investimentos e bancos, multinacionais e estados-nações) estão conectadas com as dinâmicas econômicas e políticas de inserção do Brasil no processo de integração produtiva e financeira.

O “efeito China” constitui um componente instigador de mudanças geopolíticas dos estados-nações, primeiro no que concerne aos estados-nações conseguirem “competir” (integrar-se ao mercado global financeiro), vender para o maior mercado consumidor e maior investidor (dispensar e com maior carteira de investimentos, créditos no mundo). Entretanto, não há elementos contundentes (encontrado até o momento em pesquisas científicas), do ponto de vista, de valores financeiros “diretos” chineses, por exemplo, na construção de portos no Rio Tapajós, da Cargill e Unitapajós, como também o porto da Cianport e Hidrovias do Brasil. Mesmo o porto Cianport que possui 57,57% de participação acionária da chinesa *Hunan Dakang Pasture Farming Co. Ltd* (desde 2016), não há demonstrativo financeiro na construção do porto da Cianport, na margem do rio Tapajós; há apenas os investimentos direcionados a construção de armazéns em Mato Grosso.

No caso do porto da Hidrovias do Brasil, ou mais especificamente a empresa, Hidrovias do Brasil, é constituída pelo fundo de infraestrutura da Pátria Investimentos, empresa essa administradora de investimentos alternativos voltados para os ativos da América Latina, especialmente no Brasil<sup>232</sup>. Além disso, a Pátria Investimentos conta ainda com participação de outros fundos, como o canadense AIMCO; o Temasek, fundo soberano de Cingapura; o IFC – braço financeiro do Banco Mundial; e o BNDESPar, gestor de participações em empresas detidas pelo BNDES.

---

<sup>232</sup> A diz ser pioneira em *Private Equity* no Brasil, construindo gradualmente seu portfólio com a criação de novos negócios em infraestrutura, imobiliário, crédito e agronegócio.

Fizemos questão de enxertar o par dialético, “dinâmicas econômicas e políticas” para não cairmos naquilo que apontamos ao longo desse capítulo, no reducionismo acadêmico-científico e “esquecimentos”, miopia e/ou asfixia de “blocos de poder” e classes sociais (principalmente, o Campo do Agronegócio), onde ocorrem concretamente as disputas por acumulação e concentração de diversas formas de capitais, e, falando apenas no “Efeito China” para explicar as diversas interações interescares econômicas e políticas que estão no interior da consecução de objetivos e interesses múltiplos, globais e nacionais, por isso, a imprescindibilidade de se pensar **entre** e **para além** do “Efeito China”. Par dialético suprimido, por exemplo, nos trabalhos de Aguiar (2017) e Lima et al (2018).

Tal contexto que se reverbera em muitas transformações, violências/violações e conflitos no Oeste do Pará, particularmente, com operação e construção de “portos do agronegócio”. E são essas transformações, violências/violações e conflitos que iremos discorrer no próximo capítulo.

## **6 ORDENAMENTOS E ESPECULAÇÃO FUNDIÁRIA E IMOBILIÁRIA EM ITAITUBA – OS AGENTES PORTUÁRIOS COMO OS PRINCIPAIS INCENTIVADORES?**

Castro (2016b) faz uma reflexão que permeia nosso capítulo inicial da tese e que se faz imprescindível para discorrermos esse capítulo. A autora afirma que para além de ser um processo de forte inversão de empresas transnacionais, organismos multilaterais, bancos, fundos de pensão e seguradoras, que formulam estratégias enquanto atores globais - a globalização depende também das orientações políticas, assumidas e implementadas por diferentes “governos”. E por isso a dinâmica econômica globalizada acaba por acionar os Estados e os seus aparatos para redefinirem os instrumentos de regulação.

Sobre os instrumentos ou posicionamento do Estado, Castro (2016b) aduz:

[...] a globalização também expressa os impasses entre esferas de poder decisório no mundo, modelos de regulação e, por isso, as limitações impostas aos Estados, como a restrição de sua capacidade de intervir nas orientações de futuro. No entanto, cabe ressaltar que essa polêmica é clássica, da relação estado x mercado (O'DONNELL, 1979), tem sido marcada por abordagens reducionistas e polarizadas, nas quais predomina a tendência à captura do Estado pelo mercado. Teses sobre o lugar do Estado na dinâmica atual da ordem mundial têm enfatizado as variáveis exógenas como determinantes das situações internas no país, ou, ao contrário, têm ressaltado os fatores internos que impedem a ação mais efetiva do Estado no contexto internacional com forte economia globalizada (WALLENSTEIN, 1974). Mais acertado pensar que os Estados-nações são também sujeitos do sistema de relações internacionais e participam, efetivamente, de instâncias deliberativas adstritas ao campo de poder conformados por protocolos entre Estados e blocos, da construção de modelos e processos da globalização capitalista (SASSEN, 2010) em suas diferentes dimensões: econômica, política, financeira, cultural e institucional (CASTRO, 2016b, p. 19).

O Estado brasileiro nesse contexto, concebeu e construiu, principalmente para a Amazônia, planejamentos e políticas (projeto nacional de desenvolvimento) desde a década de 1950, cunhada em políticas neocoloniais, do qual o “território planejado” é modelado por segmentos políticos e sociais externos a realidade e as transformações dessa região (CASTRO, 2016a; 2016b). Como já pontuado uma das formas do Estado agindo diretamente na Amazônia foi por meio de processos de ordenamento territorial/ordenação espaço-tempo e antecipação espacial na escala da região e da cidade. Itaituba é figura ilustrativa desse processo que se entrelaça com a política pública portuária para o Oeste do Pará, na PCP. Tema esse que será discorrido na seção seguinte.

### **6. 1 Antecipação espacial e ordenamentos: processo inicial de territorialização de agentes econômicos**

Como já dissemos anteriormente desde a década de 1950 o “território planejado” é modelado por segmentos econômicos e políticos externos a realidade da região amazônica,

sobretudo, com relação à política nacional de infraestrutura, zoneamento e ordenamento territorial. Contudo, há um componente novo, novo sentido de recorte inicial, mas ainda apresentando racionalidades e lógicas exógenas que é Estatuto da cidade (via a Lei Federal 10.257/2001) e o plano diretor.

O Estatuto da cidade segundo Rolink (2018) é um conjunto inovador de instrumentos de intervenção sobre seus territórios, além de uma nova concepção de planejamento e gestão urbana. O Estatuto traz algo muito importante para esfera de ação do Estado brasileiro para atuar para “em prol da sociedade” como todo que é o “planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente”.

Distorções essas que no caso do Município de Itaituba é emblemático, que é a distorção com relação ao número de habitantes. Segundo o IBGE, em 2017, a população estimada em 98.523 habitantes, contudo, sua população hoje é estimada entre 130 a 140 mil habitantes. Tal crescimento é decorrente da mobilidade de trabalhadores em busca de emprego em canteiro de obras dos portos, que, aliás, vem sobrecarregando, o sistema educacional e de saúde do município; e, ao mesmo tempo “contribuindo” para o aumento de todos os tipos de violência, doméstica, no trânsito, por dívidas, e a sensação de medo e insegurança, particularmente no distrito de Miritituba.

Apesar do Estatuto da Cidade ter avançado como já pontuado, carrega e transborda, com o seu irmão siamês, o plano diretor (do ponto de vista de legalismo no direito urbanístico<sup>1</sup> e pouco no processo de justiça social) uma série de contradições ou separações que apresentaremos a partir da análise do Plano Diretor de Itaituba, aprovado em 2015.

Segundo o Estatuto da Cidade, no Art. 41. o plano diretor é obrigatório para cidades: I – com mais de vinte mil habitantes; II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal<sup>2</sup>; IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico; V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com

---

<sup>1</sup> “Trata-se de propostas jurídicas com reverência ao princípio da legalidade, operar no meio social e no domínio privado para coordenar a realidade no interesse da coletividade” (COLENCI; OLIVEIRA, 2017, p. 15).

<sup>2</sup> É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I - parcelamento ou edificação compulsórios; II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

Das 134 páginas do diagnóstico do plano diretor de Itaituba que pautou a aprovação do Plano diretor em 2015 (Lei 2.884/2015) não há qualquer alusão ao Estatuto da Cidade como norteador ou guia (ela só aparece na aprovação da lei). Logo no início da justificativa da atualização do plano diretor foi:

O Plano Diretor que ora encontra-se sendo revisado, foi instituído através da Lei Municipal Nº 1.817, de 3 de outubro de 2006. Embora já tenham passados 7 anos de sua aprovação, o artigo 121 do Plano, determinava o prazo de 5 anos para a sua atualização, bem como o prazo máximo para regulamentação das leis complementares descrita nos item subsequentes O Plano vigente está alinhado a Política de desenvolvimento municipal e da estruturação e ordenamento territorial e ambiental (ITAITUBA, 2014, p. 122).

Outras justificativas para atualização do plano diretor de Itaituba referem-se:

- O Plano diretor de 2006 não articulou de forma compatível a estrutura do sistema de gestão e controle urbanístico indispensável para a efetividade das ações a serem propostas;
- O Plano Diretor existente é muito consistente e coerente em suas proposições e na sua estrutura organizada sob os preceitos da função da propriedade e da cidade previstas no Capítulo do Desenvolvimento Urbano da Constituição Federal. Entretanto, deverá ser completado com as novas ocupações e os resultados da dinâmica demográfica dos últimos sete anos e prever as alternativas e a mitigação dos impactos das intervenções originadas dos diversos investimentos e empreendimentos programados para o município. Nessa atualização deverão ser estudadas as formas de promover auto aplicabilidade das diretrizes presentes no Plano, bem como elaborar a complementação da legislação urbanística necessária para sua implementação;
- A Lei Municipal Nº 2.308/2012 (16 de janeiro) cria a Zona Comercial, Industrial e Portuária – ZCIP no distrito de Miritituba, em cumprimento a Lei Complementar nº 1.817/2006. A ZCIP em questão foi criada para implantação de indústrias, comércio de mercadorias e de prestação de serviços, portos de transbordo, transportadoras, oficinas, escritórios e edificações correlatas, visando o desenvolvimento econômico e a geração de emprego e renda. Lei essa que dissemos que é contraditória e violenta, pois ela zoneia áreas sem debates e discussões com a população que compõe/vivem

nessa área e ultrapassa os limites do gestor municipal/executivo de uma matéria de cunho coletivo que deveria passar no mínimo por votação na câmara legislativa;

- O Código de Obras apresenta-se equivocado, já que definiria procedimentos construtivos para fundações e paredes, o que não seria de competência desses instrumentos, mas, das definições das Normas Técnicas da ABNT;
- O antigo plano diretor, de 2006, erroneamente nas suas definições entram no mérito dos critérios de ocupação que deveriam ser tratados na Legislação de Uso e Ocupação do Solo e dariam margem ao licenciamento de obras em terrenos irregulares e para aprovação de projetos elaborados por leigos;
- O plano diretor de 2006, não estabelece, com clareza, as áreas da Prefeitura que estão designadas para as diversas fases de licenciamento, aprovação e recebimento de obras pelo Município;
- Os critérios de parcelamento no antigo plano no que se refere ao estabelecimento do sistema viário não estabelece um instrumento legal de definição de hierarquização viária, as regras de parcelamento - ficam inócuas com relação à adequação da mobilidade.
- Outro aspecto que fragiliza do plano de 2006 é a indefinição legal do perímetro urbano, o que deixa a obrigatoriedade do parcelamento sem uma amarração territorial;
- A lei, plano diretor de 2006, não trata também da possibilidade de parcelamento de interesse social, de áreas de preservação permanente de igarapés, tamanhos mínimos de lotes e faixas de domínio público de rodovias e redes de energia e nem estabelece condições para execução de uma infraestrutura mínima;
- Dessa forma, a lei vigente deverá ser adequada ao novo marco urbanístico do Plano Diretor e os seus instrumentos regulatórios estabelecendo as competências para registro e responsabilidade pela elaboração dos projetos bem como a exigência do registro no Cartório para concessão do respectivo alvará de obras;
- Código de Posturas: O Código de Posturas regulamentado através da Lei Nº 2.000, de 28 de dezembro de 2009, a princípio, contempla o regramento das posturas de uso e a ocupação das áreas públicas e privadas bem como do funcionamento dos estabelecimentos comerciais no município. A apreciação do conteúdo do instrumento, à luz da prática do uso das áreas públicas urbanas do município, demonstra a sua ineficácia em função da omissão do município e de sua fiscalização no cumprimento de suas normativas. Nesse contexto, o gestor incorre tanto na omissão da aplicação do



dispositivo legal quanto na renúncia de potenciais receitas advindas das infrações contumazes no território urbano;

- Outras justificativas: Lei 1938/2008: Cria o Fundo de Saneamento Municipal e Institui o Conselho Gestor Municipal. (paritário); Lei 1652/1999: Cria o Fundo Municipal de Meio Ambiente e institui o Conselho Diretor; Lei 1658/2000: Altera o artigo 2º da lei anterior; Lei 1925/2008: Cria o Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social – FHIS e institui o Conselho Gestor do FHIS; Lei 1928/2008: Institui o Fundo Municipal de Desenvolvimento do município de Itaituba.

O plano diretor seria uma bússola para distribuição de benefícios e ações de redistribuição de recursos, com a clara intenção de diminuir desigualdades sociais e socioterritoriais em espaços desprovidos de infraestrutura e serviços públicos, além de promover justiça social<sup>3</sup> (CORIOLANO; RODRIGUES; OLIVEIRA, 2013; DANTAS; TROLEIS; MORAIS, 2015). O plano diretor, como isso, carrega um *status* de política pública, pois adquire uma postura de prioridades e ações (CARVALHO, 2001). Porém, não só plano diretor de Itaituba, mas os planos diretores como todo trazem a poética de que interesses coletivos e difusos, por exemplo, a habitação e regularização fundiária, e outros interesses são interesses da população.

O referido Plano, como postura de prioridades e ações, não foi puramente “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” ou obrigatório para cidades que possuem mais de 20 mil habitantes, segundo a Constituição Federal - 1988 e o Estatuto da Cidade - 2001, mas constitui, sobretudo, resultado de “pressões” do grande do capital, do *agribusiness*, representada pela Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós (ATAP)<sup>4</sup>. Associação sediada em Belém,

<sup>3</sup> Terassi e Souza (2015) enfatizam que “o Plano Diretor deve ser um diagnóstico científico das realidades física, social, econômica, política e administrativa da cidade do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro e desenvolvimento socioeconômico e a futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município. Principalmente, o Plano Diretor tem como papel orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do município, respeitando as especificidades locais, regionais e culturais” (TERASSI; SOUZA, 2015, p.123). Além disso, o plano diretor contribuiria para definição: a) de diretrizes para cumprimento da função social da propriedade; b) do perímetro urbano; c) da implantação de zonas especiais de interesse social (tipo de zonas, localização, acesso, regulamentação); d) do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU); e) da desapropriação com pagamentos em títulos e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); e, f) dos instrumentos de política fundiária (CORIOLANO; RODRIGUES; OLIVEIRA, 2013).

<sup>4</sup> Hoje com o nome “atualizado” de: Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Baía Amazônica – AMPORT. Fundada em 2013, associação sem fins lucrativos que congrega os Terminais Portuários (TUP) e as Estações de Transbordo de Carga da Hidrovias Tapajós, com o objetivo de otimizar suas ações de fomento e desenvolvimento da região onde se instalam; Defender a ampliação e a manutenção da malha hidroviária; Enfrentar os desafios socioambientais; Fornecer suporte ao crescimento do setor portuário e

composta pelas seguintes empresas: Bunge, Cargill, ADM, Hidrovias do Brasil, CIANPORT, LDC, Unirios (*joint venture* da Fiagril e Agrosoja), Chibatão Navegações, Brick Logística, Mineração Butirama, Termogás, Hydro, Imerys, Odebrechet e Votorantim.

Tal afirmação, sobre a possível influência (pressões) da ATAP, decorre do fato de que o recurso financeiro para elaboração do Plano Diretor de Itaituba veio da associação, via convênio 008/2013, entre prefeitura (a então Prefeita, Eliene Nunes) e a associação empresarial (assinado pelo então Presidente da ATAP, Kléber Menezes), no valor de R\$ 600.000,00, cuja empresa contratada foi a TAGA – Assessoria Consultoria e Planejamento, com sede na cidade de Cuiabá, Mato Grosso. Essa empresa foi contratada pela ATAP para trabalhar na revisão do Plano diretor de Itaituba, como uma contrapartida social dos novos empreendimentos instalados no município (iremos retomar a frente à discussão crítica acerca desse convênio).

Essa articulação permite inferir que o poder público municipal de Itaituba tem promovido alianças com os agentes econômicos do *agribusiness*, tomando decisões políticas para mostrar seu centralismo/protagonismo, formal e real junto com o mercado (POULANTZAS, 2005) no sentido de promover zoneamento, antecipação espacial e reorganização espacial na escala da cidade, mediante planejamento, controle do uso, parcelamento e ocupação do solo, com vistas a “troca de lucros” (BOURDIEU, 2014), ganhos mútuos com grandes agentes econômicos. No caso do Estado, na esfera de um município, buscaria os seguintes “ganhos” ou lucros materiais e simbólicos:

- i) Aparelhamento da estrutura administrativa, por exemplo, com veículos, computadores, impressoras, semáforos, banheiros químicos, aparelhos de saúde e ambulância;
- ii) Construção de creches, quadras de esportes, hospitais;
- iii) Doações financeiras a um programa ou plano (ex: cidades sustentáveis, preservação do patrimônio público e/ou incentivo ao turismo);
- iv) Criação de empregos para criar um circuito ou poder de consumo na cidade;
- v) Aumento no caixa da prefeitura em virtude de impostos, como o Imposto Sobre Serviços (ISS);
- vi) Conquista de capital simbólico pelo chefe do executivo e da fração de classe hegemônica que está inserido dentro do Estado.

---

econômico-social de toda área de influência da Hidrovias Juruena –Teles Pires – Tapajós; Fomentar iniciativas que visem o desenvolvimento da infraestrutura do municípios portuários onde atua. A AMPORT foi a fusão da ATAP e ATOC (Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tocantins).

Esse jogo sistêmico, de “troca de lucros”, com iniciativa privada é sinalização de “novos acordos” político-econômico, de construção (de cultura) política que se adapta às novas estruturas de desenvolvimento econômico brasileiro, é uma direção política com articulação da política territorial federal, estadual e municipal.

Essa política que se adapta às novas estruturas de desenvolvimento pauta o discurso do Estado, a partir da fala da então prefeita de Itaituba (de 2013 a 2016):

A maior preocupação tem sido preparar bem o município para esse novo momento em que já estamos vivenciando. Precisamos unir forças com todos os poderes, sociedade, associação comercial, e traçarmos metas importantes para ir preparando o município a curto, médio e em longo prazo. Continuamos de portas abertas para receber bem todos os empresários que visam investir na região e no município [Prefeita de Itaituba, Eliene Nunes] (ITAITUBA, 2015a).

Isso também configura alianças entre agentes econômicos do *agribusiness* e o Estado, que para Harvey (2013b), seria uma aliança de base territorial:

Facções de trabalho que têm, mediante a luta de um mar de exploração podem também correr para a causa da aliança. Além disso, se um compromisso entre capital e o trabalho é útil para acumulação local, então burguesia como todo pode apoiá-lo. A base é lançada para ascensão de uma aliança de base territorial entre várias facções do capital, o Estado local e até classes, em defesa dos processos de reprodução social (tanto de acumulação quanto a reprodução da força de trabalho) dentro de um território particular. Deve ser enfatizado que a base para a aliança se assenta na necessidade de imobilizar uma parte do capital para dar liberdade para se movimentar (HARVEY, 2013b, p. 531).

Dessa maneira, as ações políticas (e também alianças) convergem com Barbero (2010) e BNDES (2012), segundo os quais poder público precisa tomar decisões políticas capazes de empreender reformas, planejamento e construção de aparatos jurídicos (marco regulatório), como forma de capturar fluxos de capital (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014). Processos regulatórios que contribuam para: eliminar as barreiras (para capturar fluxos econômicos) que impeçam o funcionamento dos mercados competitivos, fomentar a disciplina do mercado e atrair empresas pelas ofertas de créditos concedidos pelo Estado (BOURDIEU, 2005). Algumas dessas ofertas de créditos são: financiamentos, concessão de terras e incentivos fiscais e energéticos.

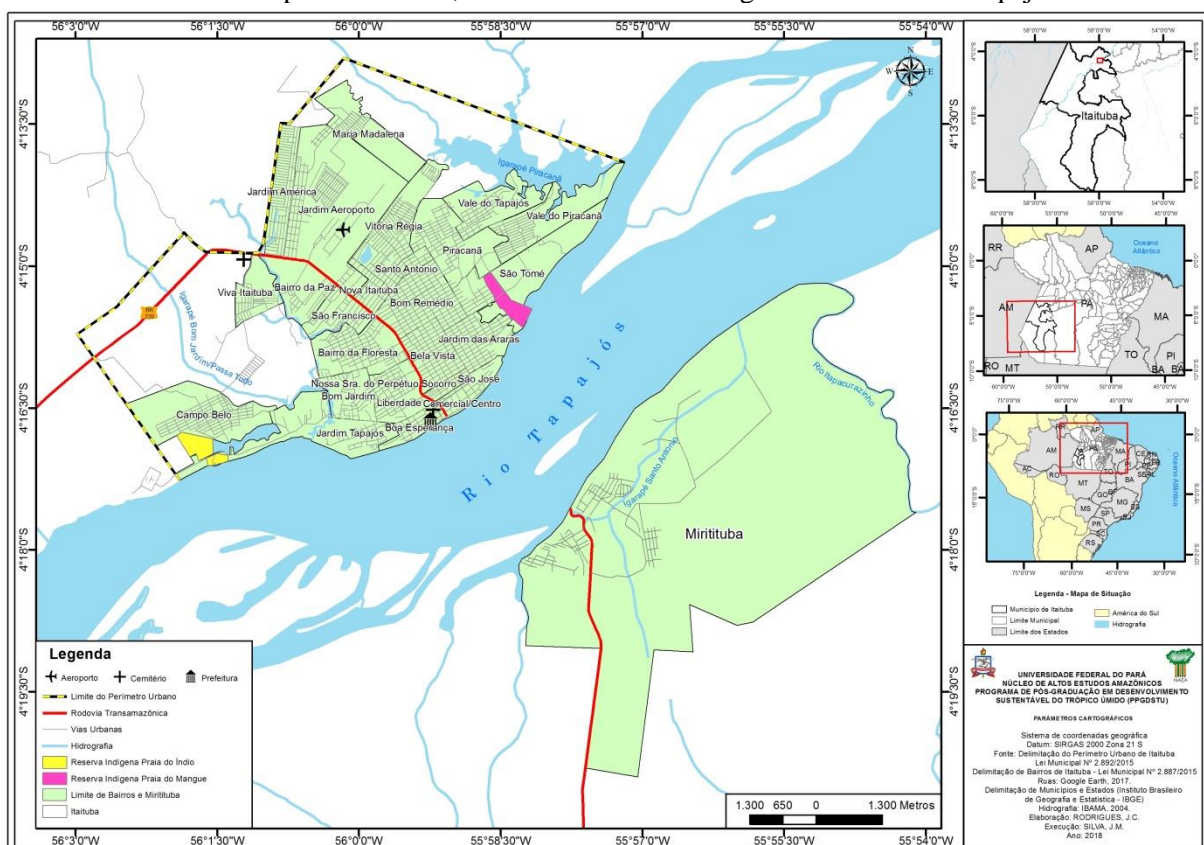
Concessão de terras expressos muitas das vezes por processos de antecipação espacial, que segundo Corrêa (1992), seria compreendido como a reserva de território (atividade produtiva ou especulativa em um local, que, em um futuro próximo poderá ser valorizado, trazendo grandes lucros aos investidores), à espera de valorização à medida que a cidade

passa pelo processo de (re)organização espacial (CORRÊA, 1992; 2007). Assim, a antecipação espacial efetuada pelo Estado em Itaituba foi:

1) A Lei 2.308/2012, que cria as Zonas Comercial, Industrial e Portuária (ZCIP) (normatização do uso do novo uso territorial para ser destinada a construção de um complexo portuário), o Distrito Municipal de Miritituba: “Art.10. A área localizada as margens do Rio Tapajós, serão reservadas e destinada exclusivamente para a implantação de Estação de Transbordo de Cargas – Área portuária”.

2) O zoneamento passou a constar a partir da Lei nº 2.885/2015 – Zoneamento, uso e ocupação do solo urbano, no Capítulo IV (Das Zonas Urbanas Especiais), Art. 39 (As Zonas Urbanas Especiais), inciso II, Zona Industrial 2 – ZI 2: terrenos a serem utilizados com atividades e empreendimentos das categorias Médio Impacto e Alto Impacto. Nesse Capítulo, no Art. 66, nas Zonas Industriais não será permitida a implantação das atividades que integram a classificação de uso residencial. A Lei nº 2.885-2015 veio consubstanciar o Plano Diretor, de 2015 (na Figura 30, Mapa de localização de expansão urbana no Distrito de Miritituba e da área Zona Industrial no Município de Itaituba, Oeste do Pará – na margem direita do Rio Tapajós).

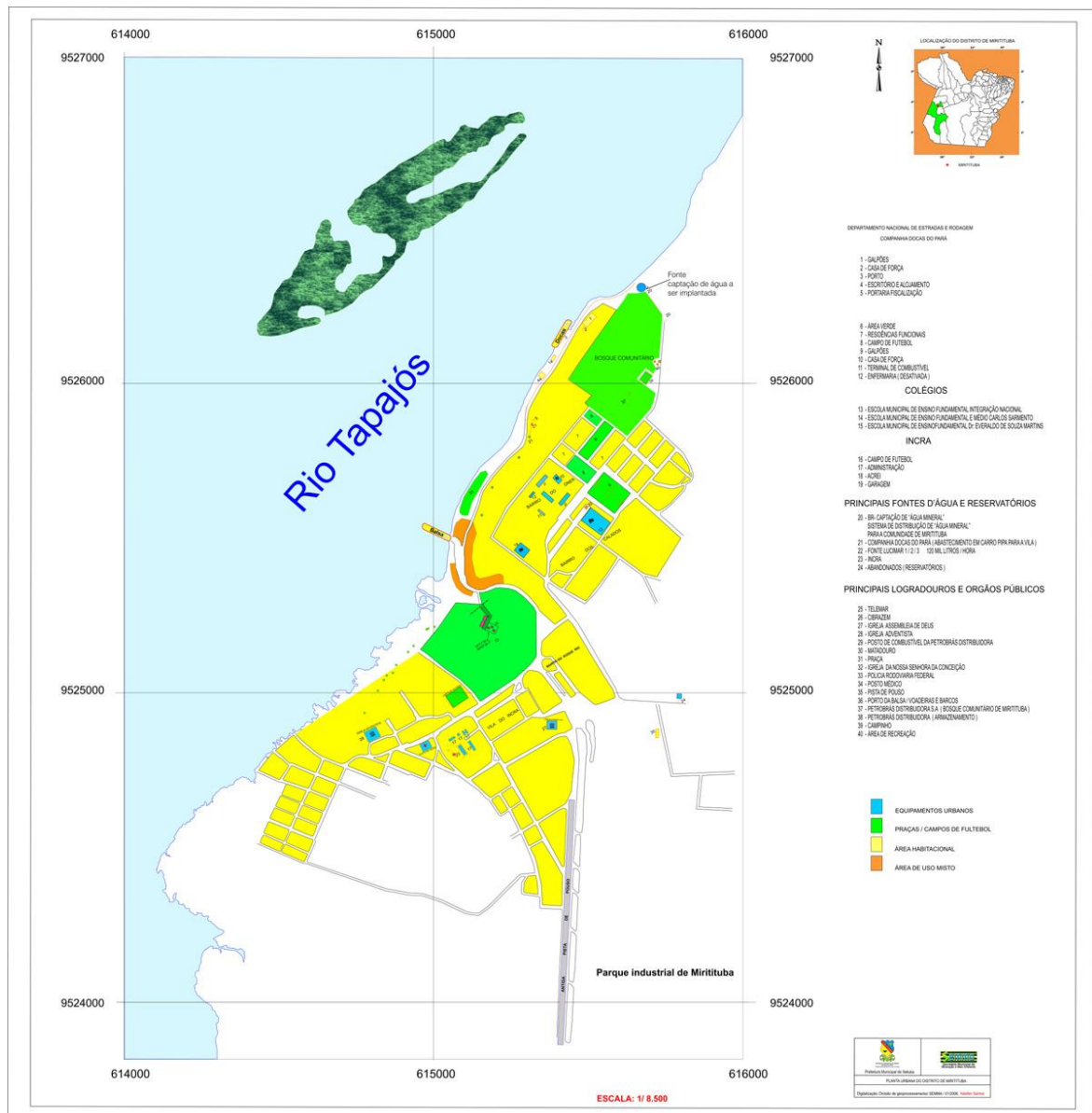
**Figura 30:** Mapa de localização de expansão urbana no Distrito de Miritituba e da área Zona Industrial no Município de Itaituba, Oeste do Pará – na margem direita do Rio Tapajós.



O Mapa “apresenta” um ponto de análise interessante, da área Zoneada do Distrito de Miritituba. Esse ponto interessante é que o Distrito de Miritituba era até então zona rural, portanto só poderia ser zoneada por e com a anuência da União, por intermédio do INCRA, que é o ente responsável por efetuar o zoneamento das áreas rurais (CARVALHO, 2001). Isso faz quebrar a tese de que zoneamento e plano diretor desenvolver-se-iam de forma paralela e independente (VILLAÇA, 2005).

Essa “reserva territorial” para empreendimentos portuários, podem ser confirmado quando se compara com o plano diretor de Itaituba, de 2006. A Zona Industrial no plano diretor de 2015 esse espaço fora destinado a habitação (em amarelo), lazer e esporte (em verde) e equipamentos urbanos (em azul) (Figura 31):

**Figura 31:** Mapa do Plano Diretor de Itaituba de 2006, Oeste do Pará – Miritituba como espaço de habitação, lazer e esporte.



Essa interdependência (zoneamento e plano diretor) ocorre primeiramente porque o Estado brasileiro é “ordenador jurídico político” e integrador do território (RÜCKERT, 2005, 2007); como também um agente da produção do espaço, um construtor dos grandes sistemas de engenharia, o “guardião do patrimônio natural” e gestor da ocupação do território (MORAES, 2005). O Estado dialogando com Poulantzas (2005) se posiciona e produz o espaço, um objeto e/ou um conteúdo, a partir de cenário político e econômico, assim organizando materialmente e simbolicamente o espaço político-social para a acumulação de diversos tipos de capitais, particularmente o econômico.

Acompanhado do novo Plano Diretor de Itaituba, houve a aprovação, na Câmara Municipal, de Leis que vieram amparar o plano diretor – 2015: 1) Lei nº 2.885-2015 – regulamenta o Zoneamento, uso e ocupação do solo urbano; 2) Lei nº 2.886-2015 – discorre sobre o Parcelamento do solo urbano e condomínios; 3) Lei nº 2.887-2015 – dispõe sobre a criação e delimitação dos bairros; 4) Lei nº 2.888-2015 – dispõe sobre o código de obras do município de Itaituba e dá outras providências; 5) Lei nº 2.889-2015 – regulamenta a outorga onerosa e a transferência do direito de construir, de acordo com o plano diretor participativo do município de Itaituba; 6) Lei nº 2.890-2015 – regulamenta o estudo prévio de impacto de vizinhança; 7) Lei nº 2.891-2015 – regulamenta o exercício do direito de preempção pelo poder público, de acordo com o plano diretor participativo do município de Itaituba; e, 8) Lei nº 2.892-2015 - dispõe sobre a definição dos limites do perímetro urbano de Itaituba e dá outras providências.

Todas essas leis são: 1) uma decisão política do Estado de um projeto que considera como de sociedade; 2) estruturação espacial e temporal via elemento regulatório e corporeidade de lógica capitalistas distantes no “território” (na superfície do município, no olhar do estrangeiro e capitalista, que acredita que não há pessoas e projetos de desenvolvimento); 3) elas funcionariam como um elemento legitimatório de ações, para assegurar a segurança jurídica (diminuindo o risco de investimentos dos capitais transnacionais) de diferentes formas de uso, ocupação e proteção do solo urbano e rural (RÜCKERT, 2007). O Estado, com essas leis, que, aliás, são ações e decisões políticas concretas e não mero dispositivo jurídico, é o organizador (desde sua formulação) de conjunto de regras do jogo para ter um caráter de universal e coletivo, como também com o objetivo mostrar como um projeto coletivo em termos de sociedade, de população.

Dessa maneira, as políticas públicas de antecipação espacial e o ordenamento territorial seriam uma maneira de criar condições para instalação de grandes infraestruturas portuárias (armazenagem/processamento/escoamento) no município de Itaituba, no Oeste do

Pará. Condição precípua, a partir do olhar do Estado e de outros grandes agentes econômicos, para sedimentar o projeto de formação de novos corredores de exportação no território e alinhando ao projeto Arco Norte.

Essa decisão política na esfera do município de Itaituba é expressa no discurso da Prefeita de Itaituba, Eliene Nunes, com relação aos preparativos e às transformações institucionais para a chegada desses empreendimentos:

[...] em 2013, nós tivemos um cuidado muito grande juntamente a associação comercial e outros setores competentes com relação à regularização dos contribuintes fazendo a reforma tributária do município, quando criamos uma central de atendimento, e fomos um dos primeiros municípios no estado a implantar a nota fiscal eletrônica, e o alvará digital”, enfatizando que isso vai possibilitar o cumprimento do acordo “que fizemos com a as empresas, que é de fazerem suas compras aqui e isso só motiva as empresas a apostarem e investirem no município (ITAITUBA, 2015b).

Segundo Rodrigues e Rodrigues (2016) a Reforma tributária, enfatizada pela Prefeita, foi ancorada na criação das Leis, n.2.716/2013 e n.2.777/2014, que, respectivamente, dispõe de um sistema tributário do município de Itaituba e concessão de incentivo fiscal para regularização de licença de funcionamento. Além da criação da Coordenadoria Municipal de Tributos<sup>5</sup>, em 2014. Isso tanto para arrecadar Impostos Sobre Serviços (ISS) de empresas que chegaram e ainda chegariam<sup>6</sup> como também dos grandes agentes portuários (Bunge/Amaggi, Cargill, Hidrovias do Brasil, Cianport e Transportes Bertolini). No convênio 008/2013 entre Prefeitura e ATAP na fase instalação dos portos o ISS (5%) seria a equivalente a R\$ 10.452.000,00 e na fase de operação dos portos, R\$ 10.250.000,00.

Contudo, o Procurador Fiscal do Município de Itaituba, Dr. Herbert Luiz de Souza Pinto (em entrevista que realizamos – Apêndice O – Roteiro de entrevista), aduz que essas empresas não repassam os valores do ISS, quando perguntamos o papel da diretoria fiscal, no qual buscaria (vide negrito):

[...] de otimização da arrecadação, então a gente tá aqui visando otimizar a arrecadação própria do município, porque até então o município de Itaituba ele se comportava como qualquer outro município de pequeno porte, né. O prefeito vivia

<sup>5</sup> É o órgão integrante da Administração Direta do Município, subordinada à Secretaria Municipal de Administração, responsável pela organização do Sistema Municipal de Tributação.

<sup>6</sup> De 2013 a março de 2017, segundo dados recebidos da Secretaria de Meio Ambiente de Itaituba, de Licenças Ambientais foram solicitadas: 328 licenças ambientais, que possui de certa forma caráter de alvará. Dessas forma solicitadas: (1) Shopping, (21) Bares, (23) postos de combustível, (6) restaurantes, (8) supermercados, (18) casas de shows e festas, (2) oficinas mecânicas. E em pesquisas de campo ainda houve também: hotéis, motéis, escritórios de advocacia e contabilidade, empresas de auditoria e consultoria ambiental e de vendas, transportadoras; empresa de autorizada de escavadeira, faculdades, farmácias, lojas de construção civil; empresas de concessão de empréstimos; e, serviços de topografia e construção civil (Jade Engenharia Indústria e Comércio: construção de pré-moldados, estruturas metálicas, caixas d'água e tanques para combustíveis).

fora em Belém e Brasília buscando recursos ... pedindo esmola. E::: essa crise financeira ela demorou à chegar aqui, mas::: ela chegou mais forte, né, como uma bola de neve. Nós estávamos longe ... ouvíamos falar mas não víamos e aquilo veio andando e aumentando, quando ela chegou aqui chegou bem mais forte e::: foi logo no começo de janeiro [de 2016], né, pagamento de décimo terceiro ... fechamento de, de ... receita da, do estado, da União e::: o prefeito verificou a necessidade urgente de melhorar a arrecadação própria, né, então já tinha no corpo da procuradoria geral do município a diretoria fiscal ... tinha de direito mas não tinha de fato, né, e::: ele percebeu que ele não ia conseguir muita coisa se ele ficasse lá em Belém ou em Brasília, por lá também não tem a crise a geral, a crise é geral, então ele retornou a Itaituba e disse “bom, vamos utilizar a nossa arrecadação” é::: já existia um **descontentamento social muito grande aqui, por causa desses grandes empreendimentos, que até a lua de mel com o município prometiam muitas coisas, né, muito desenvolvimento, atração de muitas outras empresas satélites e depois de todo esse tempo que eles estão instalados aí a única coisa que aumentou foi poluição, prostituição, estagnação, né, afunilamento aqui da ... dessa contra partida educacional, da saúde, de segurança, de saneamento [...]** [...] Hoje não, hoje as indústrias elas produzem mais é de fato quando você ouve dizer que vai entrar um empreendimento que vai movimentar três milhões, ele vai movimentar três milhões mas é com o mínimo possível de emprego e esses postos de trabalho requerem pessoas altamente qualificada e a gente sabe que aqui na nossa região não tem, não é demagogia, aqui não tem, então você vai buscar no centro-sul. Então::: quando Itaituba percebeu ... tava dentro de uma crise, mergulhada numa crise econômica e::: **verificou que é o que dá na outra margem do rio tinha grandes empreendimentos [portuários], mas que não teve retorno nenhum só aumentou pobreza, violência, prostituição, poluição, né, exclusão, conflito [...]**[Entrevista realizada em junho de 2017, na sede da Diretoria Fiscal de Itaituba].

O Procurador Fiscal do Município de Itaituba ainda acrescenta o não pagamento de empresas terceirizadas e postos de gasolina que possuem vinculação com as empresas portuárias:

[...] antes desse desse desse (bom portuário) né e também tem algumas que já são por conta desse (bom portuário) ... temos também a questão da invasão que algumas empresas vieram pra cá só explorar instalação desses empreendimentos ... prestaram serviço e foram embora ... e nesse último momento nesse momento de partida muitas me deixaram na mão aqui com a contrapartida tributária.

[...] ontem eu tava dando uma uma corrida todinha por Itaituba e eu fui vendo algumas terceirizada conversando com gerentes de posto de gasolina e aí me falaram de algumas terceirizadas por exemplo tem uma terceirizada que ela é a WLB ... falso engano ... que parece que mexe com fertilizante é uma terceirizada ... não sei qual é o posto de gasolina agora e aí eu passei falando com o taxista e ele me falou “tem essa terceirizada que tá trabalhando com fertilizante” aí eu falei assim “mas como é a contrapartida dele até mesmo em termos de tributos fiscalização” porque supostamente ela teria ou apresentaria para prestaria um serviço para aos postos de gasolina por exemplo borracharia lanchonete que foi no posto Miriam que eu fui tem muita lanchonete tem borracharia tem autopeças tem um monte e como é por exemplo vocês ... como vocês atuariam nesse sentido porque ao mesmo tempo ela é posto de gasolina e ao mesmo tempo não é posto de gasolina que na verdade é essa pergunta que eu faço na última pergunta ... e os pátios de triagem e os postos de gasolina quais as suas situações nesse contexto ... de contribuição de fiscalização quanto ela tá trazendo para os cofres do município.

[...] eu eu não tenho esse esse percentual exato com o valor de cada posto ou do segmento econômico, por exemplo, de combustível quanto é que o combustível contribui para Itaituba né a venda de combustível eu não tenho esse dado mas::: a nossa atuação vamos lá ... depende muito de como de que serviço ... a empresa oferece né por exemplo pra um posto de combustível ... essa é a atividade principal, mas ela tem aí as secundárias também que podem ser tributárias né ... a borracharia a



lanchonete a lavagem de veículo a guarda de veículo ... a guarda que eu falo é basicamente o pátio ... então tudo isso aí é tributado ... são serviços prestados né ela tem o produto que é a venda de combustível ali basicamente é o ICMS que reside mas ... pra atrair pessoas pra compra desse combustível ela oferece ali até salão de beleza né uma lavagem uma troca de óleo aí aí são serviços porque combustível tem em toda ... ao longo da estrada tem venda aí você onde além do combustível você pode lancha você pode dormir ... é:: trocar o óleo o pneu guardar o carro ... então esses outros serviços secundários aí eles são tributados diretamente pelo município.

[...] eu soube que ontem como eu te falei eu tava circulando e o taxista tava me contando muita coisa eles circulam bastante e ele tava me falando em termos que os postos de gasolinas oferecem aos carreteiros ... se tu abastecer três mil reais tu ganha ticket alimentação banheiro ticket alimentação banheiro ... (o meu Deus qual é o outro) são basicamente esses dois ... é:: água e uso todinho que eles fazem e o pátio o uso do pátio já quem não paga tem que pagar alimentação banheiro e o pátio seria vinte vinte e cinco ... aliás é banheiro cinco pátio vinte e alimentação vinte aí eu fiquei me perguntando até mesmo ... como porque vocês já tem a nota né ... a nota cidadã será que eles tão lá já todo mundo com essa nota porque é uma contribuição

O não repasse de ISS pelas empresas portuárias é confirmado pela Câmara de vereadores do município de Itaituba, na fala do Vereador de Itaituba, Luiz Fernando Sadeck dos Santos:

Analisando cuidadosamente a questão dos portos em Miritituba, cheguei à conclusão que o Município está sendo lesado no ISS (Imposto Sobre Serviço), pois estes empreendimentos não estão recolhendo esse imposto prestado às empresas exportadoras de grãos.

Vejamos colegas vereadores, o porto da empresa Hidrovias, por exemplo, deveria recolher R\$ 0,40 por tonelada de grão embarcada naquele logradouro. Por que, deste valor? É que a empresa Hidrovias do Brasil cobra por tonelada de grão armazenada e embarcada no seu porto, R\$ 8,00. O Município deveria cobrar 5% de ISS sobre este valor.

No embarque de 1.000 toneladas de grãos, a empresa Hidrovias receberia R\$ 8.000,00 e o Município recolheria R\$ 400,00. Já 10 mil toneladas de grãos embarcadas, a empresa receberia R\$ 80.000,00 pelo serviço prestado e o Município recolheria de ISS R\$ 4.000,00. Este recolhimento de ISS é só do porto da Hidrovias. Imaginem o recolhimentos de ISS dos demais portos que embarcam diariamente grãos, quanto o Município recolheria e hoje está deixando de recolher? (O IMPACTO, 2017b).

O ISS é evocado constantemente pelo Estado, pelas empresas portuárias e em debates em audiências públicas (como nas audiências que assistimos em Itaituba e Barcarena, respectivamente, das empresas: Transportes Bertolini, Odebrecht, Cianport e Cevital) como fonte de importância, aumento de receita do município, da construção e operação de portos nos Estado do Pará.

Após a operação as empresas acionam a Lei Kandir<sup>7</sup> que é a Lei complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996. Ela dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal

<sup>7</sup> A Lei Kandir regulamentou a aplicação do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação (o ICMS). Feita pelo então ministro do Planejamento Antonio Kandir, transformou-se na Lei Complementar 87/96, que já foi alterada por várias outras leis complementares.

sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. Uma das normas da Lei Kandir é a isenção do pagamento de ICMS sobre as exportações de produtos primários e semielaborados bem como sobre prestações de serviços ao exterior. Porém, a mesma lei apresenta uma contradição interna, que é expressa no Art. 5º Lei poderá atribuir a terceiros a responsabilidade pelo pagamento do imposto e acréscimos devidos pelo contribuinte ou responsável, quando os atos ou omissões daqueles concorrerem para o não recolhimento do tributo.

Portanto, recuperando o discurso-crença da prefeita é um “artifício refinado”, retirando de cena o não pagamento de ISS devido a Lei Kandir, ancorado na imprescindibilidade de entrar no jogo - na necessidade de parceria com os agentes econômicos e na conscientização do papel das empresas na promoção do desenvolvimento local. Bourdieu (2011) faz uma interessante reflexão e analogia sobre aquilo que argumentamos que é a de invocar a decisão política como ideias verdadeiras e inquestionáveis:

A tentativa de dar um pouco de força política a ideias verdadeiras é particularmente difícil e arriscada em um jogo em que os poderosos tendem a imitar a verdade e a procurar dar às crenças e aos princípios de visão e de divisão que se esforçam por impor, em matéria de economia notadamente, a aparência de uma marca de verdade, de uma garantia científica. Eles não param de dizer “a ciência está conosco”, os prêmios Nobel estão conosco, como nas guerras de outrora se gritava “Deus está conosco”; e eles pedem ao povo que se oriente pelos mais competentes, pelos que possuem melhor conhecimento, que reivindicam o monopólio da manipulação dos bens de salvação política, o monopólio da definição do bom e do bem políticos, em nome do monopólio da competência e da verdade (BOURDIEU, 2011, p. 207).

Essa “força política a ideias verdadeiras” estariam imersas de definições que perpassariam pela construção do discurso de que as medidas compensatórias (condicionantes), dos quais seriam capazes de promover o desenvolvimento social local. Compreensão pontuada na fala da então Prefeita de Itaituba:

[...] nossa preocupação relacionada a esta questão foi sentar com as empresas e estabelecer as condicionantes para que elas possam nos ajudar na estruturação dessas localidades que serão diretamente atingidas, uma vez que a gente sabe que junto com o desenvolvimento vem também serias questões sociais, como, por exemplo, a questão da exploração infantil, drogas etc. e essas são questões que tem que ser trabalhadas para que sejam evitados danos à população (ITAITUBA, 2015c).

Essa cumplicidade fundamental a partir do discurso (discurso-crença) da amenização de problemas (por via de compensações/condicionantes) decorrentes dos impactos sociais negativos da presença de tais empreendimentos. Discurso-crença muito frágil ou vazio

quando se realiza um rápido mergulho histórico e se fala da lógica do grande capital, respectivamente: (i) quando se considera o passivo social historicamente produzido pelas inúmeras empresas que “profetizaram” auxiliar no desenvolvimento local na região amazônica, como a Vale, a Albrás, a Alcoa, a Imerys, a Cargill, a Suzano, a Bunge; e, ii) ao fato de que “o capital é compelido continuamente a aumentar seu espaço de acumulação e acelerar o ciclo de suas rotações, transformando tudo em mercadoria” (BENSAÏD, 2013), por exigências de rentabilidade e lucro rápido; iii) uma racionalidade (lógica) promotora de desigualdade social, destruidora do meio ambiente e principal responsável pelas mudanças bruscas do clima global.

Assim, essa política de desenvolvimento dialogando com enfatiza Rodrigues e Rodrigues (2016) é incapaz de estruturar localidades do ponto de vista do que Bensaïd afirma acima; e, segundo porque o tipo de desenvolvimento para regiões e/ou “locais” são forjados sob a lógica de um conjunto de determinações econômico-políticas, pautadas na racionalidade do mercado, isto é, na busca por forjar “novos sistemas de produção baseados em novas relações sociais em novas regiões” (HARVEY, 2013b, p. 546). Lógica que transforma territórios em um ente fragmentado, um lugar, de usos cada vez mais dividido e privado; e, em lugares logísticos, descontínuos, espedaçados, um tecido logístico, com significado e uso específico para uma comunidade (LIMA JR, 2016), ou seja, os que vão usufruir das riquezas.

Esses conjuntos de determinações econômico-políticas, baseadas na racionalidade do mercado, são um forte condutor da matriz do planejamento e da intervenção de antecipação espacial, principalmente no ordenamento territorial na Amazônia brasileira e em Itaituba, alinhada à política territorial federal: a) com ordenamento territorial pautado no ordenamento do tempo e espaço do território (CASTRO, 2012a), um modelo de organização fundamentado no controle e domínio do espaço (DOMINGUES, 2015); b) composta de uma diversidade de lógicas e racionalidades (CASTRO, 2007a), nos quais são “banhadas” de preferências, interesses particulares, como explícito, por exemplo, no novo plano diretor de Itaituba, que teve apoio financeiro da ATAP (agora AMPORT), que veio, sobretudo, beneficiar os agentes econômicos portuários, com “reservas de territórios”. Esse beneficiamento que, aliás, é caracterizado pelo viés jurídico como “posse clandestina”: quando não for violenta, mas for adquirida sorrateiramente, ou seja, às escondidas, dissimulado, disfarçada.

Compreensão prática, evidenciada nos planos e políticas para Amazônia, principalmente com relação às políticas públicas para PCP para Oeste do Pará, está muito distante do pensamento romântico e ingênuo de ordenamento territorial enquanto uma tecnologia participativa/governança territorial, formada e construída por uma gama de atores,

incluindo, o Estado, o setor privado, ONGs e atores locais (BALETTI, 2012; CARMO, 2014), como estivesse ocorrendo à dispersão de poder entre uma grande diversidade de atores (PIRES et al, 2017). Perspectiva essa que, aliás, tende a reduzir/obscurecer relações sociais e de hegemonia de agentes econômicos, além de elites e poderes políticos; com isso, esvaziar o debate de território e promover a neutralização do espaço geográfico (OLIVEIRA; RIBEIRO, 2009).

O ordenamento territorial materializada na escala de Itaituba é um projeto político, uma política continuada e concreta que (supostamente), ancorou-se no Plano Diretor de Itaituba e nos Zoneamentos, para identificação e solução de problemas territoriais (ITAITUBA, 2014), contudo está conexas à política territorial federal ancorada nos “corredores de exportação”, eixos de rápida circulação destinados à economia externa, particularmente da exportação de soja e milho, que no plano da crença do Estado e mercado seria criar um circuito espacial produtivo capaz de promover a ocupação territorial e o desenvolvimento local (MACEDO, 2015).

Assim, o objetivo prioritário da reorganização espacial e do ordenamento territorial na escala de Itaituba não foi de atender as demandas da população local, posto que, sob o ponto de vista do diagnóstico participativo, as demandas da população eram saneamento básico, habitação, saúde, educação e regularização fundiária. Esta última, aliás, tem forte apoio do Estado, do qual consegue a regularização fundiária muito rápida para agentes econômicos portuários enquanto os moradores de Miritituba que já moram há mais de trinta anos no Distrito não possuem título de propriedade<sup>8</sup>.

O plano diretor e a política de ordenamento configuram-se com jogo de encenação do oficial, da conformidade oficial (BOURDIEU, 2014) que seria: i) o de democratização e construção conjunta da cidade e de seu povo, cuja participação seria o objetivo fundamental para o desenvolvimento democrático humano (RANCIÈRE, 2006); e, ii) reconhecimento de soberania popular e de liberdades individuais, no contexto de oportunidades para todos (WACQUANT, 2001), calcada na ideia de uma “América democrática”, “*que todos sean iguales y que todas las diferencias sean respetadas*” (RANCIÈRE, 2006, p.4). A participação popular do plano e da política se fincou nas interconexões entre os gestores/Estado e a sociedade no caráter meramente homologatório, negando a participação popular enquanto uma “participação deliberativa”, uma possibilidade de elencar e exigir do Estado além das

---

<sup>8</sup> Assim não podendo usar, gozar e dispor da coisa e o direito, isto é, a posse nada mais é que exercício de fato, pleno ou não, de um dos poderes inerente ao domínio.

prioridades a suas execuções sociais (BAZOLLI; DELGADO, 2015). Isso por que segundo Garbeline (2017, p. 196):

Percebe-se nas leituras e nos estudos de caso que muitas conduções das participações sociais são amadoras, observam-se longos debates onde os problemas principais estão mascarados, ganhando destaque os temas que as forças econômicas e políticas desejam salientar. Mostram velhas questões com novas roupagens. Santos (2004) comenta que é comum o planejador ter fortes resistências às mudanças em função da manipulação feita pelo mercado/interesses.

Toda essa reforma e discurso sinalizam para o fato de que há relações diretas entre processos locais/nacionais e globais, em busca de conexões lógicas da globalização, cuja dinâmica principal se dá em um complexo mercado transnacional, com forte articulação com o Estado buscam definir políticas e estratégias pautadas no discurso da necessidade e da imprescindibilidade da cidade, da região e do Brasil, em interagir e comercializar com mercados internacionais, como forma de distribuição de riquezas e diminuição da desigualdade social e regional.

Conexões e interações da lógica local com a global que segundo Rodrigues e Rodrigues (2016) vêm promovendo processos de especulação fundiária e imobiliária. Com isso cabe as seguintes indagações: A antecipação espacial e ordenação são elementos promovedores do processo de pavimentação para emergência, ou, territorialização de protocoperadores<sup>9</sup> (parceiros) da insaciabilidade do grande capital para capturar terras e especular? Ou esse processo especulação fundiária e imobiliária em Itaituba são advindos da PCP no Oeste do Pará? Na subseção seguinte constitui essa amalgama dos efeitos (de forma macro) enquanto processo (e não meramente como produto) das lógicas e estratégias do Estado na PCP no Oeste do Pará.

## **6.2 OS AGENTES PORTUÁRIOS, POLÍTICAS PORTUÁRIAS E ORDENAÇÃO<sup>10</sup>: ESPOLIAÇÃO<sup>11</sup> POR ESPECULAÇÃO POR FUNDIÁRIA E IMOBILIÁRIA**

<sup>9</sup> A protocooperação na área da biologia refere-se a uma relação ecológica interespecífica harmônica não obrigatória, na qual há vantagens recíprocas entre as espécies que se relacionam, ou seja, ocorre comum beneficiamento entre ambos os organismos, vivendo de forma independente. Contudo, aqui se referem a agentes econômicos que se beneficiam mutuamente no processo de instauração e circulação de lógicas e racionalidades de consumo e produção no espaço e nas relações sociais.

<sup>10</sup> “O termo "ordenação" [*fix*] tem em meu argumento um duplo sentido. Certa parcela do capital total fica literalmente ordenada/fixada em termos de terra e na terra em alguma forma física por um período de tempo relativamente longo (que depende de seu tempo de vida física e econômica). Além de alguns gastos sociais (como a educação pública ou o sistema de assistência à saúde) também são territorializados e tornados geograficamente imóveis por empenho do Estado. A "ordenação" espaço-temporal, por outro lado, é uma metáfora para um tipo particular de solução de crises capitalistas por meio do adiamento do tempo e da expansão geográfica. Como e quando então esses sentidos material e metafórico colidem?” (HARVEY, 2005a, p. 98-9).

Quando cada injustiça geral que de algum modo nos atinge é uma injustiça cometida contra nossa própria vida, da qual não seremos mais ressarcidos, e cada coisa boa da vida que se perde é a própria vida a ir embora.

[...] Assim ele percebia que, nessa maldade tão desproporcional da nação contra uma família carente de recursos, agia com lógica luminosa aquilo que, em linguagem jurídico, costuma chamar-se “o entendimento do legislador”: golpear os capitais improdutivos, e quem não consegue ou não tem vontade de fazê-los render que se vire (CALVINO, 2011, p. 11 e 13).

Uma forma de iniciar essa secção é entender que lógica do capital, do organizador político e também agente econômico desse jogo, o Estado, e a ordenação (estruturação territorial) não são processos que possuem uma ordem espontânea (indeterminação), fruto de circunstâncias aleatórias, não propriamente deliberadas, como apresentado e defendido por Hayek (1973, 1983) e Bessa e Oliveira (2017). Os caminhos podem possuir uma aleatoriedade e incerteza, contudo, estão e são banhados de desenhos e modelações pelo mercado, Estado e elites políticas e econômicas.

Nesse cenário de regulação dos tempos e usos do território no Brasil e no Oeste do Pará, expressa-se em Itaituba, em decorrência, também, ou sobretudo, de projetos portuários, pelo processo de especulação por espoliação fundiária e imobiliária. Aqui dividiremos em dois pontos nossa análise acerca especulação por espoliação fundiária e imobiliária: a primeira mais associada ao *boom* especulativo de terras e imóveis em decorrência direta da instalação de projetos portuárias (grandes agentes econômicos) e o segundo momento da territorialização de protooperadores na estruturação de um mercado imobiliário.

Os portos graneleiros, isto é, os agentes econômicos (como Bunge, Amaggi, Cargill, Cianport e Hidrovias, por exemplo) começam a buscar terras em Itaituba, principalmente a a partir de 2011<sup>12</sup>, em virtude do estrangulamento dos portos do sul, proximidade com mercado externo (Estados Unidos, Europa e principalmente China), políticas públicas do Estado para alavancar a exportação (via *comoditties*), com financiamento de bancos e ativos financeiros externos na construção de portos e armazéns de estocagem de grãos.

Além disso, a pavimentação da BR-163 eram fontes de investimentos do agronegócio, pois, como enfatiza Edeon Vaz Ferreira, Diretor executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso: “À medida que a infraestrutura vai se ampliando [ou se sinaliza], o mesmo vai acontecendo com a produção” (FERREIRA, 2014, p.7). Isso acontece porque as obras do

<sup>11</sup> Segundo Harvey (2005a, p. 128): “A acumulação por espoliação pode ser aqui interpretada como o custo necessário de uma ruptura bem-sucedida rumo ao desenvolvimento capitalista com o forte apoio dos poderes do Estado”.

<sup>12</sup> O terreno da Cargill em Miritituba foi adquirido em 2011. A Unirios adquiriu o seu terreno em 2013. Esse avanço de agentes econômicos convergia com o anúncio do governo Lula acerca do asfaltamento do trecho norte da BR-163. Isso foi um passo para estudos e especulação de terras em Itaituba. Como também do grupo Amaggi.

Estado foram sempre licitadas em segmentos ou trechos distintos, por exemplo, entregues em 2010, pelo Presidente Luís Inácio Lula da Silva, e, em 2013 houve a assinatura da ordem de serviço para duplicar a BR-163, no trecho de 70 km entre Cuiabá e a Serra de São Vicente, e ainda nesse ano a presidente Dilma Rousseff determinou a imediata duplicação dos 28 km do trecho rodoviário da BR-163 até o terminal de cargas do Complexo Intermodal de Rondonópolis (CIR).

Isso criou uma expectativa de conclusão da rodovia e promoveu o avanço de grandes capitais para região, no caso, Itaituba, com “compra” de terrenos para construção de portos ao longo do rio Tapajós. A primeira empresa a iniciar a construção na margem direita do Rio Tapajós, foi a Bunge, em 2013, cuja primeira movimentação de grãos por Miritituba começou em abril de 2014; quando aproximadamente 600 mil toneladas de grãos desceram as águas do Rio Tapajós rumo Terminal Portuário Fronteira Norte (Terfron), localizado em Barcarena, e em seguida sendo exportado para a Europa e Ásia.

Apenas a movimentação de carretas com materiais de construção civil, noticiadas em jornais e rádio - sobre o Porto da Bunge e os mais de R\$ 3 bilhões que seriam investidos inicialmente na logística do agronegócio- contribuíram pela mobilidade do trabalho e pelo *boom* especulativo de terras, principalmente de terras as margens do rio Tapajós, Itaituba.

O ano de 2014 é emblemático do *boom* especulativo de terrenos e aluguéis elevados nesse município, em decorrência do aumento dos fluxos de pessoas, vindos principalmente dos estados do Maranhão, Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso (fluxos esses verificados em pesquisa de campo, confirmados nas placas de carros domésticos, caminhões e nos ônibus interestaduais) (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a). Especulação confirmada, por exemplo, em jornais impressos, locais (de Itaituba) e nacionais:

Os preços dos imóveis dispararam, assim como aluguéis. O mesmo se deu em Miritituba, onde um terreno bem localizado, medindo 30 metros X 50 metros foi oferecido a um empresário de Itaituba por R\$ 1,5 milhão. [...] Há poucos meses terminou o contrato de locação de uma grande empresa de fora que atua no setor da mineração [...] O valor do aluguel era R\$ 1.500,00. O dono do imóvel corrigiu o preço em mais de 230%, querendo receber R\$ 5.000,00 mensais (PREÇOS..., 2014, p.7).

A corrida de grandes empresas para construir terminais na beira do Rio Tapajós tem inflacionado as terras em Miritituba e Santarenzinho, pertencentes à Itaituba. Ali terrenos que há dois anos eram vendidos por R\$ 50 mil agora não saem por menos de R\$ 2 milhões. Os números encham os olhos de proprietários antigos da região, que compraram terras com o dinheiro do garimpo.

Maria de Lourdes da Silva, de 75 anos, tem três lotes na área onde estão sendo construídos os terminais. Com medo de ser enganada, ela não quis intermediário na venda dos terrenos. Sozinha, atravessou o Rio Tapajós de balsa para tratar da venda

diretamente com os interessados. “Dizem que a minha área vale mais de R\$ 1 milhão.

Mas os corretores querem pagar menos.” A relação entre proprietários e corretores tem sido difícil. Com os valores milionários, os donos das terras se recusam a pagar comissões altas. A solução tem sido fazer acordos, como fez o corretor Ivenildo Cohen Claudio Rodrigues. O dono dos lotes pediu R\$ 4 milhões por 680 hectares de terra. “O que conseguisse acima disso, era meu.” Ninguém imaginava que ele conseguiria uma oferta de R\$ 8 milhões. Ou seja, se o acordo for cumprido, ele se tornará o novo milionário de Itaituba, com R\$ 4 milhões no bolso (PEREIRA, 2014, s.p.).

Em 2017 essa realidade não muda muito com relação a 2014, os terrenos ainda apresenta-se valores de 8 até 10 milhões de reais na margem rio Tapajós, na região de Santarenzinho. Um exemplo que confirma isso está no portal eletrônico da MGF Imóveis (um grande portal de classificados de imóveis de escala nacional), no qual consta uma área de terra para venda, de 500.000m<sup>2</sup>, sendo 250x2000m, no Rio Tapajós, localizado segundo o anúncio no Complexo Portuário de Itaituba-PA. E o preço do terreno é de R\$ 8.000.000,00 (vide: <https://www.mgfimoveis.com.br/imovel/venda-pa-itaituba-terreno-para-porto-miritituba-itaitubapa-45746932>). Cabe destacar que página *on line* desse anúncio foi atualizada no dia 27/07/2017.

Outro exemplo que pode ser até pontual, mas é elemento de sinalização da especulação fundiária, é de um terreno de 3.000m<sup>2</sup>, localizado na 34ª rua (é muito comum denominarem as ruas de Itaituba assim), contudo é um bairro (Santo Antônio) e uma rua muita carente de infraestrutura e equipamentos urbanos, porém apresenta-se um valor muito elevado devido essas carências: o terreno custa 570.000,00 (<http://pa.olx.com.br/regiao-de-santarem/terrenos/3-000m-terreno-itaituba-aceito-troca-341930988?xtmc=itaituba&xtnp=1&xtr=3>).

Há áreas que antes eram desvalorizadas começa a se valorizar, por exemplo, em um lago no distrito de Miritituba, um afluente do rio Tapajós. É o caso de terreno que se encontra a venda, cuja área é de 13,0746 hectares<sup>13</sup> (Figura 32, vide área demarcada em vermelho). Áreas produzidas (HARVEY, 2005a) em função de busca de melhores condições: 1) locais (amenidades físicas, lago); 2) local pouco visível, conseqüentemente com baixa possibilidade de fiscalização, monitoramento e cobranças dos poderes públicos e movimentos sociais, de possíveis irregularidades, degradação, poluição e/ou riscos socioambientais; 3) valores menores do que terrenos/áreas, em comparação onde se localizam os grandes portos graneleiros na margem esquerda do Rio Tapajós. A valorização dessa área constitui um apontamento para usos da terra enquanto terminal

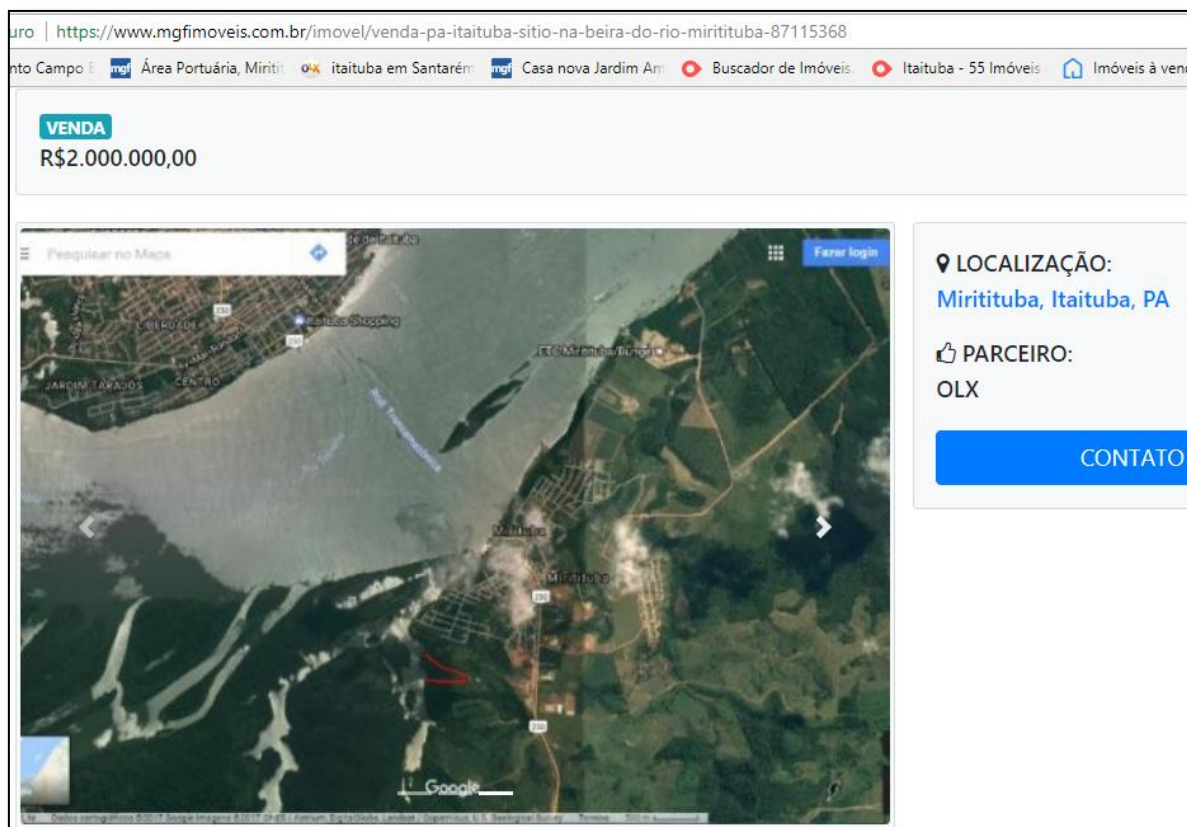
---

<sup>13</sup> Cabe frisar aqui que não estamos entrando no mérito se essa propriedade possui documentações, é grilada, ou, seja fruto de posse clandestina.



portuário, em virtude ou em razão da dimensão de suas atividades e a margem de rios, lago ou lagoa.

**Figura 32:** Terreno a venda em um lago, no distrito de Miritituba, um afluente do rio Tapajós



**Fonte:** portal eletrônico da MGF Imóveis- Disponível em:<<https://www.mgfimoveis.com.br/imovel/venda-pa-itaituba-sitio-na-beira-do-rio-miritituba-87115368>> Acesso: 25 fev. 2018.

Essa mesma especulação transborda para preços de aluguéis de casas e kit nets, em Itaituba (Centro e Miritituba). Os preços de uma casa no centro ou Miritituba estão custando, entre 1.000 a 2.500 reais, isto com base em 2018; antes um aluguel de uma casa era de 400 a 500 reais. Os alugueis tiveram também uma supervalorização, hoje (com base em 2018), um kit net, está em média 600 reais, sendo que alguns anos atrás (3 a 4 anos atrás) era de 250 a 400 reais (afirmação pautada na entrevista com Elmara Guimarães, da Comissão Pastoral da Terra/CPT).

Isso ocorre, sobretudo, porque a lógica do capital, segundo Harvey (2005b), contribui para as reorientações espaciais e se perfazem por meio da abertura de novos mercados, novas capacidades produtivas/especulativas e novas possibilidades de recursos e mão de obra em outro lugar, do qual estão imersos:

[N]A produção do espaço, [n]a organização de novas divisões territoriais de trabalho, [n]a abertura de novos e mais baratos complexos de recursos, de novos

espaços dinâmicos de acumulação de capital, e a penetração em formações sociais pré-existentes pelas relações sociais capitalistas e acordos institucionais (tais como regras contratuais e acordos de propriedade privada) são formas de absorver excedentes de capital e mão-de-obra (HARVEY, 2005b, p.12).

A penetração em formações sociais pré-existentes pelas relações sociais capitalistas e acordos institucionais que Harvey pontua relaciona-se com o aumento do preço da terra, que atinge os salários da força de trabalho e o aumento do preço dos imóveis, pois

A demanda de terras e habitações depende do aparecimento de novas camadas sociais, que tenham rendas capacitadas a participar do mercado de terras e habitações. Depende ainda da política que o Estado adota para permitir a reprodução do capital, como reforço do aparelho estatal pelo aumento do número de funcionários e através da ideologia da casa própria. Os diferenciais das formas que a ocupação urbana na periferia assume são, em relação ao uso residencial, o seguinte: urbanização de status e urbanização popular variando de acordo com a localidade da área (CORREA, 1995, p. 17).

Corrêa levanta a argumentação de que a demanda de terras e habitações depende do aparecimento de novas camadas sociais, e esse aparecimento novas camadas sociais emergiram em virtude da mobilidade de trabalho para Itaituba. Ocorreu uma mobilidade de classe média que começou a lotear, vender e construir casas populares e condomínios horizontais, ou dialogando com Fix (2011) inicia-se um processo de mercantilização da terra, do lote e/ou casa, uma produção rentista da casa, conseqüentemente da vida, dos sonhos de pessoas.

Em Itaituba desde 2008 já ocorre um processo geral de circulação de capital rentista e financeirizado, entorno da “casa própria”, do qual o Estado foi e é o financiador e organizador espacial e político. Em 2012, foi entregue 930 unidades habitacionais, do conjunto Habitacional do Piracaná (construtoras Emcasa Ltda); já em 2013 começa a serem entregues casas no conjunto habitacional Viva Itaituba<sup>14</sup> (Empresa W Rocha Engenharia Ltda)<sup>15</sup>; e, em 2015 mais de 1.000 casas populares foram entregues, do Conjunto Habitacional Wirland Freire (Figuras 33, 34 e 35).

Todos esses conjuntos habitacionais inseridos no Programa Minha Casa Minha Vida, do Governo Federal, seriam conjuntos habitacionais construídos, pautados em políticas

---

<sup>14</sup> Possui 18.280 m<sup>2</sup> de área construída, da qual é formado por mais de 500 unidades habitacionais, financiada e “sorteada” pelo do programa Minha Casa Minha Vida.

<sup>15</sup> Esses dois conjuntos habitacionais que foram entregues estavam cheio de falhas técnicas e estruturais, com irregularidades que provocam danos à saúde e à segurança dos moradores e, ainda, ao meio ambiente, segundo o Ministério Público Federal (MPF). Assim desde 2016 entrou com ações na Justiça Federal contra a Caixa Econômica Federal e as construtoras Emcasa Ltda e Empresa W Rocha Engenharia Ltda, responsáveis pela construção das unidades habitacionais dos conjuntos habitacionais sejam resolvidos defeitos de construção. Processos na Vara Única da Justiça Federal em Itaituba (PA): nº 0002125-27.2016.4.01.3908 e nº 0002095-89.2016.4.01.3908.

destinadas a incluir consumidores de renda média e baixa, uma demanda que teria financiamento do Estado, para ativar um circuito de mercado, paralelo a isso incentivando “*The commodification of housing, as well as the increased use of housing as an investment asset integrated in a globalized financial Market*” (ROLINK, 2013, p. 1059).

**Figura 33:** Conjunto Habitacional Wirland Freire



**Fonte:** <http://oimpacto.com.br/2015/07/01/mais-1-000-unidades-habitacionais-entregues-em-itaituba/>

**Figura 34:** Conjunto Habitacional do Piracaná



**Fonte:** <http://blogdojuniorribeiro.blogspot.com.br/2012/02/casas-do-programa-minha-casa-minha-vida.html>

**Figura 35:** Residencial Viva Itaituba



**Fonte:** <http://blogdojuniorribeiro.blogspot.com.br/2012/12/beneficiarios-do-minha-casa-minha-vida.html>

Além desses empreendimentos habitacionais houve a reprodução de empreendimentos conduzidos por construtoras, que Correa (1995) vem denominar de promotores imobiliários:

Por promotores imobiliários, entende-se um conjunto de agentes que realizam, parcialmente ou totalmente, as seguintes operações: a) incorporação, que é a operação-chave da promoção imobiliária; o incorporador realiza a gestão do capital-

dinheiro na fase de sua transformação em mercadoria, em imóvel; a localização, o tamanho das unidades e a qualidade do prédio a ser construído são definidos na incorporação, assim como as decisões de quem vai construí-lo, a propaganda e a venda das unidades;

b) financiamento, ou seja, a partir da formação de recursos monetários provenientes de pessoas físicas e jurídicas, verifica-se, de acordo com a incorporador, o investimento visando a compra do terreno e a construção do imóvel;

c) estudo técnico, realizado por economistas e arquitetos, visando verificar a viabilidade técnica da obra dentro de parâmetros definidos anteriormente pelo incorporador e a luz do código de obras;

d) construção ou produção física do imóvel, que se verifica pela atuação de firmas especializadas nas quais diversas etapas do processo produtivo; a força de trabalho está vinculada as firmas construtoras; e,

e) comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, agora acrescido de lucros; os corretores, os planejadores de vendas e os profissionais de propaganda são responsáveis por esta operação (CORREA, 1995, 19-20).

Dentre esses promotores imobiliários: a Buriti Empreendimentos<sup>16</sup> e a Campo Belo. Empresas focada principalmente, na criação e implementação de loteamentos e condomínios fechados. O grupo Buriti iniciou suas atividades no ano de 2003, na cidade de Redenção, tornou-se um grande agente imobiliário na Região Norte, cuja demanda está centrada no segmento social, classes sociais, relacionadas a setor de serviços e do agronegócio. A Buruti está presente em 39 cidades, envolvendo os estados do Pará, Tocantins, Alagoas, São Paulo, Goiás, Bahia, Mato Grosso, Rondônia, Acre e Minas Gerais, com mais de 137 mil terrenos lançados. Em Itaituba, a Buriti lançou seu empreendimento em 2011, o Jardim América, a partir de 99 reais, com 2.233 terrenos residenciais e comerciais e localizadas às margens da BR-230, na região de maior expansão de “sistemas de infraestrutura urbana” e valorização da cidade.

Já a Campo Belo é uma promotora imobiliária atuando em diversas cidades de Mato Grosso, do Rio Grande do Sul e do Pará, cujo nome do residencial em Itaituba é o mesmo nome do grupo. Possui uma área total de 218 hectares (2 milhões 180 mil metros quadrados), divididos em 2.200 lotes. O processo publicitário inicia-se em 2015, contudo, o projeto de loteamento começa em 2014, com seu projeto aprovado em 01/08/2014. O valor inicial do lote era de 162,75 reais e a vista no valor de R\$ 32.550,00 (em 2014) e até junho de 2017, alguns lotes eram comercializados a R\$ 52.937,50. A partir de outubro de 2017 a Campo Belo passa também vender casas, no valor de R\$ 100.000,00 a R\$ 130.000,00, no chamado

---

<sup>16</sup> O grupo iniciou suas atividades no ano de 2003, na cidade de Redenção, no estado do Pará e rapidamente ocupou um lugar de liderança no mercado imobiliário da Região Norte. O Pará hoje é um estado em franco crescimento. O desenvolvimento econômico dos últimos anos, não só no setor de comércio, serviços e agronegócios, mas principalmente na indústria e construção civil transformaram o estado em uma terra de grandes oportunidades para novos investimentos. A companhia já está presente em 39 cidades nos estados do Pará, Tocantins, Alagoas, São Paulo, Goiás, Bahia, Mato Grosso, Rondônia, Acre e Minas Gerais. Já são mais de 137 mil terrenos lançados e muitas áreas em fase de implantação.

Residencial Campo Belo 2 (de 54 m<sup>2</sup> e 69,54 m<sup>2</sup>). Segundo o atual plano diretor/2015 o residencial Campo é um bairro de Itaituba (Figura 36 e 37).

**Figura 36:** Residencial Jardim América – Buriti Empreendimentos



**Fonte:** Fotos de Jondison Rodrigues. Registro Outubro de 2016

**Figura 37:** Residencial Campo Belo



**Fonte:** Fotos de Jondison Rodrigues. Junho de 2017



**Fonte:** Campo Belo. Dezembro de 2017

Além desses, em dezembro de 2017, houve outro lançamento de “condomínios populares” em Itaituba, o Bellas Terras<sup>17</sup> (Figura 40). Outro ao longo da Rod.

<sup>17</sup> O imóvel das Bellas Terras é dividido: dois quartos (suíte reversível); sala de estar; cozinha; banheiro; varanda; área de serviço; quintal. Casa em lote de 200 m<sup>2</sup>. Projetado para 3.450 habitantes, o residencial

Transamazônica, que, aliás, tornou-se áreas destinadas dialogando com Correa (1995), de população de status, de classes médias e altas<sup>18</sup>. Área que expressa o vetor de expansão urbana/malha urbana e do perímetro urbano<sup>19</sup> (Figura 38 e 39) e a trama da especulação fundiária e imobiliária, que segundo Moysés et al (2007, p. 43): “o conjunto desses agentes relacionados à produção do espaço urbano faz da cidade uma espécie de ‘máquina do crescimento’, uma organização de tipo empresarial voltada a aumentar o volume de renda agregada por meio da intensificação da utilização da terra” e dominação de espaços por grupos dominantes da organização e produção do espaço, pela continua apropriação (HARVEY, 1987).

**Figura 38:** Residencial Bellas Terras - Itaituba



**Fonte:** ROSECOM – Promotora imobiliária responsável

---

nominado Bellas Terras vai ser constituído por 690 unidades residenciais; 140 lotes comerciais e as casas fazem parte das faixas II e III do Programa Minha Casa, Minha Vida.

<sup>18</sup> O ponto sinalizatório dessa “população de status” nessa área é que o Programa Minha Casa Minha Vida 2018 em Itaituba – PA oferece dois tipos de financiamentos. O primeiro tipo é direcionado para famílias com até R\$ 1.600,00 de renda bruta. É possível conseguir esse financiamento desse imóvel popular em até 120 vezes. Já o segundo tipo são para famílias com renda bruta de R\$ 1.600,00 até R\$ 5.000,00. Ele oferece a construção de um imóvel novo (construído ou na planta).

<sup>19</sup> Segundo a Lei Municipal N° 2.892/2015 da Prefeitura de Itaituba que dispõe sobre a definição dos limites do perímetro urbano de Itaituba estabelece que a superfície da margem esquerda do Rio Tapajós é fechada em 35,172 km<sup>2</sup>. A partir da vetorização das imagens da plataforma *Google Earth*, constatou-se que: a área ocupada da margem esquerda do Rio Tapajós, em 2005 é de aproximadamente 9,40 km<sup>2</sup>; e, em 2017 é de aproximadamente 16,58 km<sup>2</sup>, com um crescimento de 76,38%, em 12 anos. Do mesmo modo constatou-se: um aumento de 108% da área ocupada na margem direita, distrito de Miritituba, passando de aproximadamente 1,45 km<sup>2</sup> em 2005 para aproximadamente 3,02 km<sup>2</sup> em 2017.

**Figura 39:** Expansão urbana/malha urbana de Itaituba em função da expansão de agentes imobiliários (análise comparativa espaço-temporal – 2005 e 2017)

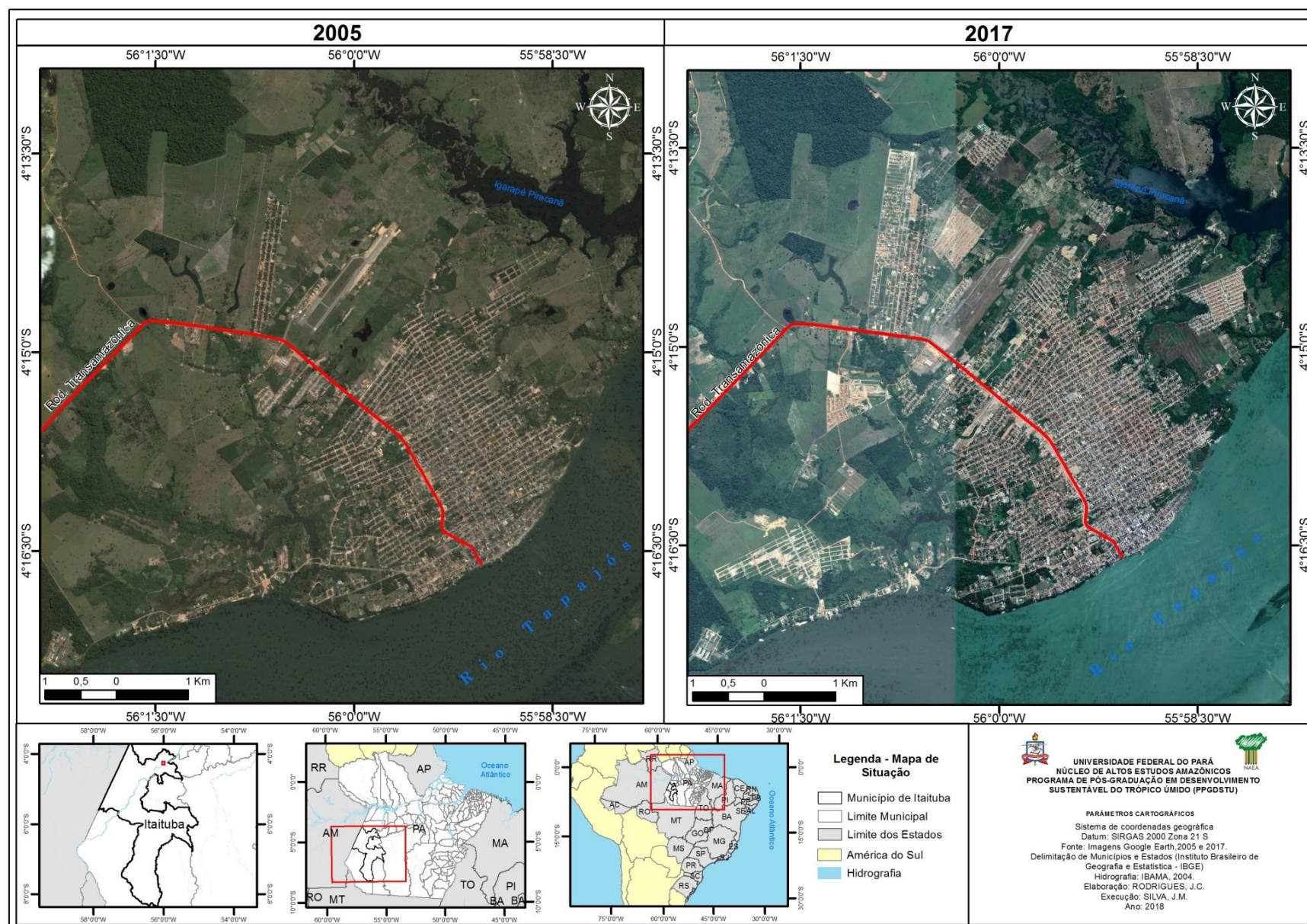
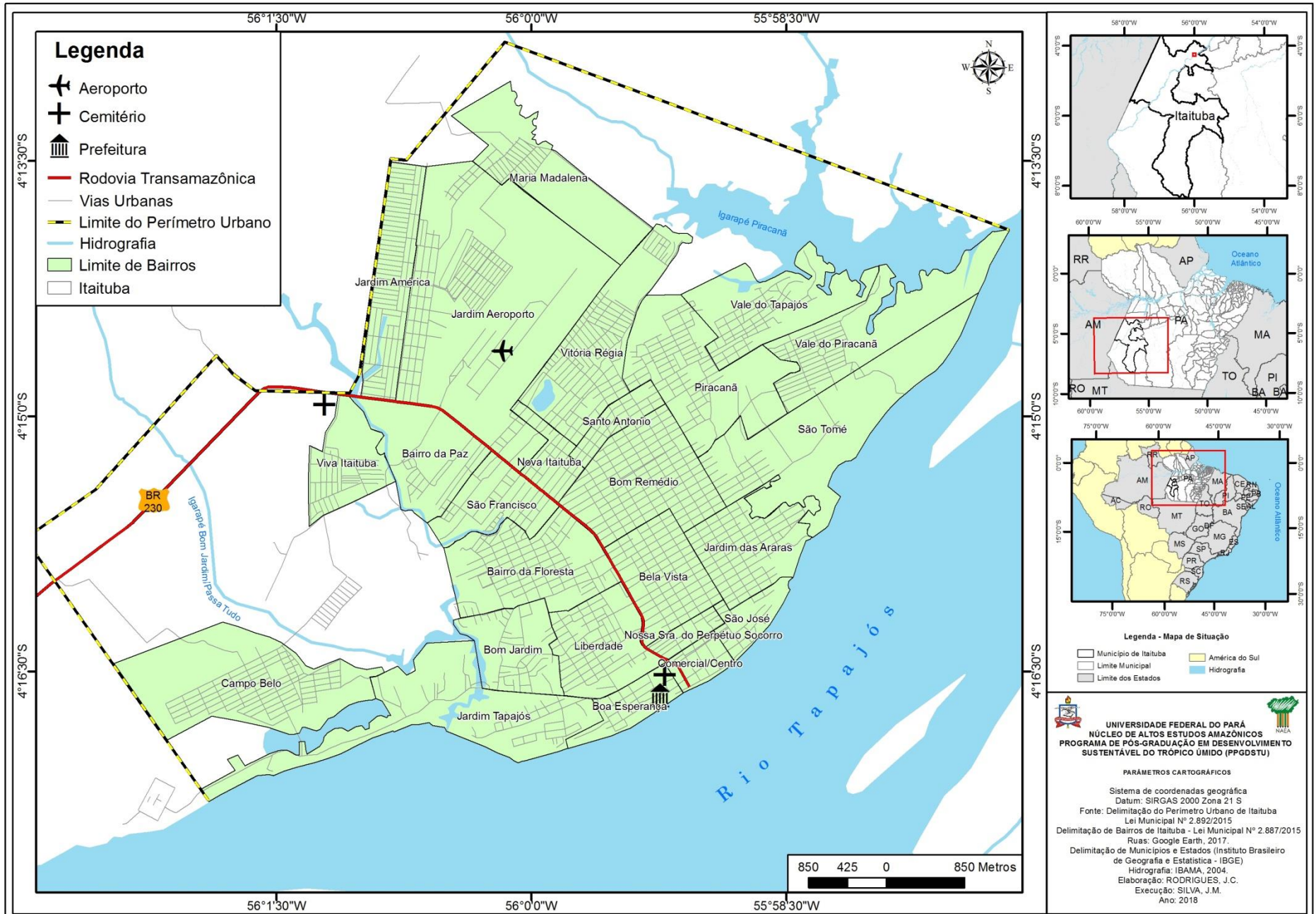


Figura 40: Expansão urbana em função da expansão do perímetro Urbano de Itaituba





A produção de moradia no Brasil, desde a década de 2000, segundo Fix (2011) é produzida a partir de um efeito de parcerias para a liberação da terra para a circulação de capital portador de juros, com vinculação entre mercados de terra, usos da terra e organização espacial (do Estado).

Além disso, segundo Rodrigues (2016) ao analisar empreendimentos imobiliários financiados pelo Programa Minha Casa Minha Vida, em Marabá, Pará, faz a seguinte reflexão crítica:

[A] estratégia de reprodução embasa-se na produção de um mercado de terras, assim como, em leis de zoneamento urbano, vem contribuindo para intensificação da divisão social do espaço, para a valorização/revalorização do espaço e para o aprofundamento das desigualdades socioespaciais. Dessa maneira, especuladores fundiários e imobiliários passam induzir processos de especulação fundiária na escala da cidade, uma vez que o uso e ocupação de áreas, ainda que periféricas ao centro, tendem a interferir tanto no preço da terra nas áreas da periferia, quanto no preço da terra urbana nas áreas centrais, produzindo disparidades e assimetrias no acesso, uso e renda da terra (RODRIGUES, 2016, p. 810).

E essas disparidades e assimetrias assinalado por Rodrigues (2016), estaria núcleo da organização espacial e política imprimida pelo Estado, do qual se construiria pelos estreitos vínculos entre a produção/planejamento de políticas de infraestrutura urbanas e a lógica de fluxo do capital, em primeiro lugar, através de movimentos de oferta e demanda de capital-dinheiro (HARVEY, 2004), nesse caso o solo e casa.

Segundo Bourdieu (2005c):

Revelou-se, de fato, que o mercado das casas próprias (como, provavelmente, em graus diferentes, todo mercado) é o produto de uma dupla construção social, para a qual o Estado contribui de maneira decisiva: a construção da demanda, através da produção das disposições individuais e, mais precisamente, dos sistemas de preferências individuais – em matéria de propriedade ou de locação, notadamente – e, também, através da atribuição dos recursos necessários, isto é, das ajudas do Estado à construção ou à habitação definidas pelas leis e regulamentações, das quais se pode também descrever a gênese; e a construção da oferta, através da política do Estado (ou dos bancos), em termos de crédito aos construtores, o qual contribui, com a natureza dos meios de produção utilizados, para definir as condições de acesso ao mercado e, mais precisamente, a posição na estrutura do campo, extremamente espalhado, dos construtores de casas e, portanto, as pressões estruturais que pesam sobre as escolhas de cada um deles, em matéria de produção e de publicidade (BOURDIEU, 2005c, p. 17).

O Estado nesse contexto cria vários tipos de parcerias e alianças: i) de produção de demandas, por dinheiro e créditos concedidos<sup>20</sup> (ROLINK, 2013); e, ii) oferta, e, também

<sup>20</sup> Segundo Maricato (2015) o financiamento habitacional no Brasil passou de 1,8 bilhão, em 2002, para 112,8 bilhões, em 2014, cujo boom foi 2010, com 56,2 bilhões.

daria condições sociais, jurídicas notadamente, alvarás, licenças, criação de leis sobre uso e apropriação do solo (MARICATO, 2015).

Mas há outros tipos particulares de aliança de classe em o quadro da aliança urbana em que a cooperação público-privada, do qual vem ocorrendo na produção de moradias no Brasil, particularmente em Itaituba, isto é, incentivando um processo de especulação selvagem e endividamento descontrolado por parte dos compradores e “pessoas”/grupos/classes comprando e revendendo lotes e casas. A própria habitação tornou-se uma mercadoria (FIX, 2011).

Em Itaituba essa relação de parceria do Estado ou “*alianzas-compromisos*” (POULANTZAS, 2005, p.171), no caso, da Prefeitura de Itaituba, e os promotores imobiliários. Em 2012, a Prefeitura de Itaituba em parceria com a Caixa Econômica Federal (CEF) fechou a parceria para construção de unidades habitacionais para servidores públicos:

Com objetivo de proporcionar bem estar e qualidade de vida ao servidor público municipal, a Prefeitura de Itaituba em parceria com a Caixa Econômica Federal (CEF) vai construir unidades habitacionais para que esse público realize o sonho da casa própria.

Nesse aspecto, a Casa do Servidor como popularmente vem sendo chamada foi pauta de uma reunião terça-feira (13) na diretoria de habitação com a participação da prefeita Eliene Nunes, diretora de habitação, Fátima Rosa, bem como, servidores representantes do Sindicato da Saúde (SINDSAÚDE), Sindicato dos Servidores Municipais (SINSERMI), Sindicato dos Profissionais em Educação do Estado do Pará (SINTEPP) e RESECON, empresa responsável pela obra.

Projetado para 3.450 habitantes, o residencial nominado Bellas Terras vai ser constituído por 690 unidades residenciais; 140 lotes comerciais e as casas fazem parte das faixas II e III do Programa Minha Casa, Minha Vida. Um dos critérios para o servidor adquirir o imóvel é ter renda entre 1.600 e 4.300 reais. Os terrenos medem 10x20, ou seja, 200 metros quadrados. O prazo para construção da obra, segundo a empresa RESECON, é de 18 meses. Conforme a Caixa Econômica Federal, o valor da unidade está fixado em 99 mil reais, mas o servidor terá um desconto de 10% de isenção do Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis (ITBI), representando 9.900 reais, ficando, portanto, o imóvel no valor de 81.000 reais.

De acordo com a prefeita Eliene Nunes, “com essa nova modalidade do Minha Casa Minha Vida em Itaituba, os servidores públicos terão a oportunidade de realizar o sonho da casa própria em médio prazo”, destacando, “com certeza a parceria com os sindicatos está fortalecida neste momento único que beneficia o trabalhador“. Cadastro: Terá início na quarta-feira (14) na Diretoria de Habitação ou no escritório da RESECON. O cadastro passará por avaliação, e após aprovação, o servidor terá que pagar uma entrada de 2.970 reais (PARCERIA..., 2015).

O Estado segundo Leal (2017) é também um forte mediador (e legitimar-se enquanto Estado por entender que possui o poder de ser o ordenador da sociedade), no qual oferece “as condições requeridas à sustentação da acumulação urbana capitalista e, em paralelo, instaurando canais de participação voltados para o atendimento pontual de demandas de caráter emergencial dos segmentos populares” (LEAL, 2017, p. 538).

Esse posicionamento político do Estado é um posicionamento enquanto componente de inserção a um modelo de financeirização global da moradia (FIX, 2011), no qual a moradia virou uma mercadoria e fonte lucros de fundos de pensão e promotores imobiliários. Segundo Rolnik (2015) é um projeto neoliberal-financeirizado que tem imposto a propriedade privada individual como modelo único para a relação das pessoas com os lugares onde vivem. Com isso, segundo a mesma autora a dimensão pública (desmonte das políticas habitacionais baseadas em conjuntos construídos e mantidos pelo Estado) ou de direito humano está sendo reduzido em ativo financeiro submetido ao mercado.

Há uma argumentação contundente dessas mercadorização da moradia é que segundo Rolnik (2015) há milhões de casas e apartamentos vazios no Brasil, entre eles, do Programa Minha Casa Minha Vida; contudo, há muitas pessoas sem um lugar para morar ou vivendo em assentamentos informais ou em áreas de riscos: de desmoronamento ou escorregamentos de terras, de margens de rios sujeitas à inundação, de florestas sujeitas a incêndios, em áreas de alta declividade (encostas ou topos de morros áreas) e contaminadas por resíduos tóxicos, lixões ou aterros sanitários.

Isso transparece em Itaituba, com relação a casas vazias, ou sendo ocupadas por quem possuem rendimentos, uma “população de status” e servidores públicos (via a parceria da prefeitura de Itaituba e a Caixa Econômica Federal). Porém, a “população de não status” e vivendo em área de risco não possuem moradia, por exemplo, em Miritituba e Nova Miritituba:

Defesa Civil alerta moradores de possíveis novos riscos de deslizamentos no Distrito de Miritituba.

Na tarde do dia 1º de março [de 2018], a Defesa Civil de Itaituba, esteve no Distrito de Miritituba verificando in loco o perímetro em que ocorreu mais um deslizamento causados pelas últimas chuvas do mês de fevereiro, mas sem grandes proporções.

Mas de acordo com o Diretor Thiago Mendes, a preocupação do prefeito Valmir Climaco é justamente dá suporte para a Defesa Civil fazer um trabalho de prevenção, para que o inverno Amazônico que ainda promete grandes volumes de chuvas não cause maiores danos aos moradores.

De acordo com Thiago Mendes, os perigos de um deslizamento maior são eminentes, por isso, a presença constante da Defesa Civil no local, tem evitado maiores transtornos e acidentes até mesmo com vítimas fatais como já ocorreu em 2011. Thiago enfatiza que a conscientização é muito importante, pois todos os cuidados se fazem necessário, e essa é a maior preocupação da atual administração quem tem compromisso com a vida humana; “não podemos cruzar os braços diante dos perigos eminentes, estamos trabalhando com muita dedicação em todos os pontos de riscos de Itaituba, pois nosso objetivo maior é cuidar do bem estar das pessoas e principalmente salvar vidas, destacou o diretor”. Em sua fala o diretor informou ainda que, uma das primeiras medidas, foi oficializar junto a SEMINFRA, que seja feito imediatamente um trabalho de drenagem emergencial na área. Alerta ainda, que foi detectado oito (8) deslizamentos, sendo que um, bem mais acentuados, mas sem vítimas. Porém considera que os estudos técnicos concluídos no local, não deixam dúvidas da eminência de novos com mais gravidade, caso haja

um volume maior de chuvas como promete a previsão do tempo, para os próximos meses do inverno amazônico. Então, concluiu que, mediante esses cuidados, se fez necessário **interditar vinte e cinco (25) residências e orientou os moradores a procurarem nesse período abrigo em casas dos familiares, para não serem pegos de surpresas com a força da natureza, pois a existência de possíveis novos riscos de deslizamentos podem ocorrer muito acima do esperado, inclusive com vítimas fatais, caso não levem em consideração os alertas feitos pela Defesa Civil**, alerta o diretor. Além de todas essas informações, a Defesa Civil sinalizou toda a área com placas indicando os riscos (PREFEITURA DE ITAITUBA, 2018, s.p.)

[Desde 2014 o Bairro de Nova Miritituba sofre consequência de projetos portuários] Além das promessas não cumpridas por parte das empresas do **Agronegócio**, as famílias sofrem com a insegurança e a poeira da estrada, principalmente por causa dos caminhões das empresas, que passam de 5 em 5 minutos.

Hoje **Nova Miritituba** cresce, e tem em torno de 600 famílias [Isso em 2014; hoje há muito mais]. Ele afirmou que “todos estão animados nessa batalha pelos direitos, ainda mais agora que a força é maior”.

**Fernando**, um dos moradores, contou que **Nova Miritituba** se iniciou a partir de 2011 com 93 famílias que moravam numa área de risco, atingidas por um desmoronamento de terra, às margens do **Tapajós**, chamada **Buritized**. Com os andamentos para a construção do **Porto da Bunge**, elas foram retiradas com o compromisso para cada família ter um lote, uma casa de alvenaria e 8 mil reais. Até hoje, o compromisso não foi cumprido pela **Bunge**. As famílias receberam apenas o lote e quem tinha condições financeiras foram construindo suas casas. (ATINGIDOS..., 2018).

Esses projetos neoliberais-financerizados acerca da moradia, em Itaituba, acabam contribuindo para conversão final de todos os habitantes urbanos em clientes e consumidores (é claro, quem podem pagar) e um “*pure economic business*” (VOLOCHKO, 2017, p. 115). Assim constituindo uma modernização seletiva territorial (ROLNIK, 2003), ampliando o déficit habitacional local (FIX, 2011) e a distribuição e consumo desigual do espaço, com relação, por exemplo: a infraestrutura urbana, redes de água e esgoto, espaços de lazer, hospitais, escolas, agências bancárias.

Tudo isso, que se alicerça no modo de produção capitalista, a busca de produzir, ganhar excedentes (créditos) e expandir-se, que se está imersa na divisão e apropriação do espaço urbano, assim como na produção e reprodução de uma sociedade a face da hegemonia de classes. Em face da construção dessa hegemonia insurge contraprojetos hegemônicos, choques e lutas sociais, por meio de ocupações, do qual

[...] visa a restituir os diferentes usos possíveis do espaço, isto é, a possibilitar a apropriação espacial contra a homogeneização patogênica de um espaço racionalizado, coercitivo, hierárquico, comandado pela lógica capitalista e estatal. Momento em que o corpo inteiro – restituído à condição de totalidade – assume o protagonismo das invenções (BASTOS et al, 2017, p. 255).

Esse “protagonismo das invenções”, as ocupações urbanas<sup>21</sup>, vem crescendo em Itaituba, pois como já enfatizamos a terra e a casa tornaram-se mercadoria, um ativo financeiro. Só podem ter uma terra ou casa, ou, “morar quem pode comprar/pagar”; cabe destacar que o segundo censo de 2010, do IBGE, havia em Itaituba 1.586 Domicílios Particulares Permanentes (DPP) sem rendimento nominal (sem rendimento nenhum), de um total de 23.581 de DPP. Além disso, havia também: 1.360 que recebiam meio salário mínimo; 4.750 entre ½ e um salário; 6.337, entre um a dois salários. Valores esses últimos incapazes de financiar ou pagar parcelas de lotes ou casas, por esses “projetos de lotes e casas populares”.

Em 2017 houve duas ocupações urbanas em Itaituba. A primeira, com cerca de 450 famílias sem moradia que ocuparam um terreno abandonado na área conhecida como Lagoa do Irajá. Essa área servia apenas como depósito de lixo e também para fins ilícitos. As famílias tiveram apoio do movimento União Sem Teto junto com o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB).

A segunda ocupação, envolvendo cerca de 400 famílias, que ocuparam área urbana no município de Itaituba (Pará) com a pauta da moradia. A área ocupada fica a 5 km do centro da cidade e próximo ao residencial Wirland Freire (rodovia Transamazônica), do programa Minha Casa Minha Vida. Essa ocupação também teve apoio do MAB, do qual foi uma aglutinação de apoio de variados atores urbana, como forma de coesão e força para enfretamento a todo o tipo de repressão, tentativas de despejo e reintegração de posse por parte de instituições de governo, proprietários da terra e aparatos de Estado.

As lideranças dessas duas ocupações evocavam a função social da propriedade, como direito constitucional, e que no plano diretor de Itaituba, de 2015, assim o descreve:

Art.3º A propriedade urbana e rural deve comprimir a sua função social atendendo as exigências fundamentais da ordenação do município, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto a qualidade de vida, considerando a geração e a distribuição de riqueza, a inclusão social e o equilíbrio ambiental.

Art. 4º A intervenção do poder público tem por finalidade:

I – democratizar o uso, a ocupação e a posse do solo urbano e rural, de modo a conferir a oportunidade e acesso ao solo urbano e rural e a moradia;

III – recuperar a coletividade a valorização imobiliária decorrente da ação do poder público;

---

<sup>21</sup> Segundo Bastos et al (2017, p. 256): “As ocupações inscrevem-se nas tradições de luta pela terra urbana no Brasil, mas são dotadas de características peculiares. Entre os aspectos que as distinguem está uma conjugação de diversos agentes. Famílias em luta pela terra e/ou pela moradia, movimentos sociais e políticos organizados, tanto antigos como novos, e, por outro lado, agentes políticos ligados a instituições consolidadas – Igreja Católica, esferas do Estado (administração pública e poder judiciário, por ex.), educação pública superior (alunos e professores universitários)”.

V – promover o adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos subutilizados ou ociosos, controlando a sua retenção especulativa, de modo a coibir o uso coletivo da terra como reserva de valor.

Mas para, além disso, essas ocupações urbanas (mesma terem sido “reintegradas” a especuladores, por meio do Estado) é uma prática contestatória, cujo projeto maior é a construção de um contraprojeto, uma ação contra-hegemônica a um cotidiano em contínuo processo de privatização e comodificação da terra e da moradia, isto é, questionando a

[...] apropriação do espaço reduzido à sua condição de mercadoria, portanto ao consumo do espaço, legitimado e ancorado na propriedade privada do solo, que institui crescentemente o sentido da troca e da valorização imobiliária e fundiária, enfim, da realização econômico-produtiva do espaço em detrimento do uso social para a vida cotidiana (VOLOCHKO, 2016, p.39).

Segundo Volochko (2016), essas ocupações significam: lutas para romper com os fundamentos dos processos capitalistas de valorização do solo, especulação imobiliária e segregação socioespacial, em busca por justiça espacial/social e direito a cidade (ROLNIK, 2015), como também ao conjunto de dispositivos de poder mobilizados pelo Estado pela fração de classe para manter a hegemonia e dividir e desorganizar a massas populares (para conservar a reprodução da relação de dominação-subordinação) (POULANTZAS, 2005; 2008a), de detenção de modos de produção, ação e percepção (BOURDIEU, 2014).

Essa especulação fundiária e imobiliária e as ocupações urbanas por luta pela terra e moradia é fruto e efeito da chegada dos grandes projetos (e do apoio e parceria do Estado, por meio de políticas públicas), como os portos de escoamento de grãos, na região do Tapajós.

## 7 COMPLEXOS PORTUÁRIOS, ESPOLIAÇÃO, CONFLITOS SOCIOTERRITORIAIS E RESISTÊNCIA NO OESTE DO PARÁ

Ao longo de sua história, a Amazônia tem gerado sempre mais recursos para fora (Metrópole e Federação) do que tem recebido como retorno; tem sido, permanentemente, um lugar de exploração, abuso e extração de riquezas em favor de outras regiões e outros povos. Mesmo nos últimos trinta anos, quando grandes investimentos foram feitos em infra-estrutura, estes visaram possibilitar a exploração de riquezas em favor da Federação (LOUREIRO, 2002, p.108).

Da chegada dos primeiros “colonizadores/espoliadores” europeus à Amazônia até os dias atuais (essa última marcada pelos grandes projetos) a região Amazônia é face e contraface histórica de uma visão/compreensão sintética e ambivalente de: “visão paradisíaca criada pela magia dos mitos da região e sobre a região; de outro, a violência cotidiana gestada pela permanente exploração da natureza e desencadeada pelos preconceitos em relação a ambos - homem e natureza” (LOUREIRO, 2002, p. 109).

Ainda com relação a isso Castro (2010b) enfatiza:

O ideário de civilização que mobilizou o Ocidente alguns séculos atrás e impulsionou a colonização europeia nas Américas é atualizado, a nosso ver, continuamente, pois as matrizes conceituais e ideológicas do evolucionismo e colonialismo perduram no inconsciente ocidental. Efetivamente, a ideia de conquista de novos mundos povoou o universo europeu e projetou sociedades e culturas para além dos territórios (p. 105).

[...] As transformações recentes na Amazônia indicam uma aproximação entre anseios que impulsionaram a cobiça e a dominação colonial de países europeus na América do Sul, e a invenção de mitos modernos, como o da natureza intocada interpretada por Diegues (2001, p. 79), a interpretação de Barthes (1980) ou as ideias extravagantes, não menos colonizadoras, sobre as riquezas naturais, suas potencialidades e sua inesgotabilidade (p. 106).

Essa face/contraface não quer dizer binariedade das visões, mas sim visões complementares, tecidas em um emaranhado tecido de dinâmicas, tensões e conflitos.

Uma dessas faces são os conflitos e disputas na Amazônia, dos quais são conflitos por terra, recursos, territórios e relações de poder. Fruto esse de um processo histórico, de formação socioeconômica e política, que construiu socialmente a violência como resultado, meio e condição para reprodução e ampliação de ganhos econômicos (e também simbólicos) exorbitantes (de transnacionais, bancos, elites políticas e econômicas locais, regionais e nacionais).

São agentes e jogos que se expandirem não só a violência (principalmente no campo), mas pela banalização da violência: 1) mortes anunciadas, 2) chacinas; 3) desterritorialização social e étnica; 4) deslocamentos forçados; 5) exploração de trabalho e trabalho escravo; 6)

desigualdade social (altos níveis de riqueza e pobreza). Isso com anuência do Estado brasileiro, por meio do seu silêncio (que é um posicionamento!), seja apoiando agentes econômicos seja diretamente atuando.

Nesse capítulo mergulharemos acerca das transformações socioterritoriais enquanto violências de diversas ordens e em diversas dinâmicas territoriais da região, em decorrência de PCP (dos agentes e de suas lógicas no território), do qual o Estado constitui um grande protagonista.

### **7. 1 Acumulação por espoliação e espoliação oficial do Estado: transformações socioterritoriais enquanto violências**

O anúncio da execução desses projetos [de infraestrutura] por si só já se constitui em motivo para o deslocamento crescente de pessoas para os locais das obras, a fim de disputar os empregos – em grande medida precários e de baixa qualificação – ou para tentar auferir ganhos com a abertura de empreendimentos. As consequências desse processo se fazem sentir sem demora: a) aumento exponencial da demanda por serviços públicos de saúde, educação, moradia e transporte, em especial; b) ocupação desordenada do território, com a ampliação das periferias urbanas; c) recrudescimento das diferentes modalidades de violência (contra mulheres e crianças, daquelas motivadas pelo mercado das drogas, prostituição e outras), e; d) degradação ambiental (CARVALHO, 2018, p. 5-6).

As argumentações de Carvalho (2018) não constituem previsões, clichês ou vícios acadêmicos e/ou ativistas acerca de antevisão aos grandes projetos para Amazônia. Constitui um processo histórico que vem sendo debatido e evidenciado na região Amazônica, em outros trabalhos e em tempos diferentes, por exemplo, de Marin e Hebette (1979), Marin e Castro (1989), Castro, Moura e Maia (1995), Loureiro (2002), Mendes (2004) e Castro (2012a; 2016a; 2016b).

Desde Julho de 2014 até setembro de 2017 quando tivemos em pesquisa de campo, em Itaituba, o município passou por rápidas transformações na paisagem, na mobilidade do trabalho e do capital. Isso pelo aumento da velocidade, da quantidade e da seletividade dos fluxos econômicos para região, que são expressões claras das novas demandas corporativas e estatal (SILVEIRA, 2009), reorientações espaciais que se perfazem por meio da abertura de novos mercados, novas capacidades produtivas/especulativas, mobilidade do trabalho e de exploração de mão de obra em outro lugar (HARVEY, 2005a; 2005b).



Essas reorientações espaciais com relação estimativa da Prefeitura de Itaituba<sup>1</sup> (evidenciado no grande fluxo diário de pessoas e veículos – Figura 41, ainda 2014) mostra que o município possui uma população superior ao do início da década de 1990, quando sua economia estava fortemente baseada na extração do ouro no Vale do Tapajós, que fez o município chegar a 116.541 habitantes, em 1991 (IBGE, 1991).

---

<sup>1</sup> Em entrevista (anotado no Caderno de Campo) com o Secretário de Governo do Município de Itaituba, Valfredo Marques, afirmou que a população de Itaituba supera 130 mil habitantes, situação gerada, sobretudo com a chegadas de agentes econômicos portuários (terminais portuários). Ainda nessa entrevista Valfredo Marques (Apêndice P) disse que devido o aumento do volume de habitantes, essas pauta tornou-se fonte de pedidos sistemáticos de prefeitura para o Ministério das Cidades para aumento de repasses públicos. Como também fonte de solicitações a ATAP para estruturar postos de saúde, escolas e projetos sociais.

**Figura 41:** Fotos da área de grande fluxo de pessoas no trajeto por balsa de Miritituba-Centro Comercial de Itaituba, em 2014.



(a)

(a) – lado direito do rio tapajós, Distrito de Miritituba. Local de travessia de veículos por balsa para o centro comercial de Itaituba (Veja a fila de veículos). Essa travessia funciona 20 horas por dia.



(b)



(c)

(b) e (f)– centro comercial de Itaituba e a sua feira na Av. Getúlio Vargas ((a) - Registro fotográfico em Julho de 2014 e (b) – Registro Fotográfico em novembro de 2015).



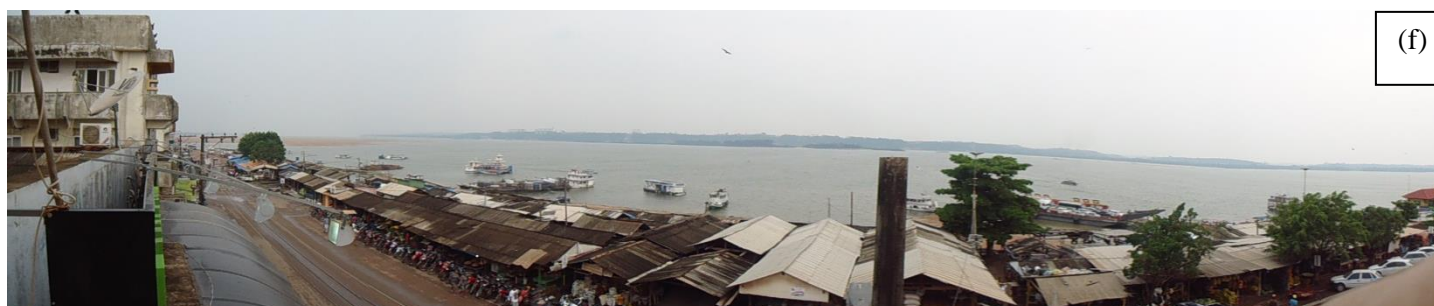
(d)



(e)

(c) e (d) – Balsa fazendo percurso Miritituba-Centro Comercial de Itaituba – ((d) - Registro fotográfico em Julho de 2014 e (c) – Registro Fotográfico em fevereiro de 2015).

(e) – Centro comercial de Itaituba. Local onde balsa desembarca veículos e pessoas (Registro Fotográfico em janeiro de 2016).

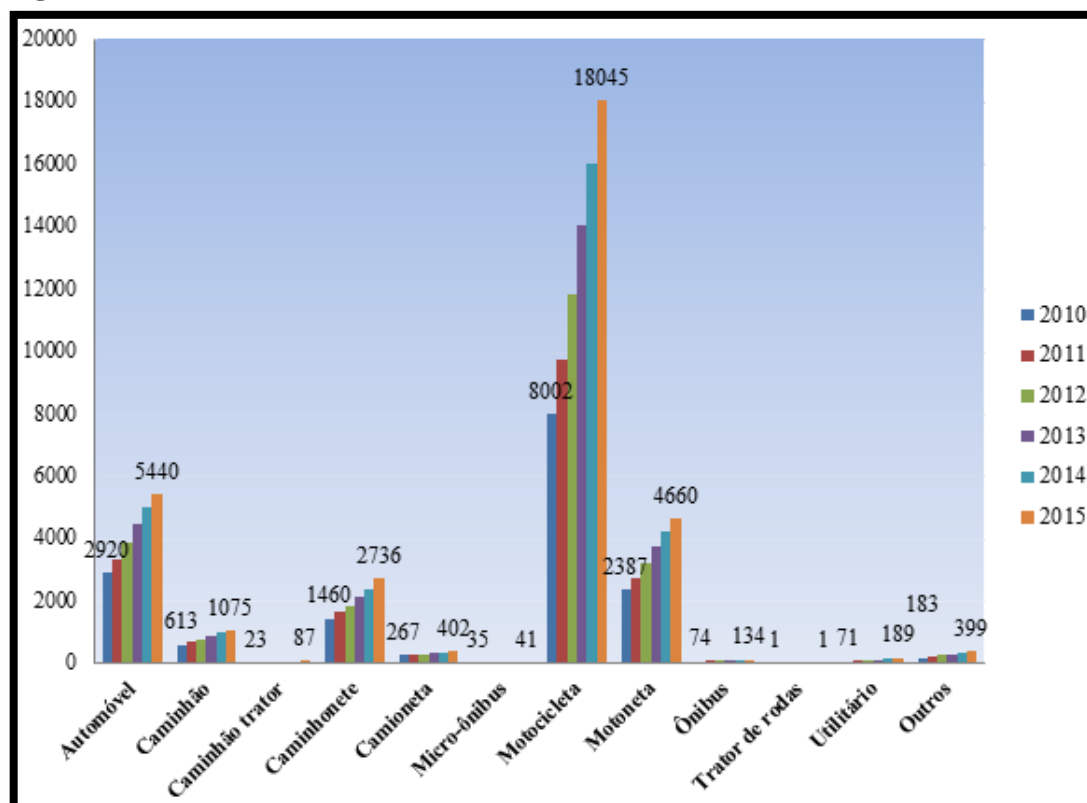


(f)

**Fonte:** Jondison Rodrigues. A foto (e) foi cedida por José Lima.

Mesmo com possíveis divergências sobre a população atual, há um elemento que pode sinalizar esses fluxos populacionais e migratórias, que é o crescimento da frota de veículos de Itaituba (Figura 42).

**Figura 42:** Gráfico de crescimento da frota de veículos de Itaituba de 2010-2015



**Fonte:** Elaborado Jondison Rodrigues a partir dados solicitados ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 2016, por meio do e-SIC

**Tabela 10:** Frota dos principais veículos e sua expansão, nos anos de 2010, 2015 e 2017.

Automóvel	Caminhão	Caminhão Trator	Caminhonete	Camioneta	Motocicleta	Motoneta	Ônibus	Utilitário	Ano	Total
2920	613	23	1.460	267	8.002	2.387	74	71	2010	16.036
5.440	1.075	87	2.736	402	18.045	4.660	134	189	2015	33.209
6.406	1.263	102	3.413	447	21.229	5.215	160	221	2017	38.958

**Fonte:** Elaborado Jondison Rodrigues a partir dados solicitados ao DENATRAN

A partir da Figura verifica-se que houve um crescimento da frota de veículos no período cinco anos: 86,30% de automóveis, de 125,50% de motocicletas e 3.044% de caminhonetes. O aumento de automóveis, motocicletas e caminhonetes no município de Itaituba, foram superiores ao crescimento dessas respectivas frotas na capital paraense (Belém), nesse mesmo período, que foram: 20,07% de automóveis, 27,90% de caminhonetes e 99,37% de motocicletas.

Essa tendência de crescimento se expande em 2017 quando fazemos os seguintes comparativos: a frota total cresce 17,31% (de 2015 a 2017) e 142,94% (de 2010 a 2017); o total de automóveis cresce 17,75% (de 2015 a 2017) e 119,38% (de 2010 a 2017). O crescimento mais significativo foi de motocicletas: 165,29% (de 2010 a 2017) (Tabela 10).

Esse quadro de crescimento da frota, principalmente motocicletas é justificado pelo poder público e pela sociedade, devido a cidade de Itaituba não possuir transporte coletivo, por isso enfatizarem que a expansão de mototaxistas para suprir, mesmo que temporariamente, essa necessidade. Contudo, não explica tantas pessoas possuírem motos; assim cabe a seguinte reflexão: Por que a grande maioria das cidades paraenses que não possuem transporte público e/ou com transporte com poucas rotas, ainda possuem a bicicleta como principal meio de transporte/mobilidade?

A resposta à indagação anterior amarra-se com a relação ao crescimento de veículos, principalmente motocicletas em Itaituba. Esse crescimento ou abruptalidade está conexas à aceleração dos ritmos de vida, assemelhando-se as dinâmicas de fluidez econômica, isto é, a mobilidade e as relações de troca rápidas, um "tempo veloz" (RODRIGUES, 2015).

“Tempo veloz” associado à lógica da rodovia, das conexões aeroviárias, dos sistemas de infovias e dos grandes fluxos econômicos, do qual é internalizado nos corpos e mentes das pessoas como um ajuste ou alargamento forçoso nas suas dinâmicas e práticas diárias, pois o “progresso”, a instantaneidade, descartabilidade, efemeridade e trabalho esquizofrênico (incessante) seriam encarados como bom, bonito e inevitável (HARVEY, 2008) e “[...] reproduzidas numa espacialidade concretizada e criada, que tem sido progressivamente “ocupada” por um capitalismo que avança, fragmentada em pedaços, homogeneizada em mercadorias distintas, organizadas em posições de controle e ampliada para a escala global” (SOJA, 1993, p.115) e cria novos desejos e necessidades de cunho material.

Com isso, entra em choque ou coexistindo com o “tempo lento”, os tempos e temporalidades ribeirinhas e ao modo de vida tradicional, marcados predominantemente, nas relações de amizade e conversas familiares (sociabilidade coletiva), do período da pesca e do peixe e na produtividade agrícola, no extrativismo vegetal (colheita), possuindo, assim, a relação estreita de relação sociedade-natureza, no qual espaços-tempos de realização da vida.

São ritmos (tempo “lento” e “veloz”) que coexistem, contudo, materializam-se nos territórios, como uma “profunda perturbação” (HARVEY, 2008, p. 219), um alinhamento a um sistema mundializado ou lógicas espaço-tempo globais. Esse alinhamento a um sistema mundializado reflete-se em um centro da cidade congestionado; automóveis, mototaxistas, táxis e motos particulares, juntamente caminhões que estacionam, para “desembarcarem”

mercadorias, sendo que estacionamentos são insuficientes, devido às ruas serem estreitas e dinâmica muito intensa.

Essas transformações manifestam-se na violência no trânsito em Itaituba, com acidentes e mortes, muitas delas envolvendo motociclistas. Acidentes tanto na Transamazônica da margem esquerda (centro urbano) quanto da margem direita (Miritituba) (Figura 43).

**Figura 43:** Acidentes e mortes no trânsito no município de Itaituba, em Jornais eletrônicos

sm/pa/noticia/2015/02/acidente-na-transamazonica-no-pa-deixa-motorista-em-estado-grave.htm

RAMAZ - Federa; Contradições do Cap; ASPLAM - Associação; SEPLAN - PPA 2012; La monda


**PARÁ** REDE LIBERAL

06/02/2015 17h24 - Atualizado em 06/02/2015 17h32

### Acidente na Transamazônica, no PA, deixa motorista em estado grave

Veículos se chocaram na rodovia BR-230 nesta sexta-feira, 6. Motorista de um dos carros foi arremessado para fora do veículo.

Do G1 PA



Um motorista ficou gravemente ferido nesta sexta-feira (6) em um acidente na rodovia Transamazônica, em Itaituba, no sudeste do Pará. A colisão entre dois veículos ocorreu no trecho urbano da rodovia, em frente ao quartel do Corpo de Bombeiros do município.

Segundo informações de testemunhas, o motorista de um dos carros teria invadido


www.dotapajos.com.br/2015/08/transito-sem-controle-em-itaituba-so.html

Contradições do Cap; ASPLAM - Associação; SEPLAN - PPA 2012; Lista de Publicações

**02** Aug 2015

### TRANSITO SEM CONTROLE EM ITAITUBA SÓ AUMENTA A ESTATÍSTICA DE ÓBITOS.


A+ A- Print Email Find...



https://www.youtube.com/watch?v=qAFQA7a3hds

SINAVAL; FETRAMAZ - Federa; Contradições do Cap; ASPLAM - Associação; SEPLAN - PPA 2012; La

**Tube** BR Search



Acidente na transamazonica km 17 REDE TV ITAITUBA-PA 04 RAPHAEL SLOWINSK

blogdodamiaocavalcante.blogspot.com.br/2016/06/itaituba-news-grave-acidente-na.html

quarta-feira, 29 de junho de 2016

### ITAITUBA NEWS: Grave acidente na Transamazônica deixa um morto e vários feridos

Marcos Pereira Fontenelle, morador do bairro Jardim Aeroporto, morreu vítima de um gravíssimo acidente ocorrido por volta das



Acidente com vítima fatal na Rodovia da Morte

18hs00min de segunda-feira (27) na ponte sobre o Rio Itapacurá, Km 35 da Rodovia Transamazônica, entre os distritos de Miritituba e Campo Verde, em Itaituba, Oeste do Estado.

**ITAITUBA**

### Acidente fatal, no Km 04 da rodovia Transamazônica.

30 Novembro, 2017 - by Garimpando Notícias - Leave a Comment

O acidente ocorreu na noite desta quarta-feira (29), no Km 04 da Rodovia Transamazônica. De acordo com o informações o jovem Ezequias Lima de 18 colidiu com uma caminhonete quando ...

**ITAITUBA**

### EM ITAITUBA: COLISÃO NA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA DEIXA UMA PESSOA MORTA E OUTRA COM FRATURA NO BRAÇO DIREITO.

17 Fevereiro, 2018 - by Garimpando Notícias - Leave a Comment

Na madrugada deste sábado (17), mais um acidente registrado na rodovia transamazônica com a 10ª rua bairro da floresta. Segundo informações de testemunhas foram envolvendo duas motocicletas, ainda de acordo ...

Essa violência no trânsito foi fonte de uma audiência pública, ocorrida no dia 29 de fevereiro de 2016, no qual foi exposto pelo Presidente da audiência, Vereador Peninha, que afirmou: em 2015 houve 438 acidentes de trânsito, com 42 pessoas vítimas fatais. Em apenas dois meses de 2016, segundo o Vereador, já morreram 12 pessoas. A maioria destes acidentes ocorreu na Rodovia Transamazônica, no perímetro urbano, no qual é conhecida atualmente como Rodovia da Morte (MATÉRIA..., 2016).

Esse quadro acerca de violência pouco mudou desde essa audiência, pois dialogando com Bourdieu (2014), a ordem simbólica do Estado é o efeito de coerência, de quase-sistematicidade, de falsa-sistematicidade. A solução para esses problemas pelo Estado é equivocada, já que “el Estado aplasta el tiempo reduciendo las diferencias a repeticiones o circularidades (bautizadas como “equilíbrio”, *feed-back*, “regulaciones”, etc.)” (LEFEBVRE, 2013, p.83).

Castro (2016b) enfatiza que as transformações socioeconômicas sobre território amazônico são advindas de novas ações, políticas e econômicas sobre a região, como projetos portuários, do qual resultam efetivamente transformações na sociedade e na economia. Dentre essas transformações, destacam-se as novas demandas para o mercado mundial e a diferenciação interna de setores econômicos, que alteraram os processos de produção e demanda, os sistemas de uso da terra, a estrutura da propriedade, as dinâmicas e os ritmos de vida e o estrangulamento da mobilidade urbana da cidade.

No caso do município Itaituba, em decorrência da PCP, como dissemos houve além do crescimento populacional (assim a sobrecarga nos serviços educacionais e de saúde), especulação fundiária e imobiliária e violência no trânsito, vem aumento de todos os tipos de violência (doméstica, furto, roubo) e a sensação de medo e insegurança, particularmente no distrito de Miritituba. Isso vem expressos (e impressos) em jornais impressos e eletrônicos (muito popular em Itaituba e região) (Figura 44).

**Figura 44:** Os múltiplos casos de violências em Itaituba estampado em jornais impressos e eletrônicos, de 2014 a fevereiro de 2018.

- A violência está se banalizando em Itaituba, causando grande preocupação a todos que vivem neste município, de modo especial, na cidade. [...] quatro mortes em um único final de semana em uma cidade do porte Itaituba é demais (Jornal Pepita, 31 jul.2014) (p.9)

- Homem é barbaramente assassinado e corpo é jogado no Rio Tapajós. [...] o cadáver foi encontrado por populares que frequentam a zona balneária do bairro Boa Esperança, zona central de Itaituba, Oeste do Pará (Jornal O Impacto, 19 jul.2014) (p.1)

- Violência doméstica é elevada em Itaituba e há poucas denúncias (Jornal Tribuna do Tapajós, jul.2014) (p.11)

- Homem suspeito de estrangular a esposa até a morte (Jornal Pepita, 31 jul.2014) (p.02)

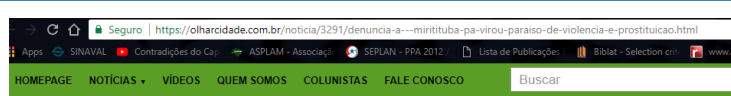
- Foi assassinado às 18 horas de sábado, dia 16, Jafren da Silva Almeida, de 29 anos, por dois elementos que estavam em uma moto e se evadiram do local. De acordo com o comandante da operação que esteve no local fazendo levantamento do homicídio, sargento Araújo, Jafren que era um traficante de alta periculosidade foi morto com seis tiros. Ele inicialmente foi abordado por dois homens que estavam em uma moto e sem esboçar qualquer reação foi alvejado de pouca distância, morrendo na hora. Jafren foi morto na 6ª Rua Jardim das Araras, próximo à praia do Sapo, em Itaituba. Segundo o delegado plantonista Cleber Pascoal, Jafren já havia sido preso em Itaituba por tráfico de drogas. Jornal O Impacto, 17 de janeiro 2016.

ITAITUBA

## UM TIRO A QUEIMA ROUPA NA CABEÇA, E MAIS UMA MORTE NA ONDA AVASSALADORA DE INSEGURANÇA CONTINUA

17 Fevereiro, 2018 - by Garimpando Notícias - Leave a Comment

A VIOLÊNCIA ESTÁ CHEGANDO AO EXTREMO EM ITAITUBA. HOMICÍDIO AGORA A POUCO NESTA QUINTA FEIRA DIA 16, NA 28ª RUA DEPOIS DA RAIMUNDO PRETO. SEGUNDO INFORMAÇÕES, DOIS HOMENS EM UMA ...



## Denúncia â? Miritituba-PA virou paraíso de violência e prostituição

Para se ter uma idéia, hoje Miritituba possui quatro bairros, um crescimento desordenado que trouxe junto a preocupação que atravessa o rio Tapajós, atormentando e tirando o sono de quem mora em frente, no município de Itaituba.

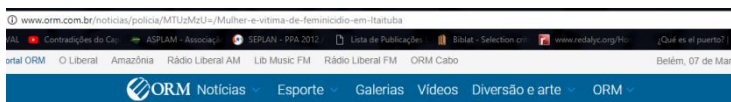
Em 20/08/2016 10:29:00 na sessão Você Reporter

Bocão&Jornal

## Violência - Homens são executados a sangue frio em Itaituba

31 de julho de 2017 0 Comentário

O município de Itaituba amanheceu violento nesta segunda-feira (31 de julho). Por volta de 8hs50min, um duplo homicídio foi registrado no Distrito de Campo Verde Km 30.



## Mulher é vítima de feminicídio em Itaituba

Janaina discutiu com o ex-companheiro que não aceitava o fim do relacionamento.

Por: Portal ORM

12 de Janeiro de 2018 às 15:08

Atualizado em 12 de Janeiro de 2018 às 17:19



## FAROESTE CABOCLO FAZ MAIS UMA VÍTIMA EM ITAITUBA. CIDADE SITIADA PELA VIOLÊNCIA

25 de agosto de 2017 nazareno 0 comentários

Caminhar sozinho (a) em Itaituba de dia ou de noite pode representar uma tragédia iminente. Com a onda crescente



(93) 9991

INÍCIO NOTÍCIAS DA REGIÃO EVENTOS GIRO

## VIOLÊNCIA: Dois assassinatos registrados na noite e madrugada deste sábado e domingo em Itaituba

POSTADO EM: 14 DE JANEIRO DE 2018, ÀS 14:51HS

Esses múltiplos casos de violência, em Itaituba, não são espetacularização da notícia e/ou sensacionalismo da mídia, como forma de aumentar os números de audiência e/ou de leitores. Ela se configura em uma realidade confirmada, primeiro, em dados estatísticos (Tabela 11).

**Tabela 11:** Principais formas de violência no município de Itaituba, de 2012 a 2017.

Delito	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Estelionato	58	75	90	80	83	103
Furto	753	860	1.029	1.024	1.305	1.381
Homicídio	43	35	59	55	56	65
Receptação	36	33	29	24	34	45
Roubo	181	257	465	455	718	834
Violência doméstica	148	34*	254	310	413	69**

**Fonte:** Sistema de Informação de Segurança Pública (SISP)/Pará

\* Esse “desvio padrão” é algo inexplicado. Há uma possibilidade de perda ou pane sistema de coleta de dados ou não registro.

\*\* Os dados disponibilizados pelo SISP redistribui violência doméstica em: Lesão corporal (violência doméstica) (26); Homicídio (Violência doméstica) (1); Estupro (violência doméstica) (6); Estupro de vulnerável (Violência doméstica) (22); Ameaça (violência doméstica) (14).

Todas as formas de violência no município se expandiram, algumas mais significativas que as outras, por exemplo, de 2012 a 2017, houve um aumento de: 77%, em estelionato; 83,39%, em furtos; e 360,77%, em roubos. Essa ampliação da violência em Itaituba vem confirmar trabalhos anteriores nossos (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a, 2016; RODRIGUES, 2017, 2018) sobre a associação direta da “chegada” dos empreendimentos portuários graneleiros e ampliação da violência. A violência nesse caso não é apenas uma linguagem e uma norma social para algumas categorias sociais para a conservação do sistema de poder (SANTOS, 2002), ela se constitui como processo-resultado-contradição fundada e alimentada pelas desigualdades (de oportunidades de vida, acesso desigual a recursos e uma vivência de situações sociais desiguais) e por relações de dominação e de submissão, que agentes e campos de poder conservam.

O segundo motivo que confirmada essa violência é a reunião realizada em Itaituba em abril de 2017, em Itaituba. Essa reunião contou com a presença de um grande número de representantes da sociedade civil organizada, vereadores de Itaituba e municípios vizinhos, administração municipal, instituições militares e eclesiásticas e dos representantes da secretaria de segurança pública do estado do Pará, cujo assunto seria resolver a questão da violência em Itaituba. E novamente, de forma óbvia (esperada) e reducionista, a resolução da



violência, por meio do aumento do aparato de polícia e do contingente de policiais, pautado na construção de programa de "tolerância zero", cujo Estado é um “Estado do controle social penal” (SANTOS, 2004): a polícia repressiva, o judiciário penalizante e seletivo, privatização da proteção social (equipamentos e instalações de prevenção, comunicação e informação).

Por fim, o último dado que confirma essa violência em Itaituba são três manifestações da população pedindo paz (Figura 45).

**Figura 45:** Imagens de manifestações em Itaituba, em 2017.

**CANSADA DE TANTA VIOLÊNCIA, POPULAÇÃO DE ITAITUBA FAZ MANIFESTAÇÃO PEDINDO PAZ**  
Moradores Acenderam Velas em Frente à Cidade



**Fonte:** <http://www.folhadoprogresso.com.br/violencia-itaituba-pede-paz/>

sexta-feira, 24 de março de 2017

**Itaituba vai às ruas contra a violência e pede PAZ**




**Fonte:** <http://blogdojuniorribeiro.blogspot.com.br>

---

itaituba.pa.gov.br/portal/?p=13790

FETRAMAZ - Federaç... Contradições do Cap... ASPLAM - Associação... SEPLAN - PPA 2012 / La mondialisation et l...




O distrito vem enfrentando uma série de adversidade social. Os problemas vão desde crimes hediondos, exploração sexual entre outras violências que tem despertado as autoridades para as providências em busca de tentar amenizar os problemas gerados pelo grande fluxo de visitantes vindo de diversos lugares, em virtude da atenção que tem causado os portos de Miritituba para a descarga dos grãos. O fluxo de pessoas está trazendo um dissabor às autoridades que visam programar políticas públicas para impedir o avanço dessas contrariedades que está assustando os moradores.

A manifestação teve como objetivo evidenciar a ampliação da violência e da insegurança pública em Itaituba, (envolvendo empresários, funcionários, trabalhadores de diversos setores, moradores da cidade e do distrito de Miritituba) externalizaram a violência a partir da dimensão do percebido, de forma ampla e concentrada no crime e no agressor. O Estado figurou como mero Estado protetor (e que estaria ausente), e capaz de fundar a integração lógica e a integração moral do mundo social (BOURDIEU, 2014).

Essas transformações socioterritoriais enquanto violência se produz e é produzido principalmente pelo Estado, via um sistema de parcerias, apoios e/ou estímulo a lógicas sociometabólicas do capital, desreguladoras de dinâmicas locais e amplificadora de desigualdades e concentração de terras e riquezas. Alguns exemplos, bem objetivos são as concessão de incentivos fiscais e energéticos a empresas (portuárias), a renovação de licenças ambientais e liberalização de licenças, a não fiscalização e monitoramento de atividades empresariais e a violação de consulta prévia, livre e informada. Cabe pontuar que:

- 1) As empresas como Cargill e Transportes Bertolini (Figura 46) funcionam sem licença ambiental e de operação, em Itaituba;
- 2) Não houve consulta prévia, livre e informada (com relação aos portos da Bunge, Hidrovias do Brasil e Cianport) (d)as aldeias indígenas da Praia do Índio, Praia do Mangue, Sawré-Muybu, e demais populações tradicionais, como a de Montanha e Mangabal, ribeirinhos, pescadores, garimpeiros artesanais, localizados na área de influência do empreendimento projetado e afetados pelas medidas administrativas e legislativas já executadas no âmbito do licenciamento ambiental<sup>2</sup>;
- 3) Injustiça ambiental (BULLARD et al., 2013), com tratamento injusto, devido a dificuldade de informações, principalmente com relação as informações sobre empreendimentos e a tomadas decisões-deliberativas do Estado, em relação ao desenvolvimento, a implementação e aplicação das leis, regulamentos e políticas;
- 4) O Estado não acionou a justiça devido à maioria das ações da agenda mínima, no caso da Bunge, não foram cumpridas; sendo que o cumprimento era uma condicionante para liberação da Licença de Operação (LO) (LO n.8677/2014, com validade até 18/05/2018);

---

<sup>2</sup> O Ministério Público Estadual e Federal uma Ação Civil Pública com pedido de liminar (Ref. Inquérito Civil Público (ICP) nº 1.23.002.000517/2011-90) para suspensão das licenças de instalação e de operação, concedidas no procedimento de licenciamento para construção e operação do complexo de Estações de Transbordo de Cargas (ETC's) na região do distrito de Miritituba, município de Itaituba/PA.

- 5) O Estado não retirou a licença de operação ou paralisou a operação do porto da Bunge e Hidrovias do Brasil, pois as empresas não apresentaram nenhum projeto de recuperação e proteção do Igarapé do Santo Antônio que foi assoreado, cuja recuperação era uma condicionante. E segundo a Resolução N° 237/CONAMA , de 19 de dezembro de 1997, no Art. 19 – O órgão ambiental competente, mediante decisão motivada, poderá modificar os condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar uma licença expedida, quando ocorrer: I - Violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais.
- 6) Houve e ainda há exploração hídrica por parte Unitapajós e Cargill (Itaituba), já que estão sem outorga hídrica emitida pela SEMAS/Estado do Pará (vide <https://www.semas.pa.gov.br/diretorias/recursos-hidricos/outorga/processos/> - dados atualizados do site da SEMAS dia 31 de dezembro de 2017).

**Figura 46:** fotografias do porto flutuante da Bertolini – porto sem licença ambiental para operar



**Fonte:** Fotos de Jondison Rodrigues. Registro maio de 2016

Segundo Chauí (1996), todo ato de transgressão contra alguém ou uma sociedade define como justo e como um direito, como também advindo de um exercício da força física e da coação psíquica para obrigar alguém a fazer alguma coisa contrária a si e seletiva as leis e normas universais comete o maior golpe de força, a violência, pois como enfatiza Bourdieu (2014, p. 116):

O golpe de Estado do qual nasceu o Estado [...] testemunha um golpe de força simbólico extraordinário que consiste em fazer aceitar universalmente, nos limites de um certo território..., a ideia de que todos os pontos de vista não são válidos e que há um ponto de vista que é a medida de todos os pontos de vista, dominante e legítimo.

Sousa Santos (1994, p. 271) enfatiza de forma triste por “não” conhecer Estados (históricos) do Sul: "(...) **o Estado perde o monopólio da violência legítima que durante dois séculos foi considerada a sua característica mais distintiva.** (...) Em geral os Estados

**periféricos nunca atingiram na prática o monopólio da violência**, mas parecem estar hoje mais longe de o conseguirem do que nunca" [Negrito nosso]. Contudo, o Estado é detentor do monopólio da violência física e simbólica, que podemos enumerar, por meio na intervenção na implantação de grandes projetos de infraestrutura na Amazônia (além dos portuários), que podemos citar: projetos hidrelétricos (Belo Monte, Jirau e Santo Antônio) e no asfaltamento da BR-163. E ainda há projetos que Estado vem capitaneando como matriz de política e planejamento: Ferrovia Paraense, Ferrogrão, Termelétrica (em Barcarena), Pequenas Centrais Hidrelétricas (em Rurópolis e Itaituba), Hidrelétricas (Complexo Hidrelétrico Tapajós” prevê a construção de sete usinas ao longo de dois rios, e hidrovía (Tapajós-Teles Pires).

A violência do Estado é estrutural e sistêmico, pois na ânsia para se inserir no processo de globalização, acaba produzindo conflitos, disjunções e novas formas de estratificação. Como assinala Bauman (1998, p. 26): "A busca da pureza moderna expressou-se diariamente com a ação punitiva contra as classes perigosas; a busca da pureza pós-moderna expressa-se diariamente com a ação punitiva contra os moradores das ruas pobres e das áreas urbanas proibidas, os vagabundos e os indolentes". E dentre esses(as) “vagabundos e indolentes” (visão estigmatizada, mas não menos violenta) que o Estado vem produzindo, é o da prostituição.

Violência que vem se alastrando, principalmente no distrito de Miritituba, pois ao mesmo tempo que gigantes da logística (incluindo o Estado) descobrem Miritituba como maior corredor logístico e de desenvolvimento econômico de grãos da América Latina, há a expansão da prostituição, do qual a cidade vem se tornar “bordéis do Estado” (CECCARELLI, 2008, p. 2), uma alusão ao que era a antiga civilização grega:

Na antiga civilização grega, a prostituição fazia parte da paisagem cotidiana, era um meio de obtenção de rendimento igual a qualquer outro e uma prática controlada pelo estado. As prostitutas deviam pagar altos impostos e vestir-se de forma a serem identificadas como tal. Entre as várias categorias, havia as hetairas, de grande relevância social, conhecidas pela inteligência, esperteza na administração dos bens e competência nas articulações políticas. Frequentavam livremente o universo masculino e participavam das atividades reservadas aos homens. Trabalhavam nos bordéis do Estado, sem sofrerem qualquer represália (CECCARELLI, 2008, p. 2).

Essa violência do Estado é estrutural e sistêmico, do qual “dilacera” ainda mais as dores e sofrimentos de mulheres que historicamente foi negado sua existência no tecido social enquanto ser político e autônomo, pela patriarcalismo (“dominação e hegemonia masculina”, na liderança política, como autoridade moral, no privilégio social e controle das propriedades, do qual a mulher seria uma propriedade). Miritituba nesse caso passa a ser mais um

entroncamento de que se reproduziam dos grandes eixos rodoviários do Brasil, dos quais as servidoras de prazer do sistema mundo, ou, as casas bordel, que são pátios de triagem e postos de gasolina e estacionamentos (dentro dos caminhões)<sup>3</sup>.

Esse dilaceramento é muito próximo e/ou quiçá ligados a processos de apropriação capitalista da natureza (ZHOURI, 2008). Essa é uma linha argumentativa a outros processos-produtos (efeitos das lógicas e estratégias dos agentes econômicos/Estado) na secção seguinte.

## **7.2 Degradação socioambiental como uma característica e lógica orgânica/natural dos agentes econômicos portuários**

É evidente ou contudente que apesar dos agentes econômicos buscarem (lutarem pelo dominação/monopólio) diversos tipos de capitais (BOURDIEU, 2003), principalmente como no caso, do Estado, o capital econômico ainda possui um grande protagonismo, cuja predominância é do “capital fictício”, porém emaranhado do capital produtivo<sup>4</sup>.

Essa inseparabilidade (e metabolismo) pauta-se por um processo de expansões e transformações permanentes, já que

[...] o capital, em seu processo de expansão geográfica e deslocamento temporal que resolve as crises de sobreacumulação às quais está inclinado, cria necessariamente uma paisagem física à sua própria imagem e semelhança em um momento, para depois destruí-lo. Esta é a história da destruição criativa (com todas as suas consequências sociais e ambientais negativas) inscrita na evolução da paisagem física e social do capitalismo (HARVEY, 2004, p. 99).

Essa “evolução na paisagem física e social produzido pelo capitalismo”, por meio da lógica dos seus agentes econômicos, expressas de muitas das vezes, por três condições (de maneira geral): (1) associadas à reprodução e exploração da força de trabalho humano; (2) as condições externas de produção e apropriação da natureza (florestas, campos de petróleo, abastecimento de água, espécies de aves); e, (3) as condições de produção geral-comunal, ou seja, o ambiente construído, por exemplo, cidades, incluindo a infraestrutura urbana (FOSTER, 2002).

<sup>3</sup> Segundo Daou (2016) não podemos reduzir a prostituição a estrutura econômica, ao capitalismo, contudo, a autora enfatiza que o capitalismo acentuou a divisão sexual do trabalho e a opressão feminina, pois o capitalismo (junto o Estado) incorporou o patriarcado (a “dominação masculina”) como estruturante das relações sociais de subserviência e violência sexual.

<sup>4</sup> O “capital fictício” ou financeirização não se constitui de uma entronização e isolamento, que ao longo do tempo deslocou-se da produção para o financiamento (finanças, seguros e fundos). Essa afirmação não parte meramente por arcabouço teórico, mas também de elementos empíricos inquestionáveis, por exemplo, falamos ao longo de capítulos acerca financiamento (créditos e empréstimos) para construção dos portos no rio tapajós, mas acompanhado do processo de construção em si e sua operação, consequentemente o circuito alimentador.

O capital econômico e seus agentes é dependente da sua produção sobre o uso e transformação de condições naturais de produção. Isso significaria uma falha metabólica, devido finitude de recursos naturais e que o sistema econômico é incapaz de equacionar, como também não consegue preservar de forma intacta e de forma relativamente sem custo socioambiental. Com isso, o capital econômico vão quebrando barreiras espaciais ou naturais e deixando para trás um rastro de devastação, que constitui um processo de acumulação por despossessão/espoliação.

Harvey (2005b) ao cunhar o conceito de acumulação por despossessão/espoliação baseia-se e amplia-se do conceito de "primitivo" de Marx, de acumulação primitiva:

Uma observação mais atenta da descrição que Marx faz da acumulação primitiva revela uma ampla categoria de processos. Estas incluem a mercantilização e privatização da terra e a expulsão forçada das populações camponesas; a conversão de diversas formas de direitos de propriedade – comum, coletiva, estatal, etc.– em direitos de propriedade exclusivos; a supressão do direito aos bens comuns; a transformação da força de trabalho em mercadoria e a supressão de formas de produção e consumo alternativos, incluindo os recursos naturais; a monetarização das trocas e a arrecadação de impostos, particularmente da terra; o tráfico de escravos; e a usura, a dívida pública e, finalmente, o sistema de crédito.

[...] Todos os traços mencionados por Marx têm estado claramente presentes na geografia histórica do capitalismo. Alguns deles foram se adequando e hoje desempenham um papel ainda mais importante que o que haviam desempenhado no passado. Como ressaltaram Lênin, Hilferding e Luxemburgo, o sistema de crédito e o capital financeiro foram fatores que influíram significativamente na depreciação, na fraude e no roubo. As promoções bursáteis, os esquemas de ponzi<sup>5</sup>, a destruição estruturada de ativos através da inflação, o esvaziamento através de fusões e aquisições, a promoção de níveis de endividamento que mesmo nos países capitalistas avançados reduzem populações inteiras à servidão por dívidas, para não mencionar a fraude corporativa, a espoliação de ativos (o ataque dos fundos de pensão e sua liquidação pelos colapsos acionários e corporativos) mediante a manipulação de crédito e ações, todos são traços centrais do que é o capitalismo contemporâneo (HARVEY, 2004, p. 109-110).

Harvey amplia a conceito acumulação no contexto das dinâmicas recentes capitalistas, para se referir às políticas seguido pelo capitalismo sob Estados neoliberais com o objetivo de transferir a riqueza pública para um setor privado. As novas estratégias desenvolvidas nos países ocidentais capitalistas para se apropriarem de recursos públicos está na apropriação de sistema de crédito e do capital financeiro, a privatização de bens públicos (por exemplo, terras, empresas, universidades, pensões, cuidados de saúde e serviços públicos como a água e energia) e pagamentos de royalties relacionados a direitos de propriedade intelectual. A

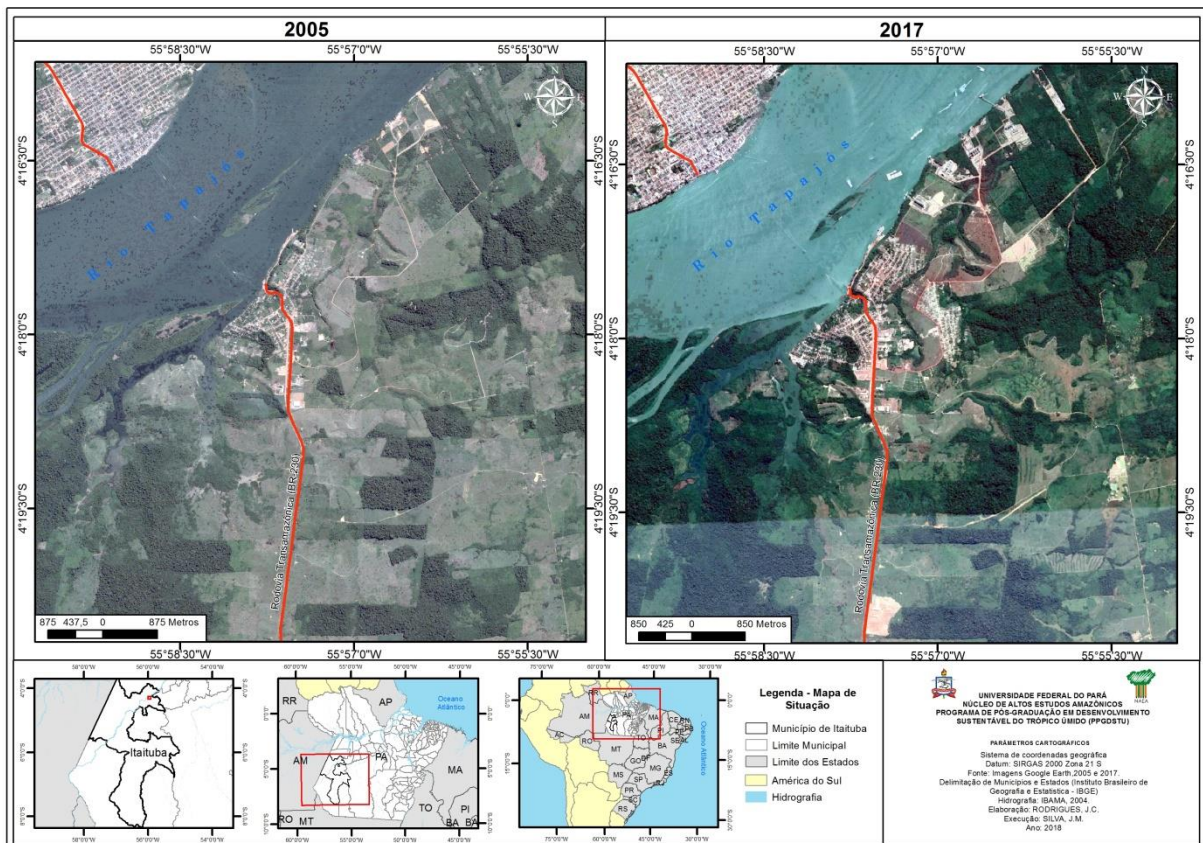
---

<sup>5</sup> Segundo Harvey (2004, p. 109) “trata-se de um mecanismo de fraude baseado em um esquema piramidal de investimentos, pelo qual se paga aos primeiros investidores com o dinheiro que colocam os últimos a ingressar no sistema, os quais não recuperam seu investimento”.

acumulação por despossessão/espoliação é um processo contínuo, e que as "práticas predadoras" são uma característica principal e lógica orgânica/natural do capitalismo atual.

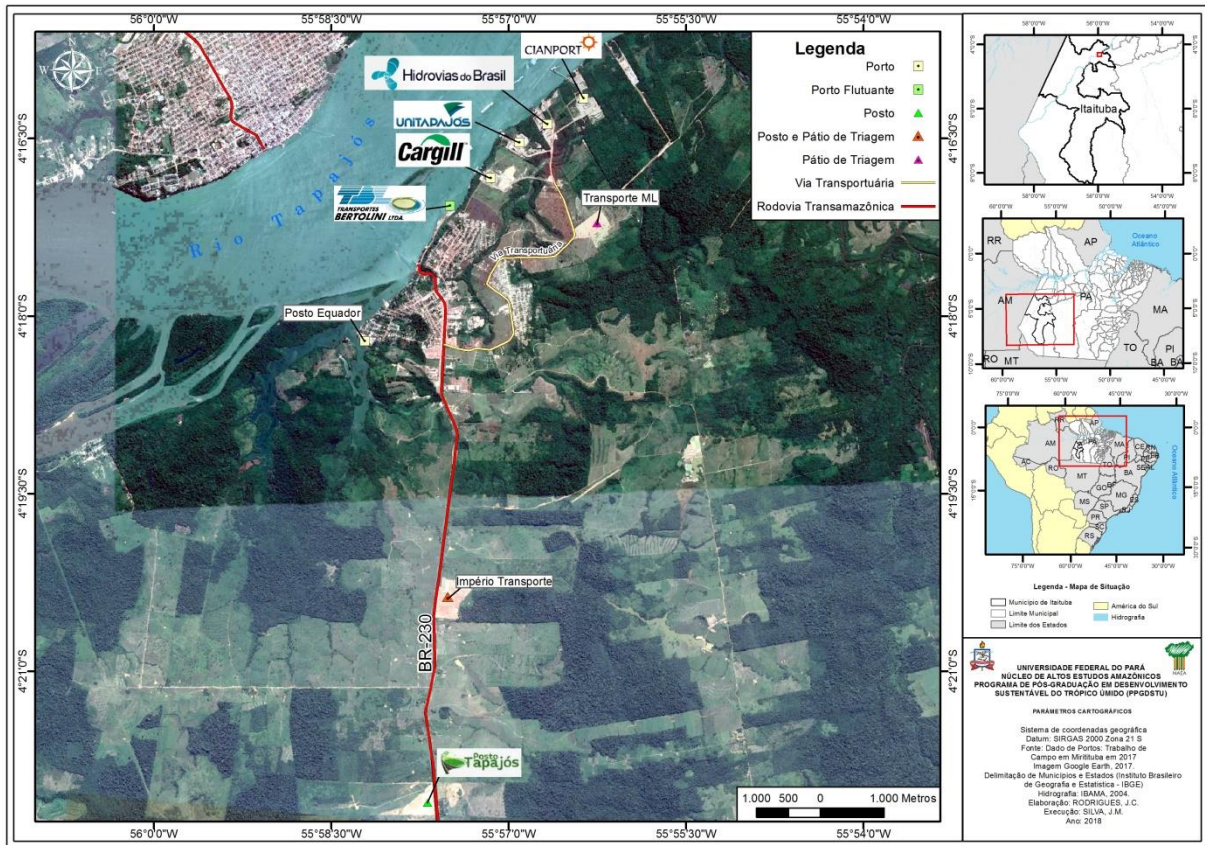
No caso a PCP no Oeste do Pará (Itaituba especificamente), a mobilidade do capital econômico e seus agentes vem promovendo um rastro de devastação ambiental/degradação ambiental, que é um processo contínuo de despossessão/espoliação (destruição de sítios arqueológicos; desmatamento nas áreas de construção dos portos e nos postos e pátios de triagem; assoreamento de igarapés, como o Igarapé de Santo Antônio em Itaituba – Vide Figuras 47, 48, 49, 50, 51 e 52)<sup>6</sup>.

**Figura 47:** Mapa multitemporal da mudança da ocupação, em virtude dos portos e Pátio de triagem no perímetro urbano de Miritituba.

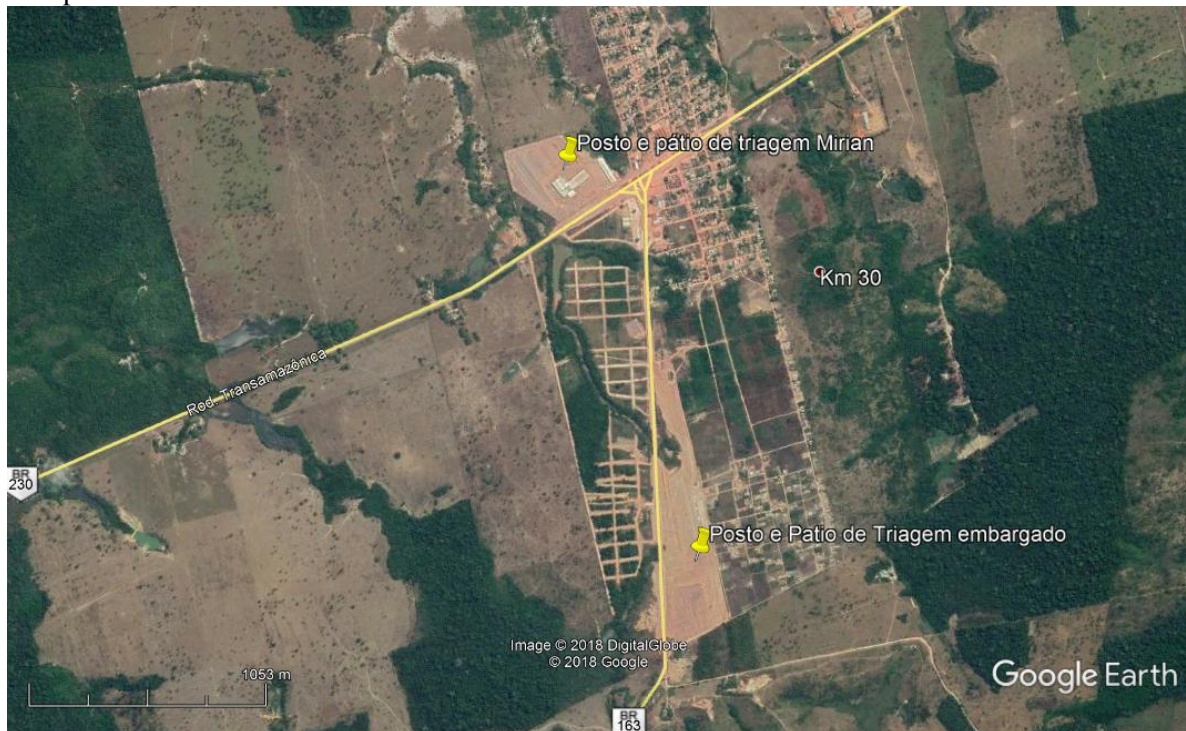


<sup>6</sup> A partir da vetorização das imagens da plataforma Google Earth, constatou-se um aumento de 108% da área ocupada na margem direita, distrito de Miritituba, passando de aproximadamente 1,45 km<sup>2</sup> em 2005 para aproximadamente 3,02 km<sup>2</sup> em 2017.

**Figura 48:** Mapa de localização dos portos e pátios de triagem e suas “ocupações”, em 2017.



**Figura 49:** Áreas desmatadas – Posto Mirian e Pátio de Triagem Embargado, no Km 30/Distrito de Campo Verde/Itaituba – Entroncamento entre BR-163 e BR-230.



Fonte: Google Earth. “Pontos” feitos por Jondison Rodrigues

Obs: O posto e pátio de triagem embargado possui uma área superior a 214 mil m<sup>2</sup>, que fora desmatada e nascente que foi soterrada.

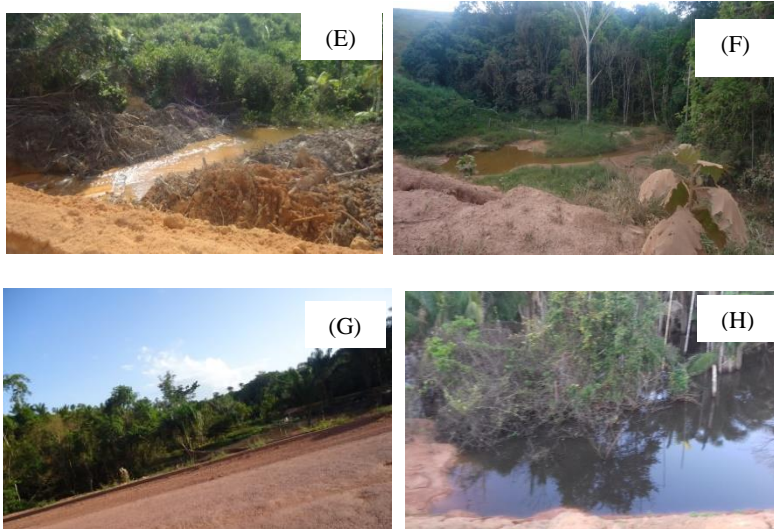


**Figura 50** - Posto e Pátio de caminhões da Império Transportes (A e B)- Bunge/Amaggi- em 2014 e Pátio de Triagem ML (C e D)



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues. Registrado. Julho de 2014

**Figura 51:** Assoreamento do Igarapé do Santo Antônio



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues. (E) e (F) Registrado. Julho de 2014, (G) e (H) registrado em maio de 2016.

**Figura 52:** Desmatamento na Estrada que vai para Santarenzinho e Porto Ipiranga/posto dado



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues. (I) registrado Julho de 2014 e J e (L) registrado em maio de 2016.

Essas desposseções são também mecanismos específicos de pressão e de expulsão de pessoas, “o não participante do jogo e dos lucros e um possível obstáculo”, que no caso são moradores/população do Bairro de Nova Miritituba. Bairro que se localiza no trajeto ou caminho onde as carretas que vão descarregar grão nos portos: respirando 24 horas por dia poeira; sofrendo com perda da quietude (conforto ambiental) (Figura 53 e 54), assim como moradores do Distrito de Miritituba e Campo Verde, e os moradores ao longo da BR-230. Além disso: i) deposição de poeira nas folhas das árvores e plantas que prejudica a fotossíntese, portanto o crescimento e a formação das copas e ramos de árvores; ii) o barulho (da circulação de caminhões), tendem a prejudicar a reprodução de espécies da fauna local, principalmente de aves, já que as mesmas são muito sensíveis a ruídos.

**Figura 53:** Fotos do Bairro Nova Miritituba e a estrada de acesso aos portos (Via transportuária)





**Fonte:** fotos de Jondison Rodrigues. (A) registrado dia 23 de novembro de 2015; (B) e (C) registrado dia 16 setembro de 2016

(C\*) - Bairro Nova Miritituba e estrada de acesso aos portos (Via transportuária)

(D\*) estrada de acesso aos portos (Via transportuária) – a poeira intensificada com à instalação da empresa Jade (de cimento e materiais de construção civil).

**Figura 54:** Bairro Nova Miritituba e estrada de acesso aos portos que estão em operação (Via transportuária)



**Fonte:** Google Earth. “Pontos” feitos por Jondison Rodrigues

Obs: A cor laranja intensa na Via transportuária significa um grande fluxo de transporte

Essas contradições enquanto despossessão possui “natureza”, ou, aliás, uma lógica fincada no motor da acumulação e expansão, concentrando-se fortemente em uns poucos espaços de extraordinária riqueza (de “recursos” e “infraestruturas”, via exploração/dreno e/ou produção) (HARVEY, 2014). Essa lógica flui efetivamente, de aliança entre os poderes estatais e agentes econômicos internacionais (multinacionais, bancos, organismos multilaterais e fundos), pois

Naturalmente, nem todos os Estados agem de maneira apropriada [segundo interesses hegemônicos], e mesmo quando o fazem exibem uma variedade de arranjos institucionais passíveis de produzir resultados bem diferentes entre si. Logo, muito tem dependido da maneira como o Estado vem a se formar e dos agentes dessa formação, e daquilo que o Estado é, foi ou é capaz, ou esteve ou está preparado, para fazer em apoio ou em oposição a processos de acumulação do capital (HARVEY, 2005b, p.80).

Nessa aliança o Estado vem encarnar uma “objetividade simbólica”, por meio da construção de estruturas e mecanismos específicos de monopólio pela ação e condução para interesses do seu Campo (BOURDIEU, 1993) e de fração de classes hegemônicas e corporativas (HARVEY, 2014; POULANTZAS, 2005; 2008a; 2008b). Entre as estruturas e os mecanismos específicos para construir, incentivar e/ou brindar projetos ou políticas espoliativas, já que no processo de licenciamento ambiental, que se insere no contexto da PCP no Oeste do Pará, é o jogo de mitigações, a partir do “Paradigma da Adequação Ambiental” (ZHOURI, 2008, p. 99):

O jogo político dá-se, então, no âmbito do paradigma da adequação ambiental, o qual é destinado a viabilizar o projeto técnico, incorporando-lhe algumas “externalidades” ambientais e sociais na forma de medidas mitigadoras a compensatórias<sup>7</sup>, desde que essas, obviamente, não inviabilizem o projeto do ponto de vista econômico-orçamentário. Dessa forma, assegura-se a dominação do espaço de tomada de decisões por uma visão hegemônica do que sejam as possibilidades de “uso” dos recursos naturais a partir da lógica de mercado (ZHOURI, 2008, p.100)

O paradigma da adequação ambiental dialogando com Bourdieu (1993) imprimiria a partir do Estado, por meio de atos de procedimentos e controle de atos, como forma fazer conhecer e reconhecer como legítimos os atos, isto é, “mecanismos de apropriação da natureza que podem ser considerados como tributários de uma ordem simbólica que atribui significado à exploração e legitima o desenvolvimento das forças produtivas como essenciais à manutenção da vida humana [lógico de um pequeno grupo hegemônico]”.

Eles se daria ou processariam, via o processo de licenciamento ambiental, ao adequar meio ambiente e sociedades aos projetos técnicos, por meio de medidas de mitigação e compensação. O licenciamento ambiental segundo Zhouri (2008, p. 101) “deixa de cumprir sua função precípua de ser um instrumento de avaliação da sustentabilidade socioambiental das obras para ser mero instrumento viabilizador de um projeto de sociedade que tem no meio ambiente um recurso material a ser explorado economicamente”.

---

<sup>7</sup> Dos portos em operação em nenhum caso houve compensação ambiental. As empresas-portos que prometeram compensar foi somente a Bunge (R\$ 140.588, 51).

Antes do licenciamento são elaborados programas nacionais e/ou estaduais<sup>8</sup>, convênios ou concessão de emissão do Selo de Prioridade realizados pelo governo estadual, via protocolo de intenção<sup>9</sup> (que é o caso do Porto da Rio Tapajós Logística/RTL, em Itaituba; e, Louis Dreyfus Company/LDC, em Rurópolis). Isso constitui uma viabilidade estratégica de aprovação antes do processo de licenciamento, com planejamento e os recursos ou apoios técnicos ambientais, jurídicos e estatais que serão disponibilizados para sua implementação. O Termo de Referência e EIA/RIMA já apresentam, respectivamente, padronizado e como mercadoria:

[...] o Termo de Referência é um roteiro padronizado a ser seguido por qualquer obra, o que limita o caráter informativo dos EIA/RIMAs no que tange as especificidades ecológicas, sociais e culturais locais. Muitas falhas nos EIA/RIMAs advêm do fato de estes serem cópias uns dos outros, com apenas algumas adaptações circunstanciais. Dado a relevância do EIA/RIMA como base do licenciamento ambiental, as comunidades deveriam ter acesso e participar de sua elaboração desde o início, na definição dos aspectos relevantes a serem estudados pelos consultores. O Termo de Referência deveria ser um documento discutido com as comunidades para que suas demandas fossem incorporadas desde o princípio. Mesmo estando inserido no paradigma da adequação, este é um processo adotado em outros países, como a Alemanha, por exemplo.

Outro agravante na falta de transparência para a elaboração dos EIA/RIMA refere-se ao papel das empresas de consultoria ambiental<sup>10</sup>. Essas são contratadas diretamente das empresas construtoras. Assim, os consultores tendem a elaborar estudos que não inviabilizem o projeto dos contratantes. Na lógica de mercado, o EIA/RIMA torna-se, então, uma mercadoria adquirida pelo empreendedor, cujo objetivo é ter seu projeto aprovado pelos órgãos licenciadores (Lacorte e Barbosa, 1995). Além disso, sob o paradigma da adequação, os EIA/RIMAs apóiam-se em um discurso técnico-científico e são apresentados, assim, como registros objetivos e inquestionáveis da realidade.

Finalmente, o público interessado terá acesso ao EIA/RIMA num estágio avançado do licenciamento, durante a Audiência Pública, o que impede inclusive o atendimento da legislação que afirma que os estudos devem contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto e com a análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas (Resolução Conama 001, de 23/01/86, art. 5) (ZHOURI, 2008, p. 101-2).

As audiências públicas conduzidas pelo Estado (no caso a Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade/SEMAS-Pará) tornaram-se (com base em nossas reflexões, a partir de várias audiências assistidas) concebido como espaço: de pedidos e anseios e de

<sup>8</sup> No Pará via o Programa Pará 2030 e o Plano Estadual de Atração de Novos Negócios.

<sup>9</sup> Selo concedido pela Secretária de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (SEDEME)/Pará. Publicado no Página 117 do Diário Oficial do Estado do Pará (DOEPA), de 17 de Maio de 2017.

<sup>10</sup> A empresa de consultoria dos Portos é Ambientare, com que além de responsável pelo EIA/RIMA (LDC, Cargill, Hidrovias do Brasil, CIANPORT, Bertolini, Odebrechet) de todos portos e que desenvolve políticas de responsabilidades social coportativa; Além das Pequenas Centrais Hidrelétricas do Itapacurá/Itaituba e Cupari/Rurópolis.

retoque, adaptações ou envernizamento do EIA/RIMA (dúvidas e problemas emergentes durante uma audiência seriam apenas incorporados no planejamento da obra).

As audiências públicas (Figura 55) seria uma formalização do processo de licenciamento ambiental, um jogo de cena de procedimentos democráticos e participativos (ZHOURI, 2008), do qual Estado “posiciona-se” (jogo de encenação) enquanto mediador, condutor, neutro e que dá voz aos cidadãos. Portanto, não sendo apenas a contabilização de participantes e as posições a favor e contra o empreendimento, como num jogo esportivo como aduz Zhouri (2008), mas também uma de forma de homologar o empreendimento (porque a maioria deseja, por exemplo) e também pressionar a agilidade do processo de licenciamento, como a Licença Prévia. Não respeitando

Assim o Estado vem contribuindo junto com (em parceria) agentes portuários na “construção simbólica da necessidade” que seria por meio da disseminação de: “[...] verdades construídas sobre a benignidade coletiva dos grandes projetos de investimento, negando aos atingidos direitos iguais aos dos beneficiários dos negócios do desenvolvimento, estabelecendo hierarquias entre os diferentes ou as dissimulando sob a retórica do bem comum” (ACSELRAD, 2014, p. 88).

**Figura 55:** Audiência Pública realizada no Distrito de Campo acerca das ETCs de Santarenzinho



**Fonte:** foto de Jondison Rodrigues. Registrado 24 de fevereiro de 2015

Obs: As ETCs do Tapajós e Santarenzinho são respectivamente das empresas: CIANPORT (que possui um porto operando em Itaituba), Bertolini e Odebrecht TransPort.

Essa marginalização e banalização do licenciamento ambiental e da participação social, em jogo de encenação, acaba por internalizar *fast valley* para acelerar das obras: “primeiro se desmata, pavimenta-se e desterritorializa-se” em seguida apresenta-se o EIA/RIMA, que caso ocorreu nos portos já em operação e mais recentemente com a “construção” do Porto da Rio Tapajós Logística (RTL) (ainda está em processo de elaboração do EIA/RIMA) (Figura 56).

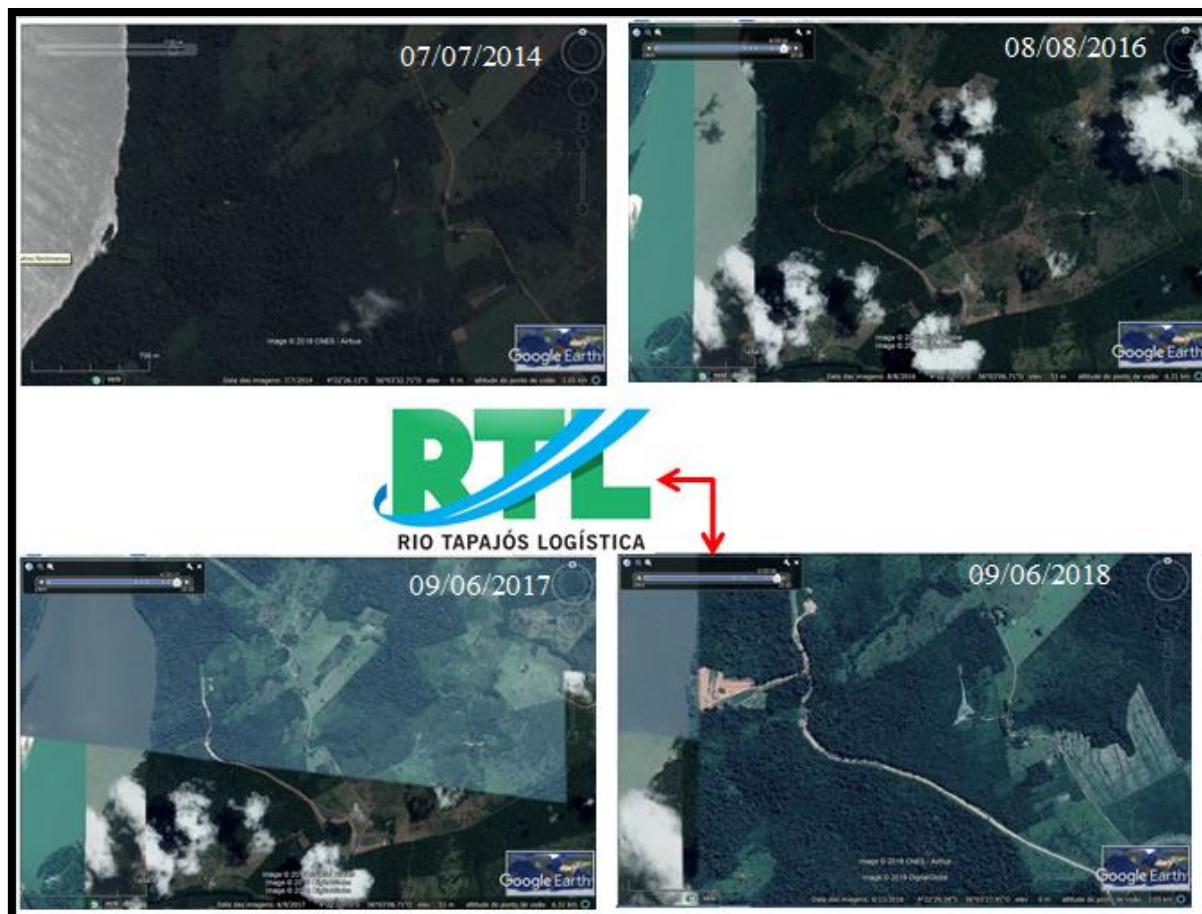
**Figura 56:** Fotografias da área de acesso ao Porto da RTL (Desmatamento, terraplanagem e barramento de igarapé).



**Fonte:** Fotografias (A) a (F) de Jondison Rodrigues (Registrado em setembro de 2017) e (G), (H) e (I) de Elmara Guimarães/CPT-Prelazia de Itaituba (Janeiro de 2018)

Veja na figura abaixo a evolução multitemporal do desmatamento realizado pela empresa, a partir de imagens de satélite: com abertura de estrada e espaço onde será construído o porto.

**Figura 57:** imagens de satélite da evolução multitemporal do desmatamento realizado pela empresa RTL



Cabe destacar que a RTL protocolou no 06/07/2018 (sob o nº 2018/31842), EIA/RIMA (publicado: Diário Oficial nº 33705 - Sexta-feira, 21 de setembro de 2018). Antes disso, a empresa tinha recebido da SEMAS/PA, em 24/07/2017, através da Notificação nº 101661/DLA/SAGRA/2017, o Termo de Referência Definitivo para elaboração de EIA/RIMA. Não havia sequer Licença Prévia (LP) – LP que aprovaria a localização e concepção do projeto.

Essa apropriação privada da natureza seria, por exemplo, expresso nas ações da RTL (nesse momento), de políticas de transferência mesmo que momentânea, de liberdade máxima não coercitiva individual ou corporativa, do qual “direito de apropriação privadas de objetos ou processos” seria gerida por corporações até o início das operações: é “a conversão de várias formas de direitos de propriedade (comum, coletiva, do Estado etc.) em direitos



exclusivos de propriedade privada” (HARVEY, 2005b, p. 121). Por isso, os “cercamento dos bens comuns” (HARVEY, 2004, p. 110) e apropriação privada de estradas, ruas e rios por caminhões e balsas dos agentes portuários (Bunge/Amaggi, Cargill, Cianport, Hidrovias do Brasil e Bertolini Transportes). E conseqüentemente, a emergência de conflitos socioterritoriais, que discorreremos a seguir.

### **7.3. Conflitos socioterritoriais: duas situações distintas, mas com a mesma lógica imperativa**

A “civilização da estrada”<sup>11</sup> (ACEVEDO-MARIN, 2004) ganha um grande protagonismo, com a construção da rodovia Belém-Brasília, em 1958; e, em seguida, na década de 1970, da Br-230 e Br-163. A Br-163<sup>12</sup> é elemento emblemático da “civilização da estrada” não só em termos nos aumentos das dinâmicas, da mobilidade do trabalho e dos fluxos econômicos como também a complexidade, pois segundo Brito e Castro (2018, p. 54):

As novas dinâmicas e interesses combinaram-se com questões historicamente identificadas na região exacerbando embates entre setores ligados à expansão da fronteira agrícola, em vista dos interesses econômicos articulados nacional e internacionalmente, e pequenos produtores; tráfico de metais preciosos; avanço ilegal sobre os estoques naturais da região, com desmatamento acima dos níveis definidos legalmente e invasão de áreas de preservação ambiental; desintegração e conflitos entre ações governamentais; grilagem de terras; precaríssimas políticas de ordenamento territorial, objeto de muitas disputas pela posse da terra e para ter acesso a políticas de crédito governamental; conflitos com etnias indígenas, em defesa de suas terras e culturas; atuação de movimentos sociais ambientalistas contrários à exploração predatória, entre tantos outros problemas (BRITO; CASTRO, 2018, p. 54).

A Br-163 que carregam consigo antes da construção dos portos graneleiros (Cargill, Cianport, Hidrovias do Brasil, Unitapajós e Bertolini) uma cartografia de conflitos, com diversos agentes e recursos em disputa, como assinalado por Brito e Castro (2018), porém, já pontuado primeiramente em Castro, Monteiro e Castro (2014), em seguida em Castro (2008b) e Oliveira Junior et al (2008). Segundo Castro, Monteiro e Castro (2014, p. 16):

---

<sup>11</sup> Segundo Acevedo-Marin (2004, p.23): “A expressão “civilização da estrada” é de Moog para indicar as características desse novo modelo de expansão da fronteira no Brasil e que afirma ter surgido como um estrondo na civilização do rio. MOOG, Viana. Bandeirantes e Pioneiros – Paralelo entre duas culturas. Civilização Brasileira, Nº 15, 1985”.

<sup>12</sup> A BR-163 é uma rodovia longitudinal do Brasil. Possui 3470 km de extensão e liga atualmente Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, a Santarém, no Pará. Apenas no estado do Pará, a rodovia BR-163 possui 710 quilômetros de extensão (DNIT, 2018) e 1780 km de extensão entre a capital do Mato Grosso, Cuiabá e Santarém.

A rodovia BR-163, construída na década de 1970, faz parte de um projeto maior de integração da Amazônia ao resto do país, o Programa de Integração Nacional (PIN). A Transamazônica com seu eixo na direção leste-oeste e a BR-163 na direção sul-norte, constituíam dois eixos de enorme importância para completar o traçado da Belém-Brasília (sul-norte, na faixa mais a leste da Amazônia) e daquela que seria projetada posteriormente que é a rodovia Calha Norte. Diferentemente da Transamazônica, a BR-163 foi pensada para atender a um padrão de ocupação da terra de médias e grandes propriedades. A ocupação por produtores familiares concentra-se em especial nas proximidades dos municípios de Trairão, Itaituba e Santarém. As terras dos municípios mais ao sul, em direção ao estado do Mato Grosso – Novo Progresso, Jacareacanga, ou ainda Altamira, nas proximidades de Castelo de Sonhos, mantiveram aquele padrão de ocupação de grandes e médias propriedades, embora com intensos conflitos verificados ao longo, sobretudo das duas últimas décadas, com pequenos produtores rurais, garimpeiros e índios (CASTRO; MONTEIRO; CASTRO, 2014, p. 16).

Muitos desses conflitos estão ainda hoje ligados à questão fundiária, ligado à posse da terra, do qual os vários ou sistemáticos anúncios de asfaltamento da Br-163 e da mobilidade de grandes agentes em decorrência desse asfaltamento, construíram um cenário de tensão ainda maior. Segundo a CPT (2016b), um exemplo, é o conflito pela posse da terra no Projeto de Assentamento Ipiranga<sup>13</sup>, que compõe a área de influencia da Br-163:

[...] o assentamento enfrentou problemas desde o início. Em 2004 chegaram madeireiros e grileiros à região, tentando expulsar os posseiros. Houve inclusive ameaças de morte. Assim, em 14 de dezembro de 2004, Vanderlei de Oliveira, André da Silva Soares e Jairo Osório Ronaldo dos Santos denunciaram à Superintendência Estadual do INCRA em Belém que Erasmo Ribeiro Alves, conhecido com Amaral, vinha há algum tempo “causando terror psicológico junto aos agricultores do assentamento”. A denúncia pedia também uma auditoria na superintendência do INCRA em Itaituba (CPT, 2016b, p. 53).

Ainda segundo CPT (2016b) os conflitos, porém, avolumaram-se, sobretudo, a partir da segunda metade da década de 2000, principalmente no Projeto de Assentamento Ipiranga,

Em uma ação, o INCRA constatou a existência de 44 lotes desocupados na localidade Vicinal 30, entre os anos 2000 e 2007. Os posseiros relatam que o INCRA de Rurópolis realizou reunião no local e incentivou a ocupação dos lotes abandonados por pequenos agricultores, dizendo que a terra era do INCRA e está era para o trabalhador rural morar. Em 2009, Franklin Batista, chefe do órgão em Rurópolis, durante reunião na área, dizia: “Vocês que estão ocupando os lotes são os verdadeiros donos dos lotes”. Famílias de agricultores passaram a ocupar as unidades familiares de 100 hectares na Vicinal 30 e desempenhando suas atividades de agricultura familiar. Elas receberam documentação fornecida pelo INCRA onde constava protocolo de ocupação e memorial descritivo da área. Porém, o órgão não os regularizou como assentados. Em 2010, um paranaense, Ivo Eduardo Welter, passou a reivindicar diversos lotes da Vicinal 30, dizendo-se representante de parentes e vizinhos que constavam na lista de assentados nos lotes em que nunca

<sup>13</sup> O Projeto de Assentamento (PA) Ipiranga foi criado em 1982, pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), com 326 lotes rurais para assentamento de agricultores familiares, distribuídos nas vicinais 20, 25 e 30, em área dos municípios de Trairão e Itaituba, no Pará (CPT, 2016b).

tinham morado lá e ocupado efetivamente. Segundo levantamentos posteriores, alguns dos beneficiários eram dentistas, atletas, e outros. Pessoas sem perfil para reforma agrária, que moravam no Paraná e não trabalhavam nem ocupavam a terra do assentamento. O fazendeiro que reivindicava as terras morava em Itaituba, onde seus filhos tinham uma firma de comercialização de madeira. Como procurador de pessoas que constam na lista oficial de assentados, entrou na Justiça com ações de reintegração de posse contra vários dos posseiros que moravam e trabalhavam no local. A justiça deu a ele ganho de causa e, em 2011, foram despejadas diversas famílias. Outras já tinham sido expulsas pela polícia ou pelo próprio fazendeiro, antes mesmo de conseguir ordens na Justiça. O próprio fazendeiro reconheceu ter derrubado algumas casas, que dizia ser de parentes, sem ordem da Justiça. Segundo os posseiros, o fazendeiro aproveitava os momentos que os donos tinham saído, chegando armado. Com trator, passava enleirando as roças e plantando capim. Assim formou uma fazenda, concentrando diversos lotes de reforma agrária (CPT, 2016b, p. 53).

Segundo a CPT (2017), no Atlas de Conflitos na Amazônia, somente na área de influência da Br-163 há mais de 1000 famílias envolvidos; a exemplificação do clima de tensão mais recente de conflitos na região influência da Br-163, é o caso do casal de agricultores familiares, Osvailinda e Daniel Pereira. Estão ameaçados há seis anos por madeireiros e latifundiários do município de Trairão, do qual a ameaça mais contundente as foram duas covas na sua propriedade como sinal de um prelúdio de suas mortes.

Segundo a CPT (2018), o Projeto de Assentamento (PA) de reforma agrária, a PA Areia, que Osvailinda e Daniel escolheram para viver, localiza-se na divisa dos municípios de Trairão e Altamira, e é a base de operação para a entrada e saqueio dos recursos naturais de unidades de conservação: Floresta Nacional do Trairão, Reserva Extrativista Riozinho do Anfrísio e Parque Nacional do Jamanxim. O PA Areia possui um longo histórico de conflitos agrários e mortes por exploração de madeira ilegal na Amazônia, além de uso de trabalho escravo.

Esse recente caso de conflitos converge com cenário de especulação fundiária, no município de Novo Progreso e Trairão (com a construção de armazéns graneleiros) e Itaituba (para principalmente a construção de portos) e de maneira geral com os novos agentes econômicos e o escoamento da produção de grãos do estado do Mato Grosso para o mercado mundial, corredor arco norte.

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), mais de 2.000 caminhões trafegam diariamente pela Br-163/PA (DNIT, 2018). Essa quantidade de caminhões que trafegam diariamente pela Br-163 são graneleiros, e que chegaram esse patamar em virtude do início das operações dos portos do agronegócio, a partir de 2014. É uma configuração processual que “derruba por completo” os compromissos do Plano Amazônia Sustentável (PAS), que segundo Madeira (2014): Embora tenha sido lançado em

2008, o PAS foi apresentado pelo Governo brasileiro, construído a partir do Termo de Cooperação firmado em 2003 entre o presidente e os governadores dos estados da região, que se deu com um diagnóstico e consultas públicas com mais de cinco mil representantes como principal referência de um novo modelo de desenvolvimento econômico para a Amazônia - capaz de favorecer o crescimento da economia e social, atender as principais demandas da população local e romper com modelos anteriores.

No entanto, a cartografia e processualidade de conflitos, relações de poderes e projeto político hegemônico do agronegócio vem desmoronar uma expectativa social de outra construção de projeto social para a coletiva<sup>14</sup>. Podemos citar alguns pontos de compromissos do PAS que se desmoronam:

- Promover o desenvolvimento sustentável com valorização da diversidade sociocultural e ecológica e redução das desigualdades regionais;
- Combater o desmatamento ilegal, garantir a conservação da biodiversidade, dos recursos hídricos e mitigar as mudanças climáticas;
- Garantir políticas públicas de suporte ao desenvolvimento rural com enfoque nas dimensões da sustentabilidade econômica, social, política, cultural, ambiental e territorial.
- Assegurar os direitos territoriais dos povos indígenas e das comunidades tradicionais e promover a equidade social;

Esse desmoronamento em virtude pelo projeto hegemônico materializado (e apoiado pelo Estado brasileiro) por com territorialização de agentes econômicos do agronegócio, do qual instigar e produzir a emergência de conflitos socioterritoriais (promovidos pela construção de portos e compra de terras para construir portos) com relação ao uso da bacia hidrográfica do rio Tapajós e com uma comunidade específica (Comunidade de Santarenzinho), que, aliás, constituem fontes de análise dessa secção.

### 7. 3. 1 Produção de conflitos socioterritoriais e inércia da reprodução sociometabólica

A produção não se resume a uma atividade técnica e mecânica, mas por atividades forjadas e legitimadas por meio da fabricação, elaboração ou criação (invenção), do qual diversos conteúdos (políticos) e materialidades compõem e se impõe na existência e na

---

<sup>14</sup> Para Madeira (2014, p. 25): “o PAS e o MacroZEE não rompem com a concentração dos grandes empreendimentos produtivos em poucos espaços, selecionados conforme as estratégias de alguns grupos capitalistas. Além disso, por estarem alinhados à noção de desenvolvimento sustentável, favorecem a mercantilização da natureza e consolidam novas desigualdades, como as relacionadas às possibilidades de explorar a natureza e os chamados serviços ambientais”.

reprodução da vida; portando a “produção” constitui um produto, meio e condição dos múltiplos processos sociais e históricos. A produção é uma construção social e a “emergência” (produção de) conflitos socioterritoriais está imerso na lógica orgânica/natural dos agentes econômicos portuários, já que como afirma Smith (1988) são “padrões e processos gerais que engendram as desigualdades geográficas do desenvolvimento capitalista” (p. 10).

Um das produções de conflitos socioterritoriais, que emergiu no Oeste do Pará, foi com relação às mudanças no uso do rio Tapajós. As mudanças no uso do rio Tapajós, devido à circulação constante de barcas graneleiros, não significou a perda total do uso do rio<sup>15</sup>, principalmente como fonte de subsistência e renda (como a pesca) e da relação cultural, social e simbólica com rio e o território. Contudo, com relação à atividade pesqueira houve significativa transformação quando ao uso.

A partir do trabalho de Zacardi, Ponte e Silva (2014) é possível verificar a transformação quanto ao uso do rio, para atividade pesqueira. Os autores publicam o trabalho, em 2014, mas com coletas de dados ocorreram em 2012. A data aqui é importante, pois a pesquisa dos autores precede a instalação do Porto da Bunge (hoje chamado Unitapajós), que inicia as operações, em 2014.

Segundo Zacardi, Ponte e Silva (2014), havia na Colônia de pescadores Z-56, de Itaituba<sup>16</sup>, 889 pescadores cadastrados (homens e mulheres), do qual 60% atuam em tempo integral no setor; tendo uma produção mensal de pescado que varia em média entre 50 a 800 kg. Além disso:

Na comunidade de Miritituba, as mulheres exercem papel importante na pesca, pois, junto com maridos e filhos dividem as funções da atividade pesqueira, como: pilotagem das embarcações, retirada dos peixes emalhados, eviscerar e “ticar” os peixes e são as principais responsáveis pelos consertos das redes de pesca, caracterizando a identidade da família enquanto pescadores artesanais. Percebe-se, portanto, que a unidade de produção da pesca corresponde, na maioria das vezes, à unidade familiar (ZACARDI; PONTE; SILVA, 2014, p. 137).

Observou-se que quando a unidade de produção é formada por relações de vizinhança e parentesco distante, a pesca neste caso, constitui-se uma sociedade de co-participação, as relações de trabalho não são formais e não existe assalariamento. A divisão da produção ocorre no sistema de partes, por meio de acordos entre os participantes (Op, cit, p. 138).

<sup>15</sup> Rio Tapajós apresenta alguns afluentes: Jamanxin, Claro, Crepuru, Cururu, Mamuru, das Tropas, Andira e Arapium, até desaguar na margem direita do Amazonas. Incluí os municípios de Itaituba, Ruropolis, Trairão, Aveiro, Juriti, Jacareacanga, Novo Progresso, Belterra e Santarém.

<sup>16</sup> As espécies “exploráveis” pela pesca artesanal são: aracus/piaus (*Schizodon* spp.; *Leporinus fasciatus*); tucunarés (*Cichla* spp.); jaraqui (*Semaprochilodus* spp.); pescada branca (*Plagioscion squamosissimus*); surubim (*Pseudoplatystoma* sp.), acará (Ciclidae), pacu (*Myleinae*) e mapará (*Hyphopthalmus* spp.); fura-calça (*Pimelodus* spp.), branquinha (*Curimata* spp.) e sarda (*Pellona* spp.) (ZACARDI; PONTE; SILVA, 2014).

Há com isso uma forte dependência econômica, social e simbólica da atividade pesqueira. Atividade essa que sofreu um forte abalo com início da operação da Bunge e em seguida com Cianport, Hidrovias do Brasil, Cargill e Bertolini, como assinala o presidente da Colônia de Pescadores de Itaituba – Z-56, Francisco Coelho (o Tucuruí) (em entrevista):

Bom a pesca ela teve mudança assim ... perca de espaço ... naquele setor ali onde foi construído os portos .. e também vão ser ainda construído alguns ... ele era pescador ... porque fala que perdeu espaço ... de duas maneiras nós perdemos o espaço ... por motivo de construção dos portos e também perdemos espaço no setor onde as barcas passam que são os leitos do Tapajós ... e também porque eles essas balsas elas são apoitadas no meio do Tapajós por exemplo ... uma empresa tem um porto lá na frente do porto dela lá a 100 metros 200 metros beirando o canal eles colocam uma boia ... e lá eles vão ... ancorar essas barcas ... e aí a gente perdeu aquele espaço da bubuia ninguém pode bubuiar mas adorado filhote ... ou mesmo outro peixe de espécie que a gente pescava ... e na margem do rio que é a barrigueira ... porque o pescador pesca no tempo do cardume ... por exemplo chegou o tempo do **aracu** da lua de maio que a água começa a vaziar ... todos nós tínhamos nosso setor de pesca ... eu tinha cinco seis pescadores ... naquele trecho ali onde era (Bunge) ... abaixo da Bungue ali começava o sabá ... tinha dez grupos pescadores terminava ai tinha o Raimundinho e assim por diante ali com aqueles pescadores ... a gente pescava do período de maio até fim de julho ... que era a derradeira boa do **aracu** ... após a construção não era que eles impeçam a gente de pescar ... eles impedem só onde tá construído a obra ... mas em compensação você não vai poder colocar a rede em lugar nenhum ... porque ali tem o movimento das barcas ... entra sai então você fica impedido de por as malhadeiras de qualquer maneira esse foi um dos maiores prejuízos.

Francisco Coelho reitera acerca da proibição de pesca, ao longo e na frente dos portos, ou, com alguma situação de proibição das empresas portuárias:

Sim, e não só a BUNGE eu acho que a BUNGE é a única que não perturba tanto ... hoje nós já temos outras empresas que tão operando ... nós já temos a Hidrovias ... temos a Cargill ... temos a: Bertolini que não tá no porto dela mas tá operando na doca ... e: ... segundo relato de pescador que eles falam com a gente né ... que eles cobram que não podem pescar naquela área ... por medida de segurança né ... outra coisa a marinha também demarcou a área que eles não podem ficar ... então isso pra nós a gente tem um pouco de complicação ... porque a gente não foi avisado disso ... então antes deveria reunir com as colônias fazer uma reunião com os pescadores ... essa reunião fosse destinada aos pescadores ... pra que eles pudessem ficar cientes do que ia acontecer após a construção né ... porque aquelas áreas são áreas de marinha né ... patrimônio da União né ou já venderam tudo né ((risos)) e o: pescador ... ele tem uma carteira ... essa essa carteira dá direito como pescador artesanal em todo o território nacional ... tá que não seja área indígena e área reserva ... e: nós ainda não saímos nem da nossa jurisdição que tá na frente da nossa cidade ... e já não podemos mais fazer o que é de direito que é a pesca ... então essas são as coisas que a gente fica complicado com isso né fica preocupado ... o que vai ser de nós futuramente ... a gente vê que o governo imprensa as empresas vão imprensando e o que a gente tá vendo é que futuramente não teremos mais a pesca artesanal né ... não que o peixe vai acabar o peixe não acaba ... a pesca ... o peixe tem muito cuidado sempre se você pescar com responsabilidade sempre vai ter os portos ... não: é: opina na vida de peixe ... aquilo ali aquela onda de fazer pesquisa se o peixe tá gordo se o peixe tá magro se ele fez isso se ele fez aquilo ... aquilo ali é dinheiro jogado fora porque

aquilo ali não vai influenciar na vida do peixe é claro que um balsa em cima d'água não vai empatar peixe crescer nem subir nem nada ... ali impactou a vida do pescador não é do peixe tá entendendo? ... então esse são o tipo de preocupação que ele tem porque o que ele vê ... que não tem nada que ampare nós ... e aí eles vão só tomando espaço ... então vai chegar uma hora que o pescador vai ter que abrir um buraco pra colocar a malhadeira dele ali dentro porque todo lugar é proibido dele pescar.

Com a perda desse “território físico de pesca” ocorreu um sério problema, pois dialogando com o trabalho de Zacardi, Ponte e Silva (2014):

Independente da arte de pesca empregada, este estudo apresenta um forte componente territorial relacionado a localização geográfica da comunidade às margens do rio, onde residem estes pescadores e por estar situada em frente à sede do município, Itaituba. Desta forma, concentram suas pescarias, preferencialmente, nas margens do rio Tapajós, lagos e igarapés do entorno, por serem áreas de pesca menos onerosas, sem necessidade de utilização de gelo e baixo consumo de combustível (p, 142).

Apesar de pontuarmos acima como perda de território físico, com a construção de muros/cercamentos invisíveis, é na realidade é um conflito socioterritorial, isto é, uma luta política, envolvendo grupos sociais com modos diferenciados de territorialidades/temporalidades<sup>17</sup>, de apropriação, uso e significação/sentido do território. Possuindo mundos e lógicas (muito) distintas, simbolicamente construídas e conservadas. Segundo Laschefski (2011, p. 129): “a luta pela apropriação da natureza não consiste na disputa por espaço meramente físico, livre de qualquer sentido. O conflito se estabelece em torno de espaços preenchidos por diferentes significados culturais, ou seja, em torno dos territórios”.

Portanto, são disputas (conflitos) pelo controle e a apropriação dos benefícios materiais e/ou produtos simbólicos “coerentes” (BOURDIEU, 1989), pois como aduz Francisco Coelho (o Tucuruí) (em entrevista):

tão tirando areia de um lugar ... pra tampar um buraco e deixando outro ... na verdade vocês [da ATAP] tão usando os pescadores né ... massacra o pescador ... e facilita a vida do homem que tá em terra por exemplo em Miritituba ... um monte de gente que trabalha ... mas o pescador não se emprega. Falei pra ele [membro da ATAP/AMPORT] “se o pescador se empregar a carteira dele é cassada” ... e aí você desemprega o pescador e emprega o fulano de tal porque na verdade quem tá sentindo os impactos é o pescador porque você tá tirando o direito deles de pescar ...

---

<sup>17</sup> Essas territorialidades não deixam de ser um habitus. Um sistema de (de disposições adquiridas) esquemas de percepção, apreciação e ação fundados no mapeamento, reconhecimento e incorporação de estímulos condicionais e convencionais que tendem reproduzir a lógica objetiva dos condicionamentos, reproduzindo relações sociais objetivas, formando esquemas classificatórios, princípios de classificação, princípios de visão (BOURDIEU, 1994).

Há outro conflito socioterritorial ocorrendo em decorrência na produção de complexos portuários. É um conflito distinto do que vem ocorrendo acerca da atividade artesanal pesqueira, contudo com um grau de ruptura de laço social familiar muito “doloroso”, na Comunidade de Santarenzinho.

A comunidade de Santarenzinho encontra-se localizada na margem direita do rio Tapajós, distante aproximadamente 18 km da sede do município de Itaituba e mais de 130 km da sede do município de Rurópolis. Essa comunidade foi fundada no final do século XVII por exploradores da região, com o nome de “Uxituba”. É uma comunidade formada por quatro famílias: Vajão, Menezes, Galvão e Silva, com um total mais recentemente de vinte famílias (de oitenta pessoas), do qual já tinha chegado a sessenta famílias (afirmação baseada nas entrevistas) (Figura 58- Santarenzinho).

**Figura 58:** Fotografias da comunidade de Santarenzinho



Fonte: foto de Jondison Rodrigues. Registrado dia 22 de maio de 2016

Ela constituiria uma comunidade/povo tradicional, principalmente porque se configuram como uma “organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição” (BRASIL, 2007).

O elemento ancorador/comprovador de que a comunidade de Santarenzinho é uma comunidades/povos tradicionais seria, sobretudo, por que “guardam um sítio arqueológico”, que dialogando com Rocha et al (2014) a identificação de sítios arqueológicos é creditada em



grande parte ao conhecimento territorial das comunidades tradicionais, dos quais as comunidades tradicionais integram paisagens antropizadas de longa duração.

O sítio arqueológico, possui cerâmica e artefatos de origem indígena (no Museu Vovô Affonso), de índios de várias etnias, principalmente da etnia Munduruku. Constitui-se, portanto, “terras tradicionalmente ocupadas” (ALMEIDA, 2004), do qual se expressaram historicamente a uma gama de diversidades de “formas de existência coletiva de diferentes povos e grupos sociais em suas relações com os recursos da natureza” (ALMEIDA, 2004, p. 9).

Essa comunidade a partir de 2011 começou a sofrer pressões com relação à sedução por dinheiro e venda de terras (com especulação já em 2010): “[...] aí como a ... venda começou em 2011 aí 2012 né ... até a:: agora que parou um pouco /.../ já tem alguns anos que não vende mais nada né desde 2013 parece que [...] estão presos né ... essa:: roubalheira né”<sup>18</sup> (João Carlos<sup>19</sup>, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em maio de 2016). Essa especulação fundiária foi a partir de 2016 houve uma padronização:

[...] agora que o certo certo certo mesmo é que aqui na região que foi estipulado mesmo é cem mil um hectare de terra ... aqui ... eles fizeram tipo assim né você é diz aqui o preço por hectare ... cem mil um hectare  
 [...] chegaram num acordo né porque tá ficando muito especulativo e não dá conta chegaram assim.  
 [...] ficou ... tava em torno disso ... cem mil à hectare ou seja um terreno que tem dez hectares dá dez milhões ... se ele dá trinta hectares trinta milhões ... só que é assim como eu tô falando ... isso depende do local né tem local que é mais caro do que outro esse terreno mesmo nosso pelo valor que ele ofereceu iria girar em torno de quase duzentos mil reais à hectare ... (José Maria, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em setembro de 2017).

Em 2011 era um contexto de avanço de agentes econômicos e investimentos com o objetivo de PCP e ao mesmo tempo uma disputa na esfera do poder público, Itaituba e Rurópolis. Há uma disputa jurídica entre município de Rurópolis e Itaituba acerca de quem pertence Santarenzinho. O município de Itaituba, a partir de 2016<sup>20</sup>, por meio da Procuradoria Geral do Município (PGM), acionou a justiça federal, com uma medida cautelar para que seja feita uma perícia, “*in loco*”, para definir/delimitar o limite territorial entre os dois municípios, e de quem “pertenceria” Santarenzinho (ainda a espera de decisão), pois hoje figuraria com “pertencente” ao Município de Rurópolis.

<sup>18</sup> É uma referência ao grupo Odebrecht.

<sup>19</sup> Por uma questão de ética e preservação do nome dos entrevistados criamos nomes fictícios.

<sup>20</sup> No dia 11 de novembro realizou-se uma Audiência pública na câmara de vereadores de Itaituba para discutir acerca do problema da divisa de Itaituba com Rurópolis, e mais especificamente o caso de Santarenzinho.

Essa disputa constitui uma forma captar de capital simbólico e econômico (financeiro e/ou “compensações”) para o poder público e elites locais. Seria uma busca por “*beneficios materiales o simbólicos de universalización (los mismos que persiguen las estrategias dirigidas a “ponerse en regla”) y que los universos que, como el campo burocrático, reclaman con la mayor insistencia la sumisión a lo universal*” (BOURDIEU, 1997, p. 124). Em síntese seria a monetização simbólica da comunidade, com isso a asfixia e a mutilação de crenças, tradições, valores, sociabilidades/territorialidades específicas, ou seja, a redução da comunidade ou o território a um ato de troca.

Essa monetização simbólica da comunidade pelos grandes agentes econômicos e pelo Estado (que também é um agente econômico) reverbera-se no território, na comunidade tradicional: na fragmentação familiar e conflito socioterritorial. Em “entrevista” com um morador e membro associação comunitária de Santarenzinho, do qual pontua sobre a fragmentação familiar (quando fala sobre venda de terrenos):

[...] porque foi assim ... teve o terreno que foi vendido ali pra são dois donos ... esse terreno que também era da minha tia aqui também virou em dois ... então com isso assim **desparcelou um pouco as famílias** que tinham aqui venderam e aí eles é:: as terras não eram pequenas a deles ... de irmãos por exemplo aí eles venderam e se tornou em dois donos três assim que é:: que ficou aqui ... houve uma divisão de terras ... que as vezes tinha um dono vendeu ele ele tinha dois documentos né ... aí surgiu ficou em dois donos que o caso de bem aqui ... que era do Waltinho/Valtinho hoje tem dois donos ... lá que era da minha irmã também virou vai ser dois donos ou já é .... então ... se tornou assim ... é:: em vez de uma empresa tá duas três [Negrito nosso] (João Carlos, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em maio de 2016).

[...] elas saíram exatamente por::: é::: vendas de terra essa coisas e foi vendendo vendendo vendendo e foi saindo aí ... outros que moravam aqui[...]... e hoje já não é mais assim devido a venda de terras e:: ... as pessoas sempre olham o dinheiro né ... e:: não sei porque mais muitas pessoas olham assim mesmo que não que tenham um prejuízo muito grande depois mas sempre ter aquele dinheiro né ... que deu eu pelo que percebeu já deu prejuízo pra muita gente já isso

[...] vendido tem mais ou menos uns quinze lotes vendidos.

[...] o mais caro saiu em torno de dois milhões e meio ... dois e meio mais só perdem é:: trinta hectares ... humm pequena mas trinta hectares (José Maria, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em setembro de 2017).

Esse “desparcelou” traz consigo uma densidade reflexiva, pois associa a comunidade como uma grande família, do qual a venda dos terrenos significou a fragmentação de uma família, uma “*destrucción de los mundos locales relacionales*” (ESCOBAR, 2016, p. 20), após seus “parentes” terem vendidos suas terras para construção de portos (foram cinco núcleos familiares – no total foram mais de quarenta pessoas que moravam e venderam as terras - Afirmação baseada nas entrevistas). Essa compreensão de vínculo social de “morador” vai de encontro com a

[...] Su forma dominante, esta modernidad –*capitalista, liberal y secular* – ha extendido su campo de influencia a la mayoría de rincones del mundo desde el colonialismo. Basada en lo que llamaremos una ‘ontología dualista’ (que separa lo humano y lo no humano, naturaleza y cultura, individuo y comunidad, ‘nosotros’ y ‘ellos’, mente y cuerpo, lo secular y lo sagrado, razón y emoción, etc.), [...] “Un Mundo” – que hoy llega a su máxima expresión con la llamada globalización neoliberal de corte capitalista, individualista, y siguiendo cierta racionalidad– ha conllevado la erosión sistemática de la base ontológica-territorial de muchos otros grupos sociales, particularmente aquellos donde priman concepciones del mundo no dualistas (ESCOBAR, 2015, p. 93).

Essa globalização neoliberal/financeira, por meio de agentes econômicos (empresas, multinacionais e Estado) tendem segundo Bourdieu (1993; 2004; 2014) aplicar de forma sutil às estruturas objetivas (estruturas de percepção, ação e apreciação, habitus), do qual mundo social se movimenta e é preciso a outros territórios e pessoas se movimentarem (física e mentalmente). Isso não passando de ser “coações” (violência simbólica), cujas pessoas reunidas iriam se modelando a código de regras e regularidades, ou seja, “*leur permet de produire des pensées et des pratiques sensées et réglées sans intention de sens et sans obéissance consciente à des règles explicitement posées comme telles*” (BOURDIEU, 1986, p. 40).

Além disso, a “ontologia relacional” (ESCOBAR, 2016, p. 18) não representação ou cosmovisão não significa a exclusão da dimensão política de agentes/sujeitos territoriais (povos tradicionais):

Esta exclusión de lo político en términos de reconocer al menos la legitimidad de las voces y posiciones disidentes constituye un proceso de despolitización. En otras palabras, la despolitización toma la forma de un dominio cada vez mayor por parte de una serie de estructuras de gobernanza, gerenciales y técnicas, interrelacionadas y tendientes a mantener y favorecer el crecimiento, entendido este como la acumulación ininterrumpida de riqueza económica (p. 152).

Os códigos de regras e regularidades vêm sendo expressas em conflitos familiares - entre famílias -, uma espécie de modificação da estrutura de sentimento de família e coletividade, por uma das famílias<sup>21</sup>. João Carlos, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em setembro de 2017, diz que início do conflito foi:

bom iniciou depois da ... daí da da ... daquele movimento de compra de terreno pra porto né ... esses:: empreendimentos grandes quando eles começaram ... e que é que acontece ... a comunidade era:: uma comunidade simples mas muito organizada ... aí ... já passou a ter conflito dentro porque:: essa área o qual a gente se refere né ela é dentro de uma propriedade né ... e esses proprietário acharam que com isso aí eles

<sup>21</sup> Por questão ética e para não desencadear outros conflitos resolvemos não citarmos a família especificamente.

não venderiam as áreas deles (José Maria<sup>22</sup>, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em setembro de 2017).

Conflitos esse que a priori por senso de coletividade ou de um bem comum coletivo, propriedade comum, pois a escola, centro comunitário, igreja e campo de futebol que foram construídos pela comunidade localiza-se na propriedade de uma familiar em particular.

[...] eu to com mais de sessenta anos quando eu me entendi que já tinha já tinha essa comunidade ... eu ajudei a construir o que tem hoje no caso o colégio da época eu era o presidente da comunidade ... e hoje eles querem acabar destruir botar tudo no chão pra nós ajuntar os pedaços e fazer me outro lugar esse que é o problema -- mas é como meu irmão disse quem fez foi até ele essa casa é ele quem faz quem construiu a sede [centro comunitário] ... tudo foi ele aí ele disse como é que nós vamos (primeiro) derrubando hoje eu vou ajuntar esses cacos que nós suemos aos pouquinho pra pegando aos pouquinhos comprando brasilit comprando cimento um tijolo pra fazer e hoje nós vamos derrubar e pegar pra fazer de novo não é assim facin que faz né?

[...] tem um poço artesiano no valor de quase trinta mil reais na época vinte e oito mil lá localizado lá ... quando seca muito que seca os poços aí nós vamos pegar água lá ((risos)) é::: ... tem cinquenta e poucos metros de profundidade do poço ((risos)) ... serve pra nós né ((risos)) ... igual o que o governo disse o único problema que a gente exatamente o problema que tem e sério é esse né ... foi feito ... coisas e passaram né e::: hoje tem um prejuízo muito grande pra comunidade ... tem suas é:: seu centro comunitário organizadinho e hoje a gente já tá impedido de ... usufruir do que tem.

[...] não está vendido, mas a família briga muito. É muito problemática e a gente usar isso ... e a gente ... pra dizer a verdade a gente tem medo de:: ... né ... brigar na justiça né ... porque a comunidade com certeza tem seus direitos e ... mas aí pode ter um problema sério diante das pessoas que (vem aqui) (João Carlos, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em maio de 2016).

Quando realizamos essa entrevista, em maio de 2016, já tinham ocorrido várias situações de brigas e questionamento acerca da retirada ou remoção do centro comunitário, igreja, escola, poço artesiano e campo de futebol, e, em final de dezembro um pequeno incêndio no clube de futebol (que foi rapidamente contido). Outros sentidos e territorialidades passam a vigorar como legítimas e passíveis de sustentar as ações sociais e políticas, que conforme Zhouri (2007) seria a construção de relações de poder entre os sujeitos sociais, pautado e determinados por outros significados de meio ambiente, espaço e território.

Em setembro de 2017, quando fomos realizar uma nova pesquisa de campo (entrevista, registro fotográfico e conversa com os moradores), o resquício de afetividade, solidariedade e vínculo social familiar tinha se dissolvido; o cenário de conflito socioterritorial intensificou-se sob “efeitos dos grandes projetos portuários”.

Segundo Zhouri (2015), há um padrão hegemônico de construção de um pensamento, do Estado e das empresas (empresários públicos e privados), em diversos megaprojetos, de

<sup>22</sup> Por uma questão de ética e preservação do nome do entrevistado criamos um nome fictício.

inserir a terra como propriedade e, portanto, como uma mercadoria valiosa. Todavia, possibilitando desestruturas e conflitos dentro das comunidades ribeirinhas, pois concebem a terra como patrimônio comunitário e familiar e de uso e compartilhamento de recursos, do qual terra se configuraria, sobretudo, a expressão da memória coletiva e da identidade da comunidade.

A intensificação das desestruturas e conflitos dentro das comunidades ribeirinhas reverberou na sequência de atos violentos:

[...] o incêndio ... foi ... no finalzinho do ano passado né em dois mil:: e dezesseis né ... foi em dois mil e quinze finalzinho de dois mil e quinze ... no ultimo dia do ano ... botaram hum é botaram fogo em tudo né mas o fogo não foi pra frente apagou ... e alguém chegou lá zerou ... mas ... quando foi ano passado de dois mil e dezesseis ... é no dia:: vinte e três de julho ... aí derrubaram tudo né que era nosso derrubaram a igreja ... derrubaram a:: sede do clube .. a cozinha aí né o que que a gente tinha de bem ... aí derrubaram e foi já em setembro pelo dia sete de setembro ... aí os meninos foram brincar no campo de futebol né chegaram lá aí ... já encontraram ... só vidro né ... no campo de futebol ... aí ... lá encerrou o esporte ... sete de setembro não tem mais ... e:: a gente teve muita coisa boa né no passado e hoje nada ... quando passou ... essa fase aí ... de derrubada vidro e tudo né ... aí a gente é:: não conseguiu ... sucesso em nada mais de justiça de nada e tava como você vê tá do mesmo jeito e ... ninguém apenas ninguém faz nada ... e a gente até tem medo de procurar ... a justiça mesmo mas assim forte a gente tem medo pois quando a pessoa faz um ato daquele ... é:: ... a gente tem medo que faça com qualquer um né é:: possível fazer ... como vocês acabaram de ver né tá tudo no chão (a pessoa já tem) quando você ... é capaz ... derrubar uma igreja ... né ... você tem você imagina o que é derrubar uma igreja? né ... a igreja quando você derruba você já tá fazendo tipo um terrorista a gente vê aí né? ... vê no mundo o terrorista, o terrorista é acabou com um igreja com isso com aquilo ... tudo que é movimento social né é atingido por essas por essas tipinho aí ... é quando a gente:: fica assim:: meio ... meio com medo né de até denúncia de:: mais forte ... a gente procurou ... registrou até B.O. os meninos registraram ... mas simplesmente lá morreu /.../

[...] quando foi agora em julho no:: pelo meio do mês de julho foi derrubada a escola as mesmas que derrubaram a comunidade as coisas da comunidade foram as que derrubaram. Assim a gente não foi lá ver porque vocês sabem que a gente não pode se quer aparecer nesse momento né ... quando a pessoa tá fazendo um ato desses é:: você não pode chegar lá e:: corre perigo né?

[...] e a gente tem amor aqui ... né ... você nascer e criado num lugar desse aqui pra ir embora pra onde melhor de que isso aqui? né ... aí vem essas pessoas de longe que a gente nem conhece aí:: acaba acontecendo esses atos que tem acontecido aqui ... e sobre a escola ainda ... ela ... como eu ia dizendo ela tinha tudo né ... hoje a gente tá numa escola que desta e aí não foi feito justiça de nada essas pessoas até vão (incompreensível) a gente né?

[...] esses momentos difíceis né ... porque ... se no caso tivesse:: como antes ... hoje nós teria ainda chegou a ser uma das comunidades mais importantes da região a gente chegou a ponto ... por ... pela organização que tinha ... que tinha tudo tinha tudo ... o que uma comunidade pequena ... precisasse nós tinha [...] (José Maria, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em setembro de 2017).

A destruição da escola, sede de futebol (também sede do centro comunitário), igreja, e do campo de futebol (com cacos de vidros quebrados) (vejam algumas fotos: escola, igreja, sede e nova escola improvisada – Figura 59) vem significar a fragmentação do senso de bem

coletivo conquistado e construído mutualmente, pois como diz Escobar (2015) o lugar necessário é indispensável para homens e mulheres, jovens e adultos, já que são onde criam e recriam suas práticas, costumes, crenças, tradições e identidades. Isso se traduz na somatização e/ou sofrimento social: “sofrimento imposto por causas externas é elaborado no interior de uma sociedade” (MAGALHÃES, 2007, p. 192), isto é,

[...] o sofrimento social como uma construção coletiva que, por um lado, se exprime na constituição de atores, na construção de uma memória e de uma narrativa sobre um acontecimento. E que, por outro lado, produz efeitos sobre os interesses e as práticas políticas. Nas situações de extrema ruptura, verificando-se a transformação de elementos constitutivos do mundo social vivido, até então naturalizados, em direitos, por sua vez, traduzidos em uma retórica de justificação, que se reproduz na arena pública (MAGALHÃES, 2007, p. 261).

Seria em síntese uma dilatação e contração destruidora (espoliações) de relações sociais calcadas em “espaços” interiores e exteriores territoriais coletivos e individuais.

Transformações sociais mudam também as pessoas, que se tornam se tornam o outro num novo contexto onde há nativos para contratar e onde uma nova relação eu-lugar e ou ser-lugar precisa ser construída, contra a tendência de não ser considerado do lugar ou sem lugar. A ideia do reassentamento é de que a construção de novo lugar se faz junto com a construção de um novo ser, o ser e ser lugar, num processo contrário, no qual de quem era daquele lugar se torna o outro, pois desterritorializado para a territorialização de quem veio de outro lugar, deslocado a força. As perdas e lembranças dos lugares vivenciados e deixados para trás e o processo de deslocamento estão na memória, o corpo e no habitus, enquanto o novo lugar ainda não inscreveu nenhuma história na identidade dos seus novos moradores (HAZEU, 2015, p. 302-3).

Segundo Bourdieu (2003) pessoas que sofrem fortes contradições, internalizam uma grande quantidade de sofrimento social, no semblante, no olhar, no corpo e autoestima; situação que se refletiu nas crianças e adolescentes com destruição desses espaços de sociabilidade, conhecimento e fonte de conquista coletiva da comunidade.

Assim, os efeitos das políticas portuárias, também produzem uma sobreposição ou amalgamento de efeitos, como um sovar<sup>23</sup>, do qual o sofrimento social em moradores e crianças da comunidade de Santarenzinho é um exemplo, uma expressão da mercantilização do munda vida, e a “expansión colonizadora de los valores, la lógica y el lenguaje del mercado” (GÓMEZ-BAGGETHUN, 2018, p. 187), cujo

[...] marco institucional predominante en las sociedades de mercado, un énfasis en las valoraciones monetarias y los incentivos allana el camino, discursiva y a veces técnicamente, para la mercantilización de las relaciones entre humanos y naturaleza, y puede reducir las motivaciones intrínsecas para la conservación al promover una lógica del cálculo económico a corto plazo (GÓMEZ-BAGGETHUN, 2018, p. 187).

---

<sup>23</sup> Amassar bem (algo macio) para tornar homogêneo e liso.

Efeitos esses que não se “repetem” ou se assemelham, em termos de singularidades, em sistematizações de pesquisas, mais recentes, acerca da construção e expansão dos empreendimentos portuários no Brasil e seus efeitos sociais, conforme visualizamos em Vieira (2015), Monié (2016), Moretti e Cox (2016), Sant'ana Júnior (2016), Silva (2016), Gómez-Soto e Silva (2017), Vieira, Leal e Lemes (2017).

**Figura 59:** Fotografias da escola (A), igreja (C) e sede derrubada (D) e a nova escola improvisada (E e F) e também a fotografia da escola antes da destruição (B).



**Fonte:** As fotografias (A) e (E) registrada por Jane Silva/IBASE e as fotografias (B), (C), (D) e (F) registrada por Elmara Guimarães/CPT-Prelazia de Itaituba (fotografias registradas em setembro de 2017).  
Obs: Na fotografia (F) a casa seria a escola, porém os alunos estudam em baixo de uma árvore, pois o calor é muito intenso dentro da escola.

Essas destruições, que são, aliás, “desposseções bárbaras”, seriam mecanismos de construção de território como troca. Mecanismo esse que vem se reproduzindo na Amazônia como apontado por Hazeu (2015), em Barcarena/Pará, do qual há a sistemática estratégia de

jogar famílias contra famílias seja pela oferta de dinheiro (e brigas por heranças), contratação de membros familiares para trabalhar na futura empresa ou pela compra coletiva da propriedade. Os agentes econômicos (Estado e empresas) constroem a narrativa de sacrifício social individual (e egoísta) para o bem coletivo, do município, da região e/ou do Estado-nação, do qual os interesses egoístas devem ser superados (especialmente econômicos e/ou identitários) e que seria uma autojustificação ideológica universalmente reconhecida como legítimo e a naturalização do despojo/espoliação (HART, 2016), cujas formigas são infantilizadas<sup>24</sup> (inferiorizadas, por meio do colonialismo/colonialidade); com o esvaziamento (negação) de/das referências simbólicas, sociais, culturais e políticas e sua redução enquanto ser ontológico relacional (indivíduo-coletivo) em “inutensílios” desprezíveis - restos, sobras, dejetos, que seria possível deslocar ou retirar/limpar todos os “ciscos”: gravetos, areia, cabelos, pregos, trapos, ramos secos, asas de mosca, grampos, cuspe de aves.

Além dessa situação de conflito, a usurpação de lotes (para duplicação da estrada de Santarenzinho) e a violação de direitos (a consulta previa, livre e informada), a comunidade de Santarenzinho vive uma angústia e insegurança de perderam sua autonomia de acesso ao rio Tapajós e a estrada, já que estão sendo cercado por diversos portos: LDC, Cianport, Bertolini, Odebrecht, Porto Ipiranga, DSR, Porto Tapajós, Unirios.

né então assim ... nós temos acesso pelo rio ... mas por exemplo pra nós vir de lá na na da casa da minha vizinha ... eu aí eu vou ter que fazer o que? ou eu venho por água ou então eu vou ter que arruinar lá:: dois quilômetros de distância pra poder vir bem aqui ... também eu tenho dois dois daqui aqui ali ô ... tem QUATRO dono de terra ... né Antônio ? ... pra você ver daqui até lá em casa não dá um quilometro tem quatro terrenos ... são pequeno né? então esses quatro donos agora eles vão fechar ... eles vão fechar né então meu acesso lá ... ou eu vou ter que fazer um estradinha lá pro fundo pra mim sair lá ou então só pelo rio ... então ... fica essa pergunta ... como ((risos)) a comunidade reage diante disso? (José Maria, Morador de Santarenzinho, entrevista gravada em setembro de 2017).

Esse cercamento (fechamento, estrangulamento e obstrução) é forma de obrigar a mercadificação e a privatização da terra e a expulsão de populações tradicionais, isto é, a conversão de várias formas de direitos de propriedade comum e/ou coletiva em direitos exclusivo de propriedade privada corporativa, com a supressão dos direitos a terras comuns partilhadas e formas autóctones de produção, consumo, relações simbólicas e identitárias, isto é, uma verdadeira mercantilização (banalização) de todas as esferas da vida econômica e as relações sociais (WALLERSTEIN, 2003).

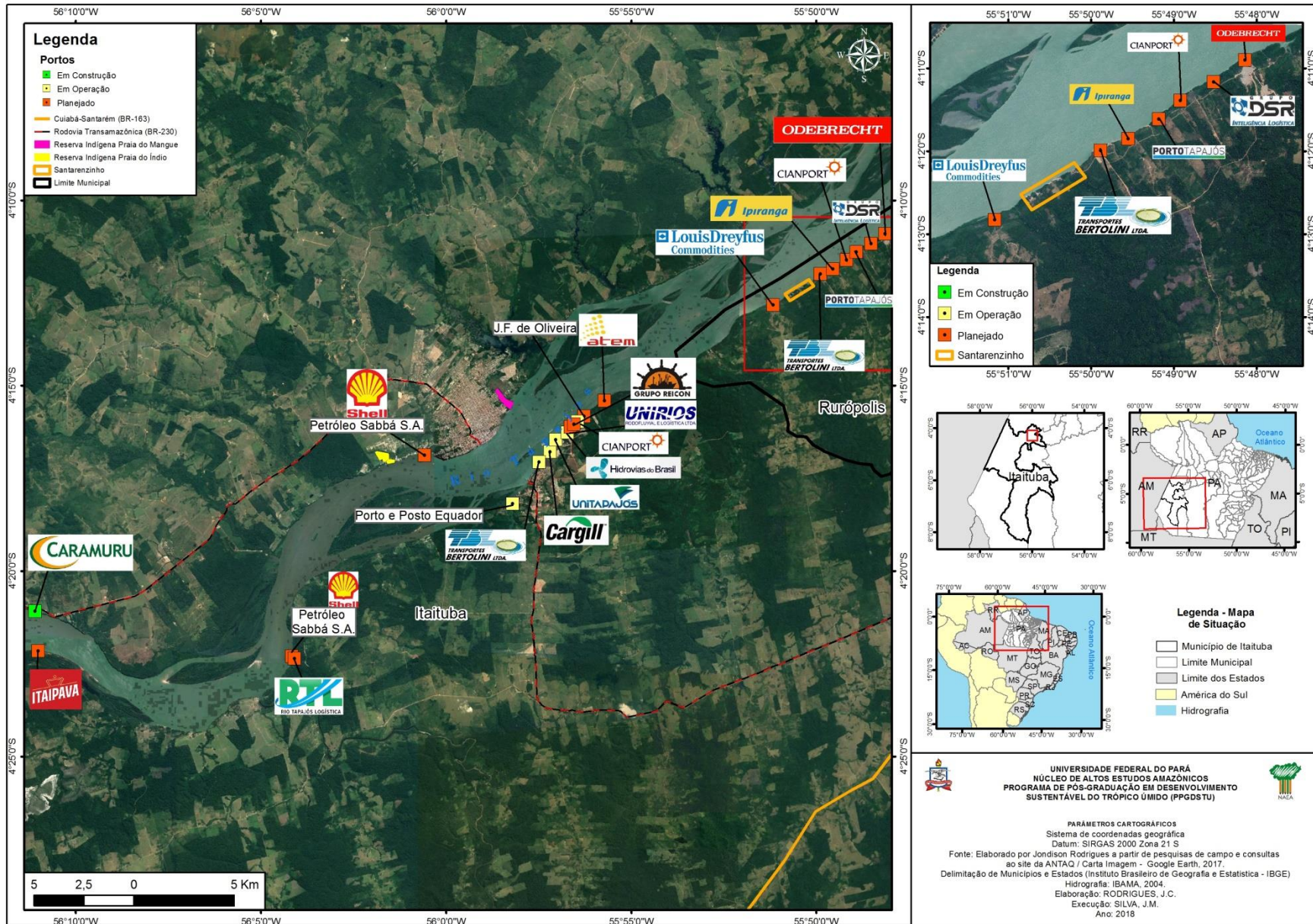
---

<sup>24</sup> Essa construção reflexiva pauta-se nas traduções críticas e reflexivas do poeta brasileiro Manoel de Barros, cuja marca dessa reflexão encontra-se particularmente no livro “livro sobre nada”, mais particularmente no capítulo, “a arte de infantilizar as formigas”.



Essa mercadificação e privatização de terras seriam a privação de direitos, a fragmentação ontológica relacional e a mercantilização todas as coisas e relações, assim os cercamentos dos *commons*, por exemplo; são suportes de estratégias complexas de apropriação e de valorização do espaço, do qual o sistema de créditos volta aos territórios vulneráveis aos fluxos de capital especulativo e fictício e usado particularmente para impor selvagens desvalorizações em territórios vulneráveis (HARVEY, 2005b), como vem ocorrendo na comunidade de Santerenzinho, do qual apresenta-se cercadas de projetos portuários (Vide Figura 60 que ilustra isso).

Figura 60: Localização da Comunidade de Santarezinho e o “cercamento” pelos por portos



Obs: Não constam todos os portos planejados no mapa, do qual destacamos no capítulo 3 da Tese. Isso deve ao fato que não possuíamos todas as coordenadas geográficas.

Como se constrói resistências perante forças do mercado e do Estado agindo em parceria? Ou, como indaga José Maria, Morador de Santarenzinho (entrevista gravada em setembro de 2017): “[...] é outro problema que vai ficar na comunidade é:: ... sério né porque ... que que nós ... moradores daqui podemos fazer diante de uma empresa? É uma pergunta que eu faria a você ... o que que NÓS poderíamos fazer diante de tem dinheiro acima da ... da justiça? acima da lei? que que nós podíamos fazer?” Essa discursão será tecida a seguir, a partir das ações de formação de base, principalmente da Comissão Pastoral da Terra (CPT)/Prelazia de Itaituba e Movimentos dos Atingidos Por Barragem (MAB).

#### **7. 4 Resistência para (re)existir: ações da CPT-Prelazia de Itaituba e MAB face aos projetos portuários**

Essa acumulação neoliberal passa evidentemente pela destruição dos direitos sociais existentes e pela criminalização das resistências populares (em particular sob o pretexto de legislações “antiterrorista”).

[...] Em contrapartida, vemos surgir novas formas de resistência dos despossuídos – os “sem” (sem-documento, sem-domicílio, sem-teto, sem-emprego, sem-direito) – pela defesa dos serviços públicos, pela soberania energética e alimentar dos países sujeitados a pilhagem imperialista, pelos bens comuns água, terra, ar e vivente cobiçados por empresas canibalescas ou companhias farmacêuticas a espreita de novas moléculas patenteáveis. Ou, simplesmente, em favor do direito de ter direitos! As reivindicações de reconhecimento das línguas e culturas indígenas contra uma globalização uniformizante participam dessas resistências a depressão (BENSAID, 2017, p. 62-3).

As práticas de resistências em/como todos os lugares se configuram no seu pressuposto de disputas, tensões, choques e conflitos por dimensões políticas e culturais contra-hegemônicas. Mas como criar estratégias ou lutas anticapitalistas ou contra-hegemônicas no amplo terreno (em Itaituba) já acirrado de: i) conflitos fundiários, ii) trabalho escravo; iii) crimes encomendados; iv) atividades de exploração de ouro e poluição (devido o mercúrio); v) desmatamento; vi) um município territorialmente gigantesco/área de: 62.042,472 km<sup>2</sup>; vii) elites muito bem articuladas (e que fazem jogo duplo; são contra e favor de acordo com interesses políticos e econômicos)<sup>25</sup>.

Além disso, como trabalhar no contexto mais recente de uma série de grandes projetos sendo despejados (rapidamente) como mercadoria e ativos financeiros: Portos, Ferrovia (Ferrogrão), Pequena Central Hidrelétrica (do Cupari e Itapacurá), pavimentação da BR-163 e a utilização dos rios Tapajós e Teles Pires como Hidrovia articulada. Por fim, com trabalhar com a perspectiva que assombra o imaginário, da máxima de Karl Marx, em O Capital:

<sup>25</sup> Não estamos afirmando que Itaituba se resume a isso, apenas apontando um cenário histórico e processo de cunho macro.

“Quem decide é a força” (MARX, 2013, p. 309), isto é, quem decide tudo seria quem possui maior força política e econômica (esses dois tipos de capitais).

E muito, além disso, como trabalhar ou se autoestimular quando se sofre silenciamentos (com supressões e invisibilidades) políticos e midiáticos, advindos, imersos ou com “traços” de colonialidade, reducionismo e de territorializações de outros agentes sociais: i) colonialidade não só da asfixia da formação plural e histórica dos povos e etnias das Amazônias<sup>26</sup> ou visão das Amazônias como mero espaço de controle do trabalho, de seus recursos, mas, sobretudo, por práticas colonialistas não só de silenciar a palavra de outrem, mas, sobretudo, das ações coletivas de alguém); ii) redução dos grupos de resistências aos índios Munduruku<sup>27</sup>; e, iii) territorializações de ONGs como as protagonistas de “todas” as ações de resistência<sup>28</sup>.

Há pelo menos três dimensões, no mínimo, para refletir acerca dos agentes de resistência: i) a primeira noção básica, óbvia e clichê seriam a não paralisia; ii) o segundo, o questionamento (confronto); e, iii) a formação de base. Essas três dimensões são forma sintético- analítica para podermos discorrer essa subseção de forma breve, porém com grau de descrição das ações da CPT/Prelazia de Itaituba e MAB para enfrentamento, “principalmente”, de projetos portuários. Desenvolveremos essas dimensões (de forma

<sup>26</sup> Segundo Quijano (2005) desde a expansão do colonialismo europeu ao resto do mundo conduziram à elaboração da perspectiva eurocêntrica do conhecimento e com ela à elaboração teórica da ideia de raça como naturalização dessas relações coloniais de dominação entre europeus e não-europeus. “Desse modo, raça converteu-se no primeiro critério fundamental para a distribuição da população mundial nos níveis, lugares e papéis na estrutura de poder da nova sociedade. Em outras palavras, no modo básico de classificação social universal da população mundial” (QUIJANO, 2005, p.118).

<sup>27</sup> Os Munduruku atraem mídia e possuem muita projeção no cenário nacional e global. A mídia constroem os Munduruku como o “único” signo da mudança e da resistência, em virtude de uma “compensação”, pois o “indígena interditado, ignorado, excluído do direito de fala e isento do controle e organização do discurso sobre ele mesmo” (CORRADI; ASSUMPÇÃO; CORREIA, 2017, p. 2). Como destaca Peixoto (2017, p. 31): “O índio raramente aparece nas mídias e quando ocorre sua imagem é vinculada a um passado romântico, sendo inexistente uma imagem contemporânea dos indígenas”. Alguns dados que apontam o centralismo da mídia aos Munduruku são: 1) amplas reportagens e entrevistas com os Munduruku, em veículos nacionais e internacionais, como Ongs: Greenpeace, Apublica, Instituto Socioambiental; 2) foco e flechas concentrados aos Munduruku, em eventos, por exemplo, no Seminário Impactos de grandes Projetos e na Caravana dos Movimentos Sociais, ambos realizados em Itaituba, respectivamente, em maio e agosto de 2016 (que presenciamos). Além disso, em uma breve pesquisa com a palavra Tapajós em jornais de grande circulação nacional (Folha de São Paulo, Estadão e o O Globo) há muitas notícias relacionadas, ou, associadas direta ou indiretamente com os índios Munduruku. O projeto “Amazônia Resiste”, da Apublica, é emblemática de reducionismo de resistência aos povos indígenas; porém, por mais que mostrem as lutas indígenas, projetam uma imagem a população brasileira e internacional, como os únicos que estão na batalha pela preservação da Amazônia. Esse projeto da Apublica, quanto outras reportagens, fortalecem a imagem do índio: i) mitificado; 2) associado ao heroísmo e o ser selvagem que vive na mata; 3) que vive na pobreza; e, 4) o único vulnerável aos grandes projetos. Como destaca Peixoto (2017, p. 41) ainda persiste a imagem do índio como “o índio foi considerado glorioso, digno de ser reconhecido com orgulho como nosso ancestral, mas também misterioso, desconhecido, elemento exótico” (PEIXOTO, 2017, p. 41).

<sup>28</sup> Que fique bem claro que não estamos demonizando ONGs que verdadeiramente fazem e apoiam resistências. Mas é muito comum citarem (nas páginas oficiais eletrônicas) suas ações, ou, particularmente as ações de resistência dos Munduruku.

articulada), porém faremos algumas breves considerações sobre os movimentos de resistência<sup>29</sup> no Oeste do Pará.

#### **7.4.1 Resistência no Oeste do Pará: destravando silenciamentos - A CPT-Prelazia de Itaituba e MAB**

Antes de entender a resistência em si, da CPT-Prelazia de Itaituba e do MAB, é preciso realizar um breve itinerário histórico da emergência desses movimentos, pois como enfatiza Bourdieu (2014) há uma (produção de uma) amnésia da gênese da instituição, que a história os elimina e os faz esquecer como possíveis, e que ela até mesmo torna impensáveis os possíveis. E o “único” antídoto verdadeiro é “despertar e organizar o retorno do que está recalcado” (BOURDIEU, 2014, p. 412), isto é, é preciso “contar” um pouco das suas histórias, ou no mínimo, a sua emergência no território brasileiro e em Itaituba, sobretudo, pelo processo de criminalização das resistências; que são “classificados” como atores instigadores de atos terroristas, pautada na Lei das Organizações Criminosas (Lei 12.580/2013) e a Lei Antiterrorismo (Lei 13.260/2016).

A CPT “nasceu” em junho de 1975, durante o Encontro de Bispos e Prelados da Amazônia, convocado pela Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB), realizado em Goiânia (GO). Foi fundada em plena ditadura militar, como resposta à grave situação vivida pelos trabalhadores rurais, posseiros e peões, sobretudo, na Amazônia; explorados em seu trabalho e/ou submetidos a condições análogas ao trabalho escravo e expulsos das terras. A CPT foi criada com o intuito de se por a “serviço à causa dos trabalhadores e trabalhadoras do campo e de ser um suporte para a sua organização”. Portanto, não se resumindo, em termos de atuação, na criação de novas formas de viver, governar e relacionar-se com os outros, mas, sobretudo, apoiando grupos subjugados e subvertendo a lógica dominante do sistema capitalista e modernidade/colonialidade; e, desafiando (enfrentando) o sistema mundial contemporâneo (CHABOT; VINTHAGEN, 2015), que é baseado em aceitação/consenso sobre o capitalismo predatório (e na modernidade), o Estado espoliativo e seletivo, ao neoliberalismo<sup>30</sup> e a democracia liberal.

---

<sup>29</sup> Para Chabot (2018, p. 20): “la resistencia implica la reacción a una fuerza de dominación existente, o el rechazo a obedecer reglas y autoridades injustas”.

<sup>30</sup> Segundo Cepeda-Másmela (2018, p. 18): “Los efectos del neoliberalismo se observan en diferentes esferas de la vida y se pueden sintetizar en el aumento de la desigualdad y la concentración de la riqueza, la exclusión social y política de los sectores tradicionalmente marginados y los empobrecidos a causa de las políticas neoliberales, la profundización de problemáticas políticas y económicas anteriores, la consolidación de conceptos como eficiencia y competitividad como valores sociales e individuales, la amenaza a los vínculos de solidaridad y el tejido social, y el poder creciente de las corporaciones transnacionales en detrimento de los derechos de ciudadanía”.

Esse “serviço à causa dos trabalhadores e trabalhadoras do campo” é destacado na fala de Elmara Guimarães/CPT – Prelazia de Itaituba, em entrevista, quando fizemos a seguinte indagação: “Quando e por que o CPT começa atuar em Itaituba e região?”: “Em 2007. A CPT começa a atuar na região reafirmando o compromisso de uma pastoral social que visa o fortalecimento das comunidades e seu protagonismo, denunciando as ações do capital e sua violência ao povo do campo”, cujas pautas centram-se: “Defensores de direitos”, questionamentos aos grandes projetos, combate ao trabalho escravo e luta por reforma agrária.

Além disso, a sustentação e luta para concretização das suas diretrizes bases: 1) fortalecimento das comunidades e seu protagonismo; 2) a denúncia das ações que privilegiam o capital, em detrimento dos direitos das comunidades camponesas; 3) a construção das relações sociais de poder e gênero, de valorização e libertação da mulher camponesa e de fortalecimento de iniciativas da juventude camponesa; 4) o desenvolvimento de processos de formação que contribuam no fortalecimento da CPT e das comunidades.

A CPT possui também um excelente instrumento para reforçar a luta pelos direitos, que é o setor de documentação, Centro de Documentação Dom Tomás Balduino, que registra os conflitos em que os homens e as mulheres do campo estão envolvidos e a violência que sofrem; e, que pauta a publicação do relatório Conflitos no Campo Brasil, onde constam todas as ocorrências de violência registradas. A CPT está organizada em todo o território nacional em 21 regionais, que correspondem basicamente aos estados da Federação. Sendo assim, a CPT, configura-se o que Gills (2000, p. 4) afirma sobre resistência: “una forma de acción política que debería representar el interés general o social y con el potencial para transformar la situación política y producir una alternativa real” face a mundialização neoliberal, financeira, econômica e cultural.

O posicionamento da CPT de “desmonopolizar” o “político” e ação política (até então sob juízo do Estado), para construção coletiva de agenda de crescimento social, pautada em um movimento, uma campanha e uma pauta coletiva contestatória como forma de oferecer respostas políticas (que são objetivas) a questões que são resolvidas (na maioria das vezes) seletivamente e atendendo também seletivamente frações hegemônicas de classes, sob o discurso de consensual no âmbito do Estado (POULANTZAS, 2005).

Já o MAB constitui um movimento com uma pauta coletiva contestatória que se “desdobra”<sup>31</sup> de debates e questionamentos acerca da construção de barragens no Brasil, na

---

<sup>31</sup> Preferimos usar o verbo desdobra-se, pois dialogando com Corrêa (2009, p. 40): “É na trama desse enredo, mais precisamente no início dos anos 70 do século XX, que se encontram as raízes históricas do Movimento

década de 1970, por exemplo, UHE de Sobradinho no Rio São Francisco (em 1973), UHE de Itaipu (em 1975), UHE de Tucuruí (em 1975) e UHE de Itaparica (em 1979), que juntas expulsaram ou remanejaram mais de 265 mil famílias (CORREA, 2009).

Assim com a CPT, o MAB começa a estruturar-se em plena ditadura militar, período em que ocorreu a retirada forçada de direitos civis e políticos; e, apoiar a lutas contra barragens<sup>32</sup>, período também marcado por suposta crise energética a nível mundial, com a primeira grande “crise do petróleo”. Além disso, um deslocamento de empresas altamente poluentes e consumidoras de energia elétrica, como as empresas eletrointensivas: Indústrias de cimento, siderúrgica (aço), metalurgia (ferro-ligas, alumínio e alumina), química, papel e celulose.

Na década de 1990, as lutas e resistências no Brasil passam enfrentar grandes empresas do setor energético, mineradoras e grandes bancos que passavam ser “donos das barragens”. Isso estava conexo ao avanço do neoliberalismo sobre a América Latina, de privatização de hidrelétricas e todo o Sistema Interligado Nacional. Em março de 1991 ocorreu o I Congresso Nacional dos Atingidos por Barragens, no qual se oficializou a constituição do MAB, que deveria ser um movimento nacional, popular e autônomo, organizando e articulando as ações contra as barragens a partir das realidades locais, à luz dos princípios deliberados pelo Congresso.

Em novembro de 1999 o MAB realizou, em Minas Gerais, seu IV Congresso Nacional, onde foi reafirmado o compromisso de lutar contra o modelo capitalista neoliberal e por um projeto popular para o Brasil que incluía um novo modelo energético. Foi reafirmado o “método de organização de base do MAB”, por meio dos grupos de base, instância de organização, multiplicação das informações e resistência ao modelo capitalista. Atualmente o MAB está organizado em dezesseis estados do Brasil (RS, SC, PR, SP, MT, MG, BA, PE, PB, CE, PI, GO, TO, MA, PA e RO) (MAB, 2018).

---

Nacional dos Atingidos por Barragem (MAB), que emerge “a partir de focos locais de resistência e mobilização contra a construção das barragens” (MAB, 2005, p. 09)”.

<sup>32</sup> Segundo Scherer-Warren (2008, p. 68), em 1979, “por iniciativa da Comissão Pastoral da Terra (CPT), foi realizada uma primeira reunião para discutir a problemática em questão. Realizada na sede do município de Chapecó (oeste catarinense), contou com a presença de “pequenos produtores do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, representantes da CPT de SC e RS, agentes pastorais, vigários das Igrejas Católicas e Pastores da Igreja Evangélica de Confissão Luterana, Sociólogos e Agrônomos da Fundação do Alto Uruguai para a Pesquisa e Ensino Superior” (FAPES, 1979). Entre outros encaminhamentos, nesta primeira reunião, o mais importante foi a criação de uma “Comissão de Barragens”, destinada a refletir sobre o que desde então foi definido como “um problema social” a ser enfrentado”.

O MAB é um movimento nacional, autônomo, de massa, de luta, com direção coletiva em todos os níveis, com rostos regionais, sem distinção de sexo, cor, religião, partido político e grau de instrução. Um movimento popular, reivindicatório e político.

Em Itaituba segundo Frede Vieira/MAB sua constituição começou em 2011:

O movimento inicia seus trabalhos na região em 2010, decide ter um núcleo inicial de militantes no ano de 2011.

Para o movimento à uma disputa política, econômica e ideológica na sociedade, de um lado a classe trabalhadora que é quem gera riqueza nesse país e de um outro lado uma burguesia que não trabalha e mantém o controle sobre os meios de produção e sobre a força de trabalho do trabalhador, então não tem como fazer a disputa de poder se não for atuando de forma direta nas contradições do sistema capitalista. A região do tapajós tem um contexto histórico de exploração de riqueza que precisa ser mudado, é inadmissível uma região com tanta riqueza viver ainda nos dias de hoje o abandono do estado com relação a políticas públicas como educação, saúde, saneamento básico, cultura e lazer. O movimento vem então com o objetivo de somar no processo de luta da região, reconhecendo e respeitando todo o potencial de luta que já existe e com o objetivo maior de construir unidade de forma coletiva.

Essa emergência da CPT e MAB no Oeste do Pará e outros movimentos de resistência relaciona-se a expansão de planos e ações estatais e empresariais, isto é, os grandes projetos pensados para o Oeste do Pará, isto é, são resistências: *“tales resistencias, entendiéndolas como prácticas locales y globales que retan el orden establecido y cuestionan su carácter hegemónico, en un ejercicio que evidencia la existencia de una pluralidad de alternativas que confluyen en el denominado movimiento alterglobalización”* (CEPEDA-MÁSMELA, 2018, p. 60).

Portando, possui matriz de resistência em discutir, analisar e refletir a conjuntura atual face ao paradoxo do crescimento econômico, pela política para construir megaempreendimentos. Além questionar a seletividade das políticas públicas para atendimento ao setor do agronegócio e o projeto modernizador (conservador) de constituição da nação pautada na espoliação/desposseção: perdas de direitos sociais, desterritorialização social e étnica, degradação socioambiental, privatização e mercantilização/mercadorização da natureza. As formas de resistência do MAB aproxima-se ao que Chin e Mittelman (2000, p. 37) pontuam da seguinte forma: *“formas cotidianas de resistencia conducida singular y colectivamente pero que no llegan al nivel de las formas de contestación abiertamente declaradas”*; porém possuindo mais claramente a perspectiva de Cepeda-Másmela (2015, p. 131): *“Las resistencias contrahegemónicas aparecen entonces como aquellas capaces de, por un lado, proponer y construir alternativas concretas frente al orden establecido, y por el otro, de confrontar y retar el aparato estatal en aras de buscar una transformación política”*.



Um das formas (de posicionamento político) para iniciar, unir e integrar ações e grupos de resistência no Oeste do Pará; e, que cabe aqui uma breve discussão apresentativa como forma conectar com as ações do MAB e CPT.

Nós último quatro anos vem se intensificando ações de resistência, por meio (mas não exclusivo) de: Caravanas, Fóruns, Oficinas e Seminários, para discutir direitos humanos, ações, experiências e proposições contrahgemônias, busca de unidade dos movimentos de resistência e construir um discurso alicerçado na voz do amazônida e pensada por amazônidas.

Essa unidade dos movimentos de resistência pauta-se, sobretudo, naquilo Cepeda-Másmela (2015, p 133):

La solidaridad es un elemento fundamental de los movimientos sociales en la medida en que otorga a sus militantes el reconocimiento mutuo como actores que forman parte de una misma unidad o grupo social. Ésta guarda estrecha relación con la identificación de un conflicto en contra de un adversario determinado por recursos, materiales o simbólicos, a los que ambos dan valor. En ese conflicto, los movimientos desarrollan estrategias de movilización y efectúan acciones concretas que rompen con los límites del sistema, dado que éste no posee un grado alto de tolerancia para las prácticas empleadas por estos movimientos (Melucci, 2002, p. 46). Adicionalmente la solidaridad se alimenta de una interpretación común de la realidad y la elaboración de visiones de mundo alternativas, no sólo en la construcción de movimientos sociales localizados sino también para el desarrollo de vínculos entre ellos, como el globalismo de justicia, las cuales constituyen el fundamento de los conflictos en torno a los que los actores se movilizan.

Entre as ações desenvolvidas, em termos de unidade dos movimentos de resistência no Oeste do Pará, podemos destacar:

- **Caravana Agroecológica e Cultural de Santarém** - Visitou comunidades da Floresta Nacional dos Tapajós e na Reserva Extrativista Tapajós- Arapiuns, nos municípios de Santarém e Belterra, entre 22 e 25 de outubro de 2013. As entidades responsáveis pela organização foram: Centro de Apoio a Projetos de Ação Comunitária (CEAPAC), Sindicato de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém, Terra de Direitos, Casa Familiar Rural de Santarém (CFR), FASE e Associação Agroecológica Tijupá;
- **I Caravana do Tapajós**, em 2014 – reuniu cerca 700 pessoas entre militantes e “sociedade civil” da bacia do rio Tapajós, do qual foi realizada ação político religioso (missa), em São Luiz do Tapajós. Logo após a santa missa, foi iniciado o ato público com presença de lideranças Munduruku, Comissão Pastoral da Terra da Prelazia de Itaituba, Movimento Tapajós Vivo, MAB, Pastoral Social de Santarém, Associação Munduruku Pahihi do Médio Tapajós, Associação Munduruku Pussuru do alto Tapajós, Associação Munduruku guerreiros do alto Tapajós; Pastoral Social da Diocese de Santarém, Ministério Público Federal, estudantes universitários e várias entidades que defendem o rio Tapajós e apoiam as caravanas e o ato público. Ato que questionavam o planejamento de construção de 43 usinas hidrelétricas projetadas para a bacia do Tapajós, de médio e grande porte;
- **Seminário sobre Mineração na Região do Tapajós**, 17 e 18 de setembro de 2015 - iniciativa do Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (IBASE), em parceria com a Pastoral Social da Diocese de Santarém, Fórum da Amazônia Oriental (FAOR), Movimento

Tapajós Vivo, Programa de Ciências Jurídicas da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) e Fase Amazônia. Foram debatidos temas relacionados à exploração de minério e os conflitos que a atividade tem gerado, com visibilidade internacional e as resistências em defesa dos territórios frente à mineração no Oeste do Pará;

- **II Caravana em Defesa do Rio Tapajós**<sup>33</sup> – realizado no período de 26 a 28 de agosto de 2016, na cidade de Itaituba. Evento/ato político é coordenado pelo Movimento Tapajós Vivo que envolveu organizações de movimentos sociais dos municípios de Santarém, Itaituba, Jacareacanga e Aveiro. Além de pescadores, barqueiros, garimpeiros, beiradeiros, indígenas, agricultores, extrativistas, trabalhadores urbanos e rurais. O objetivo foi: mobilizar, engajar e articular ações para que movimentos sociais e “sociedade civil” estejam informados, atentos e coesos acerca dos grandes projetos de empreendimentos nos rios da Amazônia; ao mesmo tempo propondo projetos contra-hegemônicos (via oficinas e formação de base). Evento/ato político reuniu cerca de 1.100 pessoas;

- **Pré-Fórum Social Panamazônico (FSPA)** - encontro ocorrido dia 10 de dezembro de 2016, com a participação de 130 pessoas, entre elas indígenas, quilombolas, jovens, mulheres, religiosos, representantes sindicalistas e de associações comunitárias, professores, estudantes e trabalhadores rurais. O tema do FSPA foi: “Alternativas de resistência à destruição do território”;

- **Seminário Amazônia – territórios e significados em disputa**, nos dias 9 e 10 de fevereiro de 2017, em Belém (PA), promovido pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC), em parceria com o programa da FASE na Amazônia. O encontro reuniu pesquisadores, acadêmicos, representantes dos movimentos sociais, lideranças comunitárias, grupos de mulheres, indígenas, quilombolas, que dialogaram sobre os problemas enfrentados tanto com os grandes empreendimentos já concretizados, quanto planejados para a região;

- **Seminário Indígenas, a floresta, o campo e as águas: vozes e políticas no Baixo Tapajós** – entre 5 e 6 de junho de 2017, representantes dos 13 povos indígenas do Baixo Tapajós estiveram reunidos com pescadores, quilombolas, movimentos sociais, sindicatos, universidade, diocese e pastorais sociais de Santarém no Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém. Seminário idealizado por membros do Conselho Indígena Tapajós Arapiuns (CITA) e estudantes indígenas da UFOPA com o objetivo de discutir a conjuntura política desfavorável às populações do campo e das cidades e de construir alianças com outras comunidades tradicionais e setores da sociedade para enfrentar as ofensivas desenvolvimentistas do Governo (Temer) e grandes empresas na Amazônia, o desmonte e as violações dos direitos territoriais e sociais;

- **Encontro dos Movimentos Sociais do Oeste do Pará** - ocorrido de 14 a 17 de setembro de 2017, em Santarém, cujo tema foi: Tecendo resistências para o enfrentamento ao capital. O encontro resgatou ricas experiências de luta e resistência da região: das Caravanas em Defesa do Tapajós; da construção dos protocolos de consulta de indígenas, quilombolas, pescadores(as) e ribeirinhos(as); autodemarcação de territórios indígenas, defesa das terras de agricultores(as) e por educação pública e de qualidade, lutas das mulheres contra o patriarcado, mobilizações de jovens, denúncias contra a violação de direitos humanos, do trabalho de base desenvolvido nas comunidades, enfrentamento contra os monocultivos e as desgraças ao meio ambiente e à saúde humana provocadas pelos agrotóxicos;

- **I Caravana do Oeste do Pará** - No período de 29 de janeiro a 02 de fevereiro de 2018, uma caravana com cerca de 60 pessoas que saiu de Altamira passando por Brasil Novo, Medicilândia, Uruará, Placas, chegando até Rurópolis, com o principal objetivo de vivenciar as realidades da Amazônia e intensificar a luta em defesa dos direitos territoriais de povos e

---

<sup>33</sup> Durante o evento houve o lançamento da Cartilha em Defesa do Rio Tapajós, parceria entre o GETTAM e o Movimento Tapajós Vivo (MTV).

comunidades tradicionais ameaçadas pelo avanço do desenvolvimentismo econômico e da mercantilização da natureza. Com o apoio da ANA Amazônia e da Fundação Ford, a realização da Caravana ocorre por meio do Fundo Dema, representado por um Comitê Gestor, do qual fazem parte a FASE Amazônia, Fundação Viver, Produzir e Preservar (FVPP), Prelazia do Xingu, Comissão Pastoral da Terra (CPT) em Itaituba, Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais (STTR) de Itaituba, STTR de Santarém, Centro de Apoio a Projetos de Ação Comunitária (CEAPAC), Fundo Indígena do Xingu (FIX), Coordenação das Associações das Comunidades Remanescentes de Quilombos do Pará (Malungu) e Fundo de Mulheres Luzia Dorothy do Espírito Santo (FLDES);

Todos estes eventos/atos políticos têm eclodido na “cena pública” como agentes de novos embates, renovação das lutas sociais coletivas e novas alianças, como enfatiza Touraine (1989) é reaproximação entre a base social de uma ação coletiva e suas formas de ação ao nível societal, do qual seria: *“una noción compartida de justicia social, construyen algún tipo de solidaridad entre sus activistas de base y entre organizaciones, y desarrollan propuestas alternativas orientadas a partir de ello”* (CEPEDA-MÁSMELA, 2015, p. 132), de “identidade comum coletiva em termos de luta”. Essas lutas vêm questionar diretamente as determinações gerais de projeto ideopolítico hegemônico de sociedade, possuindo na práxis uma força revolucionária.

Segundo Castro (2016b, p. 17):

Os desdobramentos desse movimento da economia nos territórios da Amazônia têm sido iluminados certamente pela pesquisa crítica e comprometida social e ambientalmente, mas, **sobretudo** pelas mobilizações de segmentos da sociedade que têm resistido, ao longo das últimas décadas, para garantir direitos, apostando na produção de informações, na destruição de estruturas e organizações sociais e da cultura [destruição de estruturas e organizações hegemônicas]; e produzido novos conceitos e discursos na tentativa de nomear, ou semantizar, velhos e novos processos produzidos na fronteira do capital.

A renovação das lutas sociais coletivas e novas alianças pontudas acima são, por exemplo, a aliança entre ribeirinhos e os Munduruku (recentemente, principalmente a partir de 2018) como forma de demarcar por conta própria o território: desta vez, o de Montanha e Mangabal (Projeto de Assentamento Extrativista (PAE)). Além de denunciar o crime organizado da madeira, a garimpagem e a extração ilegal de recursos em seus territórios, como o palmito (MOLINA, 2018)<sup>34</sup>, na região de Itaituba.

Esses cenários de perseguições, intimidações e ameaças estão no contexto e conexas ao avanço de agentes econômicos (multinacionais, megaprojetos, fundos de investimentos

---

<sup>34</sup> Segundo Molina (2018) a autodemarcação do PAE (realizada pela sua comunidade, em aliança com os Munduruku), contribui para aumentar os conflitos, com ameaça de morte e intimidações a moradores e presidentes de comunidades do PAE, entre eles, Francisco Firmino, Ageu Lobo e Pedro Braga, respectivamente.

e bancos de financiamento global) e na mesma proporção a resistência se mobiliza e se articula como um “conjunto da coletividade”, como forma de embate de projetos societários, pois como afirma Bensaid (2009, p. 56):

las normas de la dominación pueden ser quebradas por una crisis y un acontecimiento que no son resultado de una necesidad del orden social, ni de la predestinación de un sujeto histórico, ni de un milagro teológico, sino de la puesta en orden de batalla de prácticas políticas afianzadas en el movimiento que tiende a abolir el orden establecido.

Apesar da mobilização e articulação enquanto coletividade e unidade há práxis diferenciadas de resistências, ou mais precisamente de movimentos sociais<sup>35</sup>, ou seja, as contraofensivas apresentam-se distintas e com repertórios instrumentais particulares, pautado de forma geral, em três dimensões: i) pela não-paralisação (obviamente); ii) pelo questionamento/confronto (embate político-cognitivo); e, iii) formação de base (formação política e social) de novos “atores sociais”.

Entre os movimentos sociais que vem atuando diariamente e questionamento e contribuindo na formação de base em Itaituba, Rurópolis, Trairão, Jacareacanca e Novo Progresso, que, aliás, já destacamos são: CPT-Prelazia de Itaituba e MAB. Os dois movimentos possuem eixos analíticos e de práxis comuns gerais no que concerne: no entendimento de que não houve e não há desaparecimento de classes e lutas de classes (apesar das lutas não serem só de classes), mesmo com a “entrada no jogo” de outros jogadores, como multinacionais, bancos e fundos de investimentos, agroindústria e Estados-nações (no caso a China) há uma configuração padrão é que:

As comunidades Indígenas e Negras, entre outras, são classes subalternas produtivas ou instrumentais, na medida em que estas se comportam como produtoras de alimentos e bens agrícolas, muitas delas compartilham características próprias de economias camponesas, as quais estão subsumidas formalmente no capital, gerando alimentos baratos, pressionando no conjunto da população na determinação dos salários pagos a “destajo”, permitindo a reprodução da força de trabalho vivo, que não é paga pelo capital, mas que garante força de trabalho para ele mesmo. Vivem também em territórios onde hoje o capital quer avançar para acumular a partir da desapropriação das comunidades (VÁSQUEZ CARDONA; SOBREIRO-FILHO, 2016, p. 156).

Isso é importante para demarcação e posicionamento político que constitui o cerne de um movimento social. Esse posicionamento político se permeia na cena pública e/ou debates

---

<sup>35</sup> A compreensão que adotamos de movimentos sociais ancora-se na “percepção” de Alain Touraine, como um movimento de ação coletiva (continuada e organizada), política e de conflito, conduzida por “atores sociais” que colocam em causa um modo de dominação social (histórica e social) generalizada, isto é, tem como foco determinada “situação social” (contraditória, degradadora, discriminatória, desigual e opressiva), buscando ruptura com um sistema e lógica política, cultural e social (TOURAINÉ, 1984; 1989).

públicos, por exemplo, nas audiências públicas (no qual há um embate político-cognitivo), particularmente, acerca dos projetos portuários, que podemos citar (os portos): Unitapajós (Bunge/Amaggi), Cianport, Hidrovias do Brasil, Transporte Bortolini, Odebrecht e LDC. Além, audiências da Ferrogrão e Pequenas Centrais Hidrelétricas, do Cupari e do Itapacurá. E isso fica muito bem destacado também nas entrevistas realizadas com a CPT-Prelazia de Itaituba e o MAB, em 2015, após a audiência pública acerca dos portos da Cianport, Transporte Bortolini, Odebrecht, em Santarenzinho.

Tanto a CPT quanto o MAB fazem uma crítica ao porto da Unitapajós (e a Fundação Bunge) e as compensações ambientais, cuja operação do porto se deu em 2014. Segundo Jurandir Silva, da CPT (em entrevista e descrita no nosso caderno de campo), não só enfatiza que 8 milhões de reais em compensações para Barcarena e Itaituba praticamente não se concretizou até aquele momento (em 2015 como também posteriormente em nossa pesquisa) como também o acordo assinado pelo Convênio Prefeitura e ATAP<sup>36</sup> foram insuficientes para arcar com impactos negativos (prostituição, violência, desmatamento e inchaço populacional e estrangulamento do setor social) desses empreendimentos<sup>37</sup>: Tanto que Jurandir Silva ainda destaca: “Essa pergunta ainda estar sem respostas, pois não tenho conhecimento desta compensação” (Jurandir Silva/CPT-Prelazia de Itaituba) (nossa pergunta foi: Como estão ocorrendo as compensações ambientais e ações da Bunge?).

Já Frede Vieira do MAB destaca que:

[...] a fundação BUNGE no ano passado, nos, lá dentro da câmara municipal as vezes nos consegue algumas informações né, então algumas pessoas devem passar algumas informações pra nós, então eles articularam uma reunião pra discutir sobre a Fundação BUNGE tava disponibilizando, tava investindo KM 30 em Miritituba e em Barcarena 8 milhões de reais, e nos conseguimos entrar nessa reunião, na doida mesmo assim, fomos lá, eles estavam reunidos numa sala e a gente entrou pra gente poder ouvi o que eles tavam conversando. Então tinha esse recurso e que inclusive era pra ser investido a partir de novembro do ano passado, né, mas você chega em Miritituba e continua não tendo nada.

E aí é assim, nós fica no questionamento pra onde é que foi esse dinheiro, a fundação de fato, vai investir, tá investindo ou aonde foi que botou esses 5 milhões, pra nós é muito pouco ainda, porque assim não é 8 milhões que eles vão investir no prazo de dois anos, não, é 20 milhões que eles tão dizendo que vão investir no prazo de cinco anos, aliás, 8 milhões no prazo de cinco anos, e aí dividido entre Campo Verde que é lá o KM30, distrito de Miritituba e Barcarena a promessa da fundação Bunge é que desses 8 milhões, pelo menos 60% vai ficar entre Distrito de Campo Verde e Distrito de Miritituba, e pra nós é muito pouco esse valor, por conta do tamanho do gargalo que tem ali, e também por conta do lucro que essas empresas vão ter, né, quando esses portos começar a funcionar aí com aquele número de

<sup>36</sup> O acordo assinados pelo Convênio Prefeitura e ATAP não são considerados compensações, e sim condicionantes para concessão e renovação de licença ambiental, do qual o Estado o ente flexibilizador.

<sup>37</sup> Cabe destacar que o terminal portuário da Bunge, agora chamado Unitapajós (BUNGE/AMAGGI) está em operação desde abril de 2014. A Cianport e Hidrovias do Brasil começaram a operar no segundo semestre de 2016.

circulação de carretas que eles tão colocando ali, que pra eles, eles tão colocando aquilo ali, mas pra nós significa que não vai ser só aquilo, que tem muito mais. Porque uma coisa é Santarém, o projeto santarenzinho ouvi falar que vai ter uma circulação de 600 carretas por dia, outra coisa é a Bunge também com as suas frotas de carreta, outra coisa é a hidrovia do Brasil também, entendeu, Cargill, cada empresa daquela ali, quer queira quer não, eles podem até não chegar cada uma a 600 carretas, mas tu pode ter certeza que 100 carretas cada um vai ter, cada porto daquele ali, entendeu, então significa que vai triplicar a movimentação das carretas, triplicando isso, já que eles tão dizendo que escoar por aqui é mais barato, e de fato é, porque eles não precisam dar toda uma volta pra chegar no porto de Santos, pra poder mandar essa soja pra Europa, entendeu, então por aqui vai ter uma diminuição de gastos muito grande, isso significa pra eles muito lucro, então por isso que pra nos 8 milhões de reais da fundação Bunge não á nada. (Entrevista com Fred Vieira, liderança do MAB em Itaituba - concedida a nós em fevereiro de 2015).

Frede Vieira/MAB ainda acrescentam, com riquezas de detalhes, muitas das dinâmicas territoriais, na entrevista realizada, em maio de 2016, a partir da inserção de lógicas e dinâmicas capitalistas na região, com os portos e o circuito de grãos:

[...] assim o que se tem na região agora ... recentemente agora né nós tivemos mais uma morte de uma mulher ... de uma trabalhadora ... ocasionada por esse por essa forte intensificação né e um índice ainda mais elevado no número de carretas ... agora aqui na região ... e aí ... tem tem uma questão a se observar ... que:: além do do índice alto de fluxo, do fluxo de carretas na região que aumentou nesse último período nós temos muito mais carreta aí ... passando na rodovia né ... então isso é um impacto maior nós temos agora um índice de prostituição muito maior ... nós já não temos mais o caminhoneiro que vinha aqui na cidade que ia lá na comunidade no boteco no bar assediando as mulheres e meninas ... mas temô as meninas que tão indo atrás dos caminhoneiros pra se prostituir ... né ... nessas comunidades então isso isso agora intensificou de uma certa forma que pra nós trabalhadores não é bom ... né ... não é bom porque? ... as mulheres, as meninas, as adolescentes principalmente ... tão vendo isso como um mercado de trabalho que é muito bom ... ganhar um dinheiro lá:: fácil ... mas pra nós assim ... o direito delas estão violados porque elas são adolescentes são crianças né ... e ninguém sabe de certa forma como é que elas são usadas lá por por esses caminhoneiros então tem .. tem esse lado né o:: o alto ... o alto índice de fluxo de carretas tem muito mais carreta agora ... tem o alto índice de mortes no trânsito ... a falta de respeito dos carreteiros né na 163 e na Transamazônica permanece de forma muito forte ... inclusive na última mobilização que nós fizemos aqui ... no dia::: no dia dez né desse mês nós sofremos uma repressão muito grande assim ... nós conseguimos fechar a rodovia por uma hora e já tinha um fluxo de carreta absurdamente absurdamente muito grande ... quase de seis sete quilômetros então aumentou o fluxo de carreta ... uma outra questão é é:: o alto índice também de acidentes nas cidades agora ... tanto no município de Trairão ... que é onde a rodovia 163 corta bem no meio lá ... a comunidade e aqui em Itaituba ... a chegada dessa turma aqui pra dentro ... então assim a gente tem aqui em Itaituba todo o tempo o índice de violência no trânsito aumentando cada vez mais dia dez de março nós tivemos a oportunidade de além de fazer de além dia dez não dia oito de março de além de fazer a luta né ... em favor de direitos das mulheres fizemos também uma luta é::: questionando essa questão da violência no trânsito e aí denunciávamos também que aí esse esse inchaço populacional já veio ocasionado tanto pelo anúncio das hidrelétricas quanto também agora pela intensificação da construção de todos esses portos que tão aí ... então assim só são impactos negativos até agora ... todos os impactos são negativos aqui na região e agora a denúncia que nós tamô fazendo que:: é::: nós tamô dizendo assim ô “vai ficar aqui também os filhos da soja” ... por esse aliciamento aí de adolescentes de jovens né que ocasionam sempre que uma três várias engravidam e essas caras geralmente tem família tem mulher e vão embora vai ficar aí ... assim como em Altamira tem os

filhos da barragem né aqui também vai ter os filhos da soja ... se vier se vier a mineração em peso vai ter os filhos da mineração né ... e se vir também as hidrelétricas também os filhos das hidrelétricas ... e além disso ... estrada de ferro e essas coisas tudo que tá pautado aí e aí essa questão que:: nós tava agora discutindo o período da vulnerabilidade né desses adolescentes que de fato é isso ... dessas mães principalmente das mulheres né que são as que mais sofrem ... tanto aquela que vai lá e se prostitui quanto a mãe daquelas adolescentes também que de certa forma não consegue segurar ela e ela termina de entrando nesse caminho vendo como uma forma de:: ... ganhar um dinheiro mais fácil é:: se prostituindo e isso pra nós é inadmissível porque não é desenvolvimento que o MAB pelo menos e outras organizações outras organizações que nós temos conversado tem sonhado aqui ... nós temos sonhado com o desenvolvimento que melhore a educação que melhore a saúde né que melhore o trânsito né que melhore o lazer que melhore a cultura né que dê espaço pra juventude possa se capacitar que dê espaço pra juventude é:: chegar as universidades que dê espaço pra juventude ter acesso ao emprego que dê espaço pra juventude sair do do mundo das drogas que tá chegando agora na região de forma muito pesada né e que dê espaço pra juventude também ... é ... ser inserida nesse processo de construção do desenvolvimento em que ela não é inserida assim como toda a população também não é inserida aqui nessa região ... então por isso que pra nós é no último período pra cá as coisas ela vem só se intensificando ... agora também nós olhamos por um outro lado até também pra gente não ficar apontando só os problemas ... dentro disso que que nós ganhamos com isso? ... nós ganhamos um povo ... mais revoltado. Nós ganhamos um povo que passa a mudar a consciência né com relação a questão desses grandes projetos porque sonhavam uma coisa e na realidade na prática é outra coisa ... né então quem sonhava que os portos ia trazer desenvolvimento que ia circular dinheiro pro meu filho e que ia ter emprego pro meu marido e ia receber um salário melhor ... então a ficha começa a cair ... é totalmente diferente ... é mais pessoa chegando é mais gente disputando o mercado de trabalho e quem ganha é aquele que tem uma qualificação melhor ... mas mas mesmo assim tendo uma qualificação melhor eu não sou valorizado pela minha qualificação ... no dia que eu disser lá “ô ... preciso ganhar mais” eles vão dizer “não tem se você quiser é isso” “ah:::” “então vai pra rua a fila anda tem vários aí fora esperando” ... então também tem essa situação e isso abre um:: se transforma num campo aberto pras organizações sociais tanto do campo quanto da cidade dialogar com essas populações né que tão aí indignadas e revoltadas e começando a perceber ... que esse modelo de desenvolvimento ele não serve pra classe trabalhadora ... e que ele serve pra beneficiar uma pequena parcela ... né de de de pessoas e de empresas que são quem explora ... quem vão continuar explorando os trabalhadores caso não haja aí uma intervenção forte da parte da classe trabalhadora com relação a questão desses exploradores.

Essas dinâmicas territoriais são fontes de discussões, nas comunidades, promovido pela CPT, como assinalado por Egídio Sampaio/CPT-Prelazia de Itaituba:

então ... de principio é de discutir com os comunitários com os ribeirinhos ... impor no sentido de transmitir as informações que a gente tem e também tentar trabalhar junto na busca do entendimento do que é realmente esses portos e quais os impactos que eles vão causar na vida dessas populações desses ribeirinhos ... essas pessoas que moram em Miritituba é:: eles ... a informação é de que os portos chegou ... chegou os portos “ah: isso é bom” mas bom pra quem? já começaram os impactos ... então é nesse aspecto que a CTP questiona e que a gente faz questionar também o governo os poderes constituintes ... no sentido do que esses portos vem trazer pra essas populações que são ... mais fragilizadas (Egídio Sampaio/CPT-Prelazia de Itaituba, entrevista realizada em maio de 2016, em Itaituba)

Seus posicionamentos (enquanto movimento social) foram e expressam o que historicamente foi às políticas e planejamentos pensados e executados para região amazônica e oeste do Pará consensos, acordos e alianças forjadas entre o Estado e o grande capital para criar uma espécie de “capitalismo butre” (HARVEY, 2014). Esse “capitalismo butre” seria constituído de práticas predatórias que se alimentaria e/ou retroalimentaria ações canibalescas, de espoliação/despossessão e que canalizaria predominantemente, sobre grupos sociais vulneráveis, os “resíduos”, as contradições e as degradações (HARVEY, 2018).

As formas de lutas e resistências da CPT e do MAB em Itaituba, com relação aos grades projetos (que inclui logicamente os projetos portuários), são:

Trabalho de base nas comunidades para que estas se empoderem e lutem por seus direitos;  
 Seminários sobre os grandes projetos na região do Tapajós;  
 Formação/Oficinas sobre direitos e a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho;  
 Acompanhamento de Defensores de Direitos (Elmara Guimarães/CPT-Prelazia de Itaituba).  
 O movimento tem desenvolvido junto aos parceiros da região lutas conjuntas como pressão em órgãos públicos em forma de ocupação, trancamento de estradas como a transamazônica e BR 163, formação política com mulheres, seminários em defesa dos rios e das florestas, formação com a juventude, oficinas sobre direitos nas comunidades, mobilização de rua nas áreas urbanas, caminhadas, ocupações urbanas e construção de pautas coletivas em busca de direitos básicos (Frede Vieira/MAB).

Essas formas de lutas e resistências da CPT e MAB (logicamente sintetizada aqui na tese; pois o detalhe das formas de luta e resistência dariam “armas aos inimigos”) dialogando com Mézaros (2005) seriam negação radical da estrutura completa de comando político do sistema, pois como enfatiza nessa “fase” (antes da inversão do monopólio do poder político) - a negação é imprescindível e adequada ao seu papel assumido de transformação social e de poder significativo de transformação global- assim, a negação seria uma bússola de toda a caminhada.

Contudo, acompanhado de ações objetivas (como formação de base, do qual CPT e MAB realizam) buscando contrapor estruturas, ordens e políticas hegemônicas do sistema capitalista e de um Estado com posicionamento de classe a favor de frações hegemônicas. Assim segundo Mézaros (2003) seria uma forma positiva e “sustentável” para emancipação da reprodução sociometabólica do capitalismo, mas alicerçada sobre o bem social da maioria das classes sociais.

Esse processo de luta e de organização, que é essencialmente político, vem sendo construído pela CPT e MAB, por meio, sobretudo, de laços sociais e alianças (parcerias) seja



na busca para amadurecimento em termos de aprendizagem constante (reuniões e/ou seminários) seja para abrir o debate político e elaborar “projetos sociais/políticos” comuns.

Entre as parcerias para o amadurecimento em termos de aprendizagem constante foi à realização do Seminário Portos na Região do Tapajós (Figura 61), no dia 21 de Junho de 2017, em Itaituba. O Seminário constituiu um espaço de trocas de informações, debates e “afinamento” com relação à compreensão da linguagem política via tipologias e significações do âmbito portuário. No seminário tivemos a oportunidade de palestrar (Arco Norte, Portos e Itaituba), no qual discorremos acerca da política portuária brasileira, os investimentos federais, os portos planejados para o Oeste do Pará (Itaituba e Rurópolis), o projeto e o corredor Arco Norte, os “impactos” decorrentes do “Complexo Portuário de Miritituba”, conflitos socioterritoriais, a relação dos portos e o agronegócio.

O seminário reuniu além de jovens militantes da CPT e do MAB, a ONG Terra de Direitos, Sindicato dos Trabalhadores de Educação Pública do Estado do Pará em Itaituba (SINTEPP-Itaituba), Ministério Público e Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itaituba (STTR –Itaituba) e Associação Indígena Pariri - Munduruku. Além disso, conseguiu atrair a mídia local, um importante elemento, pois dialogando com Acsegrad (2004) houve a acumulação de força simbólica “no plano da legitimidade e colocando em causa o conteúdo das noções prevalentes de justiça” (p. 29) e visibilidade na esfera pública (pressionando organismos estatais e empresariais).

**Figura 61:** Fotos do Seminário Portos na Região do Tapajós, Itaituba.



Esse Seminário contribuiu para traçar várias formas, legítimas, de “desobediência” (política) ou a ação direta não violenta (RENOU, 2018), por meio do processo formativo, de entendimento de jogos políticos, políticas infraestruturais, nomenclaturas e conceitos usados por racionalidades hegemônicas. Com isso possuir e calcar discursos-argumentativos críticos capazes de não aceitar práticas/políticas desumanizadoras e espoliativas e com imperativo de implementar estratégias políticas nortearas de processos de reordenamento social conforme as condições ontológicas da vida, assim também enfrentando ou desconstruindo as formas

jurídicas, a racionalidade econômica e a lógica do mercado (LEFF, 2017). Logicamente o fio condutor (estruturada) na luta por justiça social, sobretudo, para mobilizar politicamente os jovens (que foram, aliás, no Seminário um número expressivo, vide Figura 62) para analisar as questões políticas no cenário nacional e global e as conexões e implicações nos territórios e nas comunidades de Itaituba e região.

Outro importante Seminário (que foi dividido em dois) foi o Seminário Portos no Rio Tapajós, realizado, respectivamente, nos dias 19 e 20 de setembro de 2017, nos municípios de Itaituba e Rurópolis. O Seminário contou com a participação de CPT, MAB, Terra de Direitos, IBASE (com apoio financeiro), Associação Indígena Pariri – Munduruku, estudantes de ensino médio, Associação de Remanescentes de Quilombos do Arapemã, ribeirinhos, indígenas e moradores de Santarenzinho.

**Figura 62:** Seminário Portos no Rio Tapajós, realizado nos municípios de Itaituba e Rurópolis



**Fonte:** fotos de Jondison Rodrigues. As fotografias (A) e (B) são do Seminário ocorrido em Itaituba e (C), (D) e (E) do Seminário em Rurópolis. A fotografia (F) mostra alguns dos jovens militantes do MAB.

Esses seminários também contribuíram no lançamento da cartilha “portos no tapajós: o arco do desenvolvimento e da justiça social?” (Figura 63), desenvolvida pelo IBASE e de autoria de Jondison Rodrigues, no qual apresenta de forma sintética e crítica “revelando” os impactos e conflitos decorrentes da instalação de portos em Itaituba, além de mostrar as estratégias, os investimentos, os portos planejados e o projeto sustentador, o Arco Norte.

**Figura 63:** Cartilha Portos no Tapajós: O Arco do Desenvolvimento e da Justiça Social?



A cartilha não foi apenas um retorno (acadêmica e política), mas, sobretudo, um instrumento de luta de movimentos sociais e associações. Instrumento que se pautaram nos discursos reiterados, principalmente CPT e MAB, acerca desses projetos portuários, desde o início de territorialização empresas nacionais e multinacionais ao longo da margem direita do Rio Tapajós (em termos de funcionamento do complexo portuário), a partir de 2014.

Essas parcerias da CPT e MAB estão muito distantes da velha dicotomia de movimentos culturais e movimentos históricos (TOURAINÉ, 2006), são movimento políticos, questionares e propositivos; e, que apesar peculiaridade de luta e caminhos de diferentes de emergência (SOBREIRO-FILHO, 2015) apresentam uma organização sistêmica, em termos de solidariedade e cooperação sistêmica, possuindo ao que assinala Sobreiro-Filho (2017) construção de pontos de luta comuns e *commons* agendas. Solidariedade e cooperação

sistêmica vêm sendo tecida lentamente, cujo exemplo, é a parceria e apoio na elaboração da comunidade de Pimental e São Francisco<sup>38</sup>, junto com a ONG Terra de Direitos (Figura 64) e o documentário ‘Protocolos de Consulta no Tapajós: experiências ribeirinhas e quilombolas’, do qual sintetiza se organizaram para enfrentar as recentes ameaças aos seus territórios (Figura 65).

**Figura 64:** Imagens e fotografia do protocolo de consulta, o ato de lançamento do Protocolo e fotografia dos membros apoiadores (MAB, Terra de Direitos e CPT)



**Fonte:** MAB. A imagem (A) é Protocolo comunitário, a imagem (B) é o cartaz do ato de lançamento. (C) Mesa de dos membros apoiadores e contribuidores: Gelsiane Nascimento/MAB (na esquerda), Pedro Martins/ONG Terras de Direitos (no centro), Raione Lima/CPT (na esquerda). A fotografia (D) são moradores das comunidades durante o ato de lançamento do protocolo comunitário<sup>39</sup>

<sup>38</sup> As Comunidades abrigam atualmente cerca de 320 famílias.

<sup>39</sup> O Protocolo de Consulta das comunidades ribeirinhas entregues antecipadamente ao Procurador do Ministério Público Federal (MPF), em Santarém, Paulo de Tarso Oliveira, no dia 13 de novembro de 2017 (TERRA DE DIREITOS, 2018).

**Figura 65:** Imagens de folder e do vídeo do documentário “Protocolos de Consulta no Tapajós: experiências ribeirinhas e quilombolas” (lançado em Santarém, dia 28 de maio de 2018).



**Fonte:** Terras de Direitos

Segundo Terras Direitos (2018) o protocolo comunitário das comunidades ribeirinhas de Pimental e São Francisco reafirma o direito à consulta prévia, livre e informada (Portanto, pautando-se, sobretudo, na Convenção 169 da OIT) a estas duas comunidades, existentes há mais de cem anos, que dialogando com Leff (2018) reivindicam o reconhecimento as seus modos ancestrais de vida e territorialidades seculares, que são reinventam (alimentam) suas identidades e ressignificam seus mundos de vida, por meio da reflexão-ação, que são em síntese reproduções das suas condições de existência, da sua produção da vida presente e futura do seu “patrimônio comunitário”<sup>40</sup> (SÁNCHEZ-JIMÉNEZ, 2018).

<sup>40</sup> “El patrimonio comunitario es una serie de recursos dotados de intangibilidad y materialidad; la primera se refiere a la capacidad social y la segunda a los recursos materiales que pueden movilizarse para las necesidades colectivas. Por un lado, la capacidad social representa los recursos intangibles que poseen las comunidades y que son dirigidos a través de acciones consensuadas para establecer estrategias que consoliden su bienestar (véase comunalidad). Es decir, son los atributos que la comunidad pone en práctica a través de su cosmovisión, como principios de reciprocidad, ayuda mutua y redes de apoyo que conllevan a la cohesión social y el beneficio colectivo (Barkin, et al., 2011). Por otro lado, los recursos materiales comprenden bienes producidos o disponibles en el medio natural en el que la sociedad se encuentra. Estos recursos en su conjunto permiten la reproducción social, no solo en términos económicos, sino todas las dimensiones sociales y ecológicas en las cuales los miembros de la sociedad interactúan. El concepto de patrimonio comunitario ha sido construido con base en el estudio de procesos de transformación social, económica y ecológica que en las últimas décadas han emprendido comunidades indígenas, rurales y campesinas a través de diversos movimientos para preservar y

Ainda para Terras Direitos (2018) o protocolo comunitário das comunidades ribeirinhas além de apontar, ainda, em que lugares, de que maneira e com quais segmentos a consulta deve ser realizada, aportando nos elementos do campo dos direitos consuetudinários, (no campo do Direito consuetudinário) que é o direito que surge dos costumes de certa sociedade, não passando por um processo formal de criação de leis, onde um poder legislativo cria leis, emendas constitucionais, medidas provisórias; partindo

[...] da ideia de que a presença em um território por longo tempo gera direitos aos sujeitos; que o modo de vida demarca diferenças; que a consciência da diferença promove a ação política de identidade; que as questões ambientais-culturais são componentes importantes na produção dos saberes e dos modos de relação com a terra e o ambiente natural; que a cultura imaterial e os significados dados expressam saberes e racionalidades próprias e não são aspectos dissociados da cultura material. Essa caracterização explicita que a memória do processo histórico vivenciado por esses segmentos, quando tornada consciência histórica coloca os sujeitos em movimento de luta por direitos. A luta por autonomia de autodenominação e autodefinição está presente. Revela portanto, uma novidade no mundo político: segmentos invisibilizados começam a dizer a sua palavra. E a dizem de forma radical: baseada na autodefinição dada pela consciência histórica (THUM, 2017, p.166).

Cabe ainda destacar que os protocolos comunitários são instrumentos de produção de segurança jurídica, por meio de leis consuetudinárias:

Las leyes consuetudinarias son principios, normas y reglas localmente reconocidas, que son mantenidas y transmitidas oralmente y son aplicadas por instituciones comunitarias (por ejemplo, consejos de ancianos) para que rijan internamente o guíen todos los aspectos de la vida. Incluyen reglas y normas para controlar el acceso a los recursos naturales y asegurar un uso sostenible y equitativo, así como códigos de ética para el uso y transmisión apropiados de conocimiento tradicional (SWIDERSKA, 2012, p. 27)

Ainda segundo Swiderska et al. (2012) com isso permitiria que as comunidades tomem decisões caso a caso sobre propostas de desenvolvimento ou projetos, com base em uma rol grande de informação prévia, assim como discussões e deliberações a nível comunitário. Com também afirmar e defender seus direitos consuetudinários contra ameaças externas. E como aconteceria e procedimentos de CLPI (Consulta Livre, Prévia e Informada), que possibilitaria com isso às comunidades negarem, consentirem ou vetarem propostas ou projetos de “desenvolvimento”.

A CPT e MAB (juntamente com a ONG Terras Direitos) é serem agentes que possam contribuir melhoraria da organização, representação e coesão entre as comunidades, ao apoiar

---

proteger sus identidades, tradiciones, territorios y estilos de vida; al mismo tiempo que satisfacen sus necesidades y encuentran vías para confrontar el dominio del capital” (SÁNCHEZ-JIMÉNEZ, 2018, p. 339).

comunidades na elaboração do Protocolo comunitário da Comunidade de Pimental e São Francisco. Assim como lutar junto com as comunidades em defesa dos direitos consuetudinários, isto é, tradicionais.

Assim não é emolduramento ou concessão de honraria a ser fixado na parede, mas mostrar (destravar silenciamentos) que há outros “atores” de resistência para além dos Munduruku e de ONGs, principalmente no que concerne a convocação de debates e a formação de base, nesse contexto de expansão dos portos do agronegócio e *trading* nacionais e internacionais, bancos e fundos de investimentos e o estado-nação chinês, além do projeto de Estado brasileiro, chamado Arco Norte.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cenário mundial recente é constituído de dinâmicas econômicas e políticas complexas, cujo protagonismo é do capitalismo financeirizado (fundos, bancos e gestores de aplicação) co-associado a multinacionais; mas também é permeado de uma ordem multipolar contemporânea. Ordem essa representada por uma nova fase, o do “imperialismo dos países do Sul” (em termos trocas comerciais), como, Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul (BRICS) (a China como principal agente), que começam a se tornar investidores, por meio de fundos, bancos internacionais e empresas estatais, em vez de serem somente “beneficiários de investimento”.

Estados-nação esses que vem se estruturando, baseado, de forma geral: i) na elevação das taxas de juros e câmbio; ii) em políticas de austeridade fiscal; iii) em incentivos fiscais a empreendimentos estrangeiros; iv) na criação de agências, cédulas e carteiras de investimento; v) na criação de leis e regimes fiscais e regularização como processo de estrangeirização de terras; vii) na construção de parcerias público-privadas; e, vii) no fortalecendo grandes produtores rurais, agroindústrias e novos agroexportadores.

Esse cenário se conecta, desde o início do século XXI, as dinâmicas políticas econômicas e territoriais brasileira, resultado da expansão de agentes econômicos transnacionais (multinacionais, *tradings*), bancos e fundos e o Estado. O Estado brasileiro torna-se um “jogador-participante” e incitador do rentismo e do parasitismo financeiro, já que (concebe e estrutura) “‘la autonomía’ de lo financiero es una construcción institucional fuerte, por cuanto se beneficia del apoyo de todo lo que la sociedad capitalista actual considera fuerzas materiales y simbólicas, y, al mismo tiempo, es un espejismo” (CHESNAIS, 2003, p. 45).

O papel do Estado brasileiro é um estruturador, planejador, mediador e jogador que molda, estrutura, regula e subsidia, para: sustentar os ajustes espaciais capitalistas e executar políticas seletivas que são encaradas como política de Estado (de estado-nação), como forma ganhos materiais e simbólicos. Essas duas dimensões (ajustes espaciais e políticas seletivas) formam e conformam um sistema contínuo de mobilidade induzida e improdutiva de produção de demanda por mercadorias/*commodities*, e, principalmente de financiamentos para a especulação fictícia (ações e fundos), a ampliação do capital fictício no Brasil, e, particularmente na Amazônia.

Essa “construção institucional forte”, do Estado, expressa-se pela injeção de créditos e títulos, como forma de concretizar promessas sobre a atividade produtiva futura, chamados

projetos/investimentos “*greenfield*” (empresa ou projeto que não apresenta operação preexistente, ou seja, ainda está em processo de implantação ou que se encontra em estágio inicial de operação); muitos projetos portuários vem se sustentando nesses tipos de investimentos, assim como em *funding*<sup>1</sup> de longo prazo. Esses são os tipos de projetos que o Estado vem incentivando, por meio de constantes lançamentos de títulos de dívida pública (em frase de Harvey (2018, p.86): no “comércio da dívida pública”), financiando, fusões e aquisições de empresas (estatais e/ou privadas). Essa é outra feição de um Estado que não se verificava décadas atrás no Brasil, e, nos seus planejamentos, especialmente para a Amazônia. Parafraseando Havey (2018): “a aceleração da produção e circulação tem sido a cruzada fetichista desses tempos” (p, 161), com rastros de “degradação dos comuns ambientais” (p. 172).

Essa “construção de Estado”, por meio de sua nova feição, insere-se no processo de reestruturação do sistema capitalista mundial, constituído pela produção seletividade de lugares e instauração de novas territorializações do capital e dos agentes econômicos, do qual os portos são signo, símbolo e célula internacional da fluidez logística global de *supply chain*, ao “oferecer suporte e agilidade logística”; capaz de organizar, armazenar, etiquetar e também transbordar riquezas e contradições para suas hinterlândia. Em nossa dissertação (RODRIGUES, 2012, p. 125) já fazíamos uma reflexão que alimenta e confirma essa tese, de que: “Esses terminais são elementos fundamentais do PAC, pois, os 74 terminais do PAC na Amazônia Legal possibilitariam avanços na área de logística global, no armazenamento temporário nos terminais (modelo *Just-in-time*) para barateamento de remessas, devido a tarifas de estocagem mais em custo do que portos organizados, e circulação dos fluxos, pela proximidade física da área de extração/produção de mercadorias e recursos naturais, facilitador para uma sincronização suave entre modos de transporte, transportadores e serviços de logística e, conseqüentemente, a sincronização entre operações marítimas e de transporte terrestre”. E é nesse contexto que o porto, como construção social e estrutura espacial fixa, é um nó que se vincula com outros lugares e exerce atração sobre e com múltiplas redes, materiais e imateriais.

Em virtude, sobretudo, do porto, ser um “nó de articulação nacional-global” e fontes constantes de aberturas de créditos de bancos internacionais, o Estado vem planejando e criando políticas públicas (de longo prazo e continuada), concedendo: i) incentivos fiscais e terras; ii) financiando o “setor logístico”, com parceria pública-privada; iii) promovendo

---

<sup>1</sup> Corresponde à mobilização de recursos de terceiros via mercado de capitais ou mercado bancário com prazo de amortização compatível ao prazo de maturação do investimento que se pretende implantar.

ordenamento territorial e o planejamentos intermodal; iii) concedendo autorizações para construção de portos privados em diversas regiões do Brasil, particularmente na Amazônia Oriental. Esse planejamento do Estado enquanto política de Estado é expressa, a partir de 2007, no contexto do PAC, porém de forma mais contudente e específica, em 2012, com o PIL – Portos, do qual canalizou aproximadamente R\$ 54,2 bilhões, destinados a estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de TUPs para todo o Brasil.

Foram 50 TUPs financiados pelo Estado brasileiro, no qual 27 empreendimentos “serão” na Região Norte, com um “investimento” de R\$ 1,8 bilhão. Muito desses TUPs financiados pelo BNDES, por meio dos chamados “empréstimo-ponte”; financiamento a um projeto com o objetivo de agilizar a realização de investimentos, por meio da concessão de recursos no período de estruturação da operação de financiamento de longo prazo, do qual teve como *benesse* os portos da Cianport e Hidrovias do Brasil; e, por meio de incentivos fiscais, energéticos e hídricos, o Grupo Amaggi.

Os portos significariam a partir da síntese do que afirma Vainer (2007), o local, o regional, o nacional e o global que se entrelaçam e convergem na constituição de consórcios empresariais e coalizões políticas para viabilidade de grandes projetos de infraestrutura. Porém, o Estado é o agente produtor da organização particular do espaço político e o exercício do poder, do qual busca monopolizar os procedimentos de organização do espaço e do tempo, erigidos por redes de dominação e de poder de um setor/classe/fração hegemônica.

Portanto, o Estado é um campo de forças e campo de lutas orientadas para o monopólio da “manipulação” legítima dos bens públicos, mas também lutas pelo controle desse capital e do poder correlativo, sobretudo, do poder sobre a redistribuição dos recursos públicos e os benefícios associados (abuso de poder, o exercício arbitrário da autoridade e poder simbólico). “Recursos públicos e os benefícios associados” dispostos nas estratégias políticas dirigidas a impor uma visão particular e homogênea de um projeto de Estado, do qual o estado do Pará não é apenas plataforma/corredor de riquezas minerais, mas também de água, trabalho e terras, com ênfase recentemente, corredor (política) de exportação de *commodities* agrícolas.

O Estado nesse jogo de acúmulo e monopólio de diversos tipos de capitais e lucros, pautada em relações de poder, realizam diversas práticas violentas e colonialistas. Práticas que consistem na imposição e na garantia duradoura de regras e normas que institucionalizam as relações ou frações de classes específicas de uma sociedade capitalista, isto é, contribuem significativamente para essa reprodução (crescente privatização das forças de produção e

apropriação privada continuada do excedente na forma de lucro), com a estruturação do mercado.

Assim, ao longo desta tese procuramos destacar a ação, ou seja, a lógica e as estratégias do Estado brasileiro e seus efeitos, por meio de políticas públicas para a produção de complexos portuários no Oeste do Pará. Certamente, e, obviamente, a tese não teve o propósito de esgotar o tema, que é analisada cientificamente, mas também em uma perspectiva política, até mesmo pela sua complexidade e processualidade de ações estatais e empresariais na região Amazônica, que se entrelaçam com: projetos hidrelétricos (pequenas e grandes centrais hidrelétricas: do Cupari e Itapacurá; hidrelétricas no “Complexo do Tapajós”: UHE São Luiz do Tapajós, UHE Jatobá, UHE Jamanxim, UHE Cachoeira do Caí, UHE Cachoeira dos Patos, UHE Chocorão e UHE Jardim do Ouro) e termelétricos (em Barcarena), ferroviários (Ferrogrão e Ferrovia Paraense), rodoviário (Br-163), hidroviário (hidrovia do Tapajós-Teles Pires) e rodoviário (Br-163).

Os portos na Amazônia, principalmente no Oeste do Pará, entrelaçam com grandes projetos supracitados, pois os portos são estruturas espaciais que concentram e redistribuem fluxos econômicos globais. Assim, os portos privados, principalmente do agronegócio, o controle é mais “rigoroso” sobre o processo de fluidez, pois permitem dar *“soportes materiales específicos para la operación de esta nueva forma social de organización territorial, en la cual hay que establecer un exhaustivo control espacio-temporal, dada la discontinuidad que lo caracteriza”* (MARTNER-PEYRELONGUE, 1999b, p.180). No caso de cadeia de *commodities* é imprescindível fontes alimentadoras: a logística de transportes e intermodalidade. A programação é realizada de maneira simultânea e instantânea, em virtude: a) de horários de saída e chegada de *commodities* em função dos contratos firmados; b) dos seguros das mercadorias; c) o combustível gasto e o salário dos trabalhadores; e, principalmente, d) a cotações na bolsa de valores das *commodities*.

Além dessa perspectiva, de pensar os portos do agronegócio e a articulação com outros grandes projetos de forma articulada, como também de forma sistêmica e inserida no contexto de políticas públicas portuárias para produção de complexos portuários no Oeste do Pará. Política essa que vem configurando de um projeto interventivo arbitrário e violento, do qual o Estado é o “espoliador oficial”, apesar das empresas portuárias, agroindústrias, bancos, fundos, multinacionais e o estado-nação chinês também contribuírem significativamente na construção de espoliações.

O Estado brasileiro é espoliador, pois por sua ansiedade e apoio a frações hegemônicas de classe (oligarquia conservadora) na inserção no circuito monopolístico-financeiro

internacional e na formação de um espaço global de fluxos de mercadorias vem sistematicamente violando e violentando direitos humanos e étnicos; e, imprimido ou instaurando ordens distantes nos territórios. Impondo uma visão particular de desenvolvimento, pautado na construção de corredor de fluxos econômicos e na exportação *commodities*; uma visão conforme os interesses e valores associados “posição particular” dos agentes ou frações de classes hegemônicas que desejam produzir um universo de pensamentos e ações a sociedade com todo, uma “senda”, um suposto percurso ou rota de progresso societário.

Essa perspectiva sintética não se configura uma interpretação passional e maniqueísta de Amazônida e/ou um amazônida, mas de fatores históricos, dos planejamentos e ações estatais e empresariais que trouxeram um grande passivo social histórico, produzido, por empresas que profetizaram apoiar o desenvolvimento local, com geração de emprego, renda e inclusão social, da região amazônica, como a Vale, a Albrás/Alunorte, hoje Hydro Alunorte, a Biopalma/Vale, a Agropalma, a Alcoa, a Imerys, a Mineração Rio do Norte, a Cargill, a Bunge. Entretanto, tais projetos, ampliaram: as desigualdades sociais, conflitos fundiários, violência urbana, trabalho escravo, superexploração do trabalhador, etnocídio e degradação e desastres ambientais (rejeitos de minérios e poluição por agrotóxicos) e adoecimento da população, das cidades, por exemplo, de Barcarena, Santarém, Oriximiná, Ipixuna do Pará, Ourilândia do Norte, Tomé- Açu, Moju, Acará, Paragominas, Parauapebas e Canãa dos Carajás.

Mas há também fatores mais atuais que fazem com que nossa interpretação não se configure como passional e maniqueísta, é que o Estado vem legitimando “projetos de desenvolvimento” (promiscuidade econômica), como visualizada, na fala da SEDEME a China Railways Corporation (CREC)<sup>2</sup>, em uma reunião realizada em Belém, no dia 04 de abril de 2018, acerca do projeto da Ferrovia Paraense: “Governo do Estado – A CREC também demonstrou, na reunião, interesse em que o governo do Pará participe do projeto como investidor, mesmo que com um percentual simbólico, ‘o que nos deixaria mais respaldados para tomar uma decisão, já que na China as empresas são estatais e prezam a união com outros entes também estatais’” (SEDEME, 2018).

E a mesma SEDEME vem realizando convênios, concessão de “Selo de Prioridade”, via protocolo de intenção, a agentes econômicos portuários, como é o caso do Porto da Rio Tapajós Logística/RTL, em Itaituba; e, Louis Dreyfus Company (LDC), em Rurópolis (esta

---

<sup>2</sup> Empresa estatal chinesa que se concentra nos serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias e realiza operações comerciais diversificadas.

última já possui a Licença de Instalação (LI)). Essa ação do Estado constitui uma estratégia de aprovação antes do processo de licenciamento; com planejamento e os recursos ou apoios técnicos ambientais, jurídicos e estatais que serão disponibilizados para a implantação dos projetos portuários.

Esse selo e as diversas formas legitimatórias promovidas na escala estadual insere-se no projeto Arco Norte. Projeto esse que se configura como um projeto do Estado para e com o agronegócio, com uma racionalidade e uma lógica do grande sociometabolismo produtivo e financeiro, isto é, uma lógica distante que se implanta no território. Possuindo agentes atuando e mediando dentro e fora do Estado; “dentro do Estado” (via o aparato do Estado), por meio da bancadas ruralistas no congresso, o judiciário (leis-normas) e no executivo (com grandes empresários, no caso Blairo Maggi, Ministro da Agricultura e antecedido pela Senadora Kátia Abreu). Assim assegurar as condições necessárias para instalações portuárias e logísticas, com: 1) abertura e pavimentação de estradas, construção de ferrovias e hidrovias; 2) financiamento público a obras privadas; 3) incentivos fiscais e energéticos; 4) dispositivos jurídicos que possibilitem ampliação da chamada segurança jurídica (mais direitos e concessões ao setor empresarial); 5) “viabilidade” (flexibilização) do licenciamento ambiental; 6) simplificação dos processos de outorga e arrendamentos; 7) qualificação de mão-de-obra; 8) Elaboração de estudos e pesquisas que possa otimizar a movimentação de mercadorias.

O Arco Norte é sincronização com jogo espoliador, segundo os ditames da globalização/mundialização de trocas, financeirização econômica, do Efeito China e dos Blocos Econômicos, principalmente os BRICS; ao custo do bem-estar das populações locais. A construção desses ditames/lógicas significam políticas públicas seletivas (intencionais) de infraestrutura, e, o desvio, supressão e retirada de recursos de outros usos (construção e/ou expansão de): escolas, hospitais, parques, tribunais, museus, teatros, bibliotecas, universidades, saneamento básico, creches.

Mas esses desvios, supressão e retirada no olhar e na lógica do *Business* seria porque a competitividade da economia (e o crescimento econômico) é determinada por muitos fatores diferentes, e o indicador de infraestrutura seria uma delas (PALEI, 2015). Além disso, a infraestrutura por incluir volume intensivo de capital e seletivo a um setor ou agente econômico, não são de interesse público, como afirma Palei (2015, p. 169), no *2nd Global Conference on Business, Economics, Management and Tourism*, que ocorreu no dia 30 e 31 Outubro de 2014, em Praga, Republica Checa: “*the infrastructure may include capital-intensive facilities that are not of public interest*”.

O Estado (agente econômico) vem contribuindo para a continuação, estruturação e repetição dos espaços de dominação, de parasitismo, privilégios e privações, do qual Itaituba e região Oeste do Pará, passa ser uma (ou outra) zona de sacrifício social, que em síntese seria a territórios a serem sacrificados, degradados e explorados para bem estar de territórios distantes e de uma fração social hegemônica, de países, multinacionais, bancos e fundos.

A hipótese deste trabalho confirma-se de que a ação (a lógica e as estratégias) do Estado brasileiro e seus efeitos, por meio de políticas públicas para a PCP no Oeste do Pará estão emaranhadas processualmente e amalgamente de dinâmicas econômicas e políticas (mundial e nacional). Possuindo duas lógicas intrínsecas: a lógica, em primeiro plano, das políticas públicas de infraestrutura pelo Estado brasileiro, na produção de complexos portuários, advém, sobretudo, pelo fato que a maioria dos financiamentos, investimentos estrangeiros e abertura de créditos (Chinês, sobretudo) são anunciados globalmente são para o setor do agronegócio, com isso o Estado busca capturar capitais e estimular o “desembarque” de investimentos estrangeiros ligados direta ou/e indiretamente ao agronegócio. Em segundo plano, a lógica é que novos agentes emergiram e novos relacionamentos foram forjados, entre “oligarquias modernas” (conservadora-liberal e agroindústria), sendo essas oligarquias compondo estruturas de poder do Estado brasileiro.

As estratégias (sequências de ações coordenadas) de leis/decretos, planos e políticas para estruturação e legitimação do campo do agronegócio, no qual o Estado também compõe. Os “Efeitos” são: destruição ambiental e arqueológica, violação de direitos, injustiça ambiental e perda de conforto ambiental e a apropriação privada de espaços públicos e conflitos e divisão territorial do trabalho, principalmente, acerca do uso do rio e a pesca ao longo rio Tapajós, Itaituba, como também imprimindo conflitos familiares/povos tradicionais em decorrência do processo especulativo de terras e proibição da atividade pesqueira e violação de direitos indígenas.

Além disso, há a promoção de outros efeitos como a “emergência”, em termos de lutas e resistência, movimento políticos, questionares, propositivos e com ampla solidariedade e cooperação sistêmica, como a CPT e o MAB. Emergência que “surtem” (em termos de choques e disputas mais intensas) em virtude de disputas de “lógicas capitalistas” e “lógicas territoriais”, dos quais os portos, como elemento físico, expressa as “lógicas capitalistas”, que impõe conformações e deformações territoriais, políticas e socioambientais, além de estabelecer e instigar: novos desejos e necessidades (de cunho material) e novas temporalidades, de espaços-tempos de realização da vida.

A partir da (síntese) nossa tese, cientificamente questiona, qualquer disjunção da dinâmica econômica e política, como também questiona, mesmo no contexto de neoliberalismo, a retirada da “intervenção do Estado” no âmbito econômico. Por fim, tal dinâmica econômica e política convergem para um jogo que está muito distante da compreensão de que o jogo e as decisões ocorrem em um ambiente supranacional artificial, como computadores e dados econométricos abstratos, e sim por agentes econômicos e políticos com interesses muito bem traçados; traçados, por exemplo, no próximo governo, a indicação do novo(a) Ministro(a) da Agricultura virá da indicação pela frente parlamentar agropecuária, da bancada ruralista/agronegócio. E é dentro desse cenário que os portos e políticas públicas portuárias do Estado brasileiro constituem a materialização da lógica distante e capitalista (importação e territorialização de lógicas) pautada na privatização, finaceirização, na corporatização, na mercadorização dos territórios e nas espoliações de diversas ordens, cujo “espoliador oficial” é o Estado.

É uma configuração processual (e contraditória) que “derruba por completo” os compromissos do Plano Amazônia Sustentável (PAS), que seria favorecer o crescimento econômico e social e atender as principais demandas da população local e romper com modelos anteriores. No entanto, a cartografia e a processualidade de conflitos/conflitualidades e relações de poderes assimétricos intensificam-se em virtude do projeto político hegemônico do agronegócio, que vem desmoronar uma expectativa social de construção de um projeto social coletivo e para a coletividade.



## REFERÊNCIAS

- ABFG - Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. Disponível em: <<http://www.abgf.gov.br/>>. Acesso em: 19 dez. 2017.
- ACEVEDO-MARIN, R. Civilização do Rio, Civilização da Estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Paper do NAEA**, n. 170, p. 1-25, 2004.
- ACSELRAD, H. Justiça Ambiental - ação coletiva e estratégias argumentativas. In: ACSELRAD, H.; HERCULANO, S.; PÁDUA, J. A. (Org.). **Justiça Ambiental e Cidadania. Rio de Janeiro: Relume Dumará**, 2004. p. 23-39.
- ACSELRAD, H. Introdução. In: ACSELRAD, H. (Org.). **Cartografia Social e Território**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2008. p. 9-11.
- ACSELRAD, H. Disputas cognitivas e exercício da capacidade crítica: o caso dos conflitos ambientais no Brasil. **Sociologias**, v. 15, p. 84-105, 2014.
- ACSELRAD, H.; COLI, L. R. Disputas cartográficas e disputas territoriais. In: ACSELRAD, H. (Org.). **Cartografia Social e Território**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2008. p. 13-43.
- AGAMBEN, G. **O reino e a glória: uma genealogia teológica da economia e do governo**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- AGUIAR, D. **A geopolítica de infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia brasileira**. Rio de Janeiro: Actionaid/FASE, 2017.
- ALMEIDA, A. W. B. Terras tradicionalmente ocupadas – Processos de territorialização e movimentos sociais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 6, n. 1, p. 9-15, 2004.
- ALMEIDA, A. W. B. Territórios e territorialidades específicas na Amazônia: entre a “proteção” e o “protecionismo”. **Caderno CRH**, v. 25, n. 64, p. 63-71, 2012.
- ALTHUSSER, L. **Ideologia e aparelhos ideológicos do Estado**. Lisboa: Presença/Martins Fontes, 1980.
- AMORIN, F. **Fundo Brasil-China de Cooperação para Expansão da Capacidade Produtiva e o Financiamento de Longo Prazo no Brasil**. Rio de Janeiro: IBASE, 2018.
- ANDORNINO, G. B. The Belt and Road Initiative in China’s Emerging Grand Strategy of Connective Leadership. **China & World Economy**, v. 25, n. 5, p. 4–22, 2017.
- ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Portaria n. 3, de 7 de janeiro de 2014. **Diário Oficial da União**, Brasília, 8 de janeiro de 2014.
- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anúncios Públicos**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/AnunciosPublicos.asp>>. Acesso em: 30 dez 2016.
- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Desempenho do setor aquaviário 2016**. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2016.pdf>>. Acesso em: 16 maio 2017.
- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Estatístico Aquaviário**. <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>. Acesso em: 16 mar. 2018.
- ARENDDT, H. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

ARROYO, M. Flujos mercantiles y la división territorial del trabajo en Brasil. **Revista Geográfica Venezolana**, v. 55, n.11, p. 155-172, 2014.

ARRUDA, Z. A. Espacialização da "Logística" como Fato de Organização Produtiva do Território Mato-grossense. **Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos (Baru)**, v. 2, n. 2, p. 219-246, 2016.

ARVOR, D. et al. Combining socioeconomic development with environmental governance in the Brazilian Amazon: the Mato Grosso agricultural frontier at a tipping point. **Environment, Development and Sustainability**, v. 20, n. 1, p. 1-22, 2018.

**ATINGIDOS pelo complexo portuário do Tapajós reivindicam direitos.** Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/170-noticias/noticias-2014/532434-atingidos-pelo-complexo-portuario-do-tapajos-reivindicam-direitos>>. Acesso em: 03 mar. 2018.

BALETTI, B. Ordenamento territorial: neo-developmentalism and the struggle for territory in the lower Brazilian Amazon. **The Journal of Peasant Studies**, v.39, n.2, p.573-598, 2012.

BARBALHO, H. **Mercado para 31 de março leilão de dois portos em Santarém. Helder Barbalho anunciou na 4ª feira leilão, que acontecerá na sede do Bovespa, em São Paulo.** Disponível em: <<http://www.oimpacto.com.br/mercado-para-31-de-marco-leilao-de-dois-portos-em-santarem/>>. Acesso em: 25 fev. 2016.

BARBERO, J. A. **A logística de cargas na América Latina e no Caribe: uma agenda para melhorar seu desempenho.** Nova Iorque: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2010.

BARROS, B. **Receita da Amaggi já supera R\$ 12 bi.** Valor Econômico, 2016. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/agro/4576629/receita-da-amaggi-ja-supera-r-12-bi>> Acesso em: 06 fev. 2018.

BASTOS, C. D. et al. Entre o espaço abstrato e o espaço diferencial: ocupações urbanas em Belo Horizonte. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.19, n. 2, p.251-266, 2017.

BATISTA JR, P. N. Brics – Novo Banco de Desenvolvimento. **Estudos Avançados**, v. 30, n. 88, 2016.

BAUD, C.; DURAND, C. Financialization, Globalization and the Making of Profits by Leading Retailers. **Socio-Economic Review**, v. 10, n. 2, p. 241- 266, 2012.

BAUMAN, Z. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

BAZOLLI, J. A.; DELGADO, C. M. N. Análise comparada da participação popular em planos de ordenamento do território: estudo empírico brasileiro e português. **Revista de Políticas Públicas**, v.19, n.2, p. 423-434, 2015.

BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, v.19, n. 53, p.71-86, 2005.

BENSAÏD, D. **Marx, manual de instruções.** São Paulo: Boitempo, 2013.

BENSAÏD, D. Mitos y leyendas de la dominación. **VIENTO SUR**, n. 1, p. 49-56, 2009.

BENSAÏD, D. Os despossuídos: Karl Marx, os ladrões de madeira e o direito dos pobres. **MARX, K. Os despossuídos: debates sobre a lei referente ao furto de madeira.** São Paulo: Boitempo, 2017. p. 11-73.

BERNAL-MEZA, R. La inserción internacional de Brasil: El papel de BRICS y de la región . **Universum**, v. 30, n.2, p.17-35, 2015.

- BESSA, K.; OLIVEIRA, C. F. P. Ordem e desordem no processo de implantação de Palmas: a capital projetada do Tocantins. **Geosp**, v. 21, n. 2, p. 497-517, 2017.
- BLANCHARD, J.-M. F. Political aspects of chinese investment in Latin America. **Revista Tempo do mundo**, v. 2, n. 2, p. 35-48, 2016.
- BNDES – BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO ESOCIAL Navegação de cabotagem no Brasil. **Informe Infra-Estrutura**, BNDES, n.10, p.1-5, 1997.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Arrendamentos portuários. **Cadernos de Infra-Estrutura**, n.16, p.1-30, 2001.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Análise e avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário**. São Paulo: Booz e Company, 2012.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Informações Financeiras – BNDESPAR**. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Institucional/Relacao\\_Com\\_Investidores/Informacoes\\_Financeiras/demonstrativos\\_bndespar.html](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Relacao_Com_Investidores/Informacoes_Financeiras/demonstrativos_bndespar.html)>. Acesso 07 mar. 2016.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Panoramas setoriais 2030: desafios e oportunidades para o Brasil**. Rio de Janeiro: BNDES, 2017a.
- BNDES. **Livro Verde: nossa história tal como ela é**. Rio de Janeiro: BNDES, 2017b.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **BNDES aprova financiamento de R\$ 175 milhões para terminal de granéis no Porto de Santos**. Disponível em: <[https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20060831\\_not161\\_06](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20060831_not161_06)>. Acesso em: 01 fev. 2018.
- BOBBIO, N. **Estado, Governo e sociedade: para uma teoria geral da política**. 14 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.
- BOITO, A.; SAAD-FILHO, A. State, State Institutions, and Political Power in Brazil. **Latin American Perspectives**, v. 43, n.2, p. 190-206, 2016.
- BORON, A. **Estado, capitalismo y democracia en América Latina**. Buenos Aires: Clacso, 2003.
- BOTTASSO, A. et al. Port infrastructures and trade: Empirical evidence from Brazil. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 107, p. 126-139, 2018.
- BOURDIEU, P. **Questões de sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.
- BOURDIEU, P. Nouvelles de...De la règle aux stratégies: entretien avec Pierre Bourdieu **Terrain**, n.4, p. 93-100, 1985.
- BOURDIEU, P. Habitus, code et codification. **Actes de la recherche en sciences sociales**, v. 64, p. 40-44, 1986.
- BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. São Paulo: Bertrand Brasil/DIFEL, 1989.
- BOURDIEU, P. Espíritus de Estado Génesis y estructura del campo burocrático. **Actes de la Recherche en Sciences Sociales**, n.96-97, p.49-62, 1993.
- BOURDIEU, P. **As razões práticas**. Paris: Seuil, 1994.
- BOURDIEU, P. Understanding: **Theory, Culture & Society**, n.13, p. 17-37, 1996.

- BOURDIEU, P. **Razões práticas**: sobre a teoria da ação. 9ª ed. Campinas: Papirus. 1996.
- BOURDIEU, P. **Razones prácticas** - sobre la teoría de la acción. Barcelona: Anagrama, 1997.
- BOURDIEU, P. **O Senso Prático**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2009.
- BOURDIEU, P. **Langage et pouvoir symbolique**. Paris: Editions du Seuil, 2001a.
- BOURDIEU, P. **Contrafogos 2**: por um movimento social europeu. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001b.
- BOURDIEU, P. **Meditações pascalianas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001c.
- BOURDIEU, P. Doxa y vida cotidiana. In: ZIZEK, S. (Ed). **Ideología** – Um mapa de la cuestión. Buenos Aires: FCE, 2003. p. 295-308.
- BOURDIEU, P. **Coisas ditas**. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- BOURDIEU, P. **A distinção**: crítica social do julgamento. Porto Alegre: Zouk; São Paulo: EDUSP, 2007.
- BOURDIEU, P. De la casa del rey a la razón de Estado. Un modelo de la génesis del campo burocrático. In: WACQUANT, L. (Coord). **El Misterio del Ministerio**: Pierre Bourdieu y la política democrática. Barcelona: Gedisa, 2005a. p. 43-69
- BOURDIEU, P. El misterio del ministerio. De las voluntades particulares a la «voluntad general». In: WACQUANT, L. (Coord). **El Misterio del Ministerio**: Pierre Bourdieu y la política democrática. Barcelona: Gedisa, 2005b. p. 71-79
- BOURDIEU, P. O campo econômico. **Política & Sociedade**, v.6, p.15-58, 2005c.
- BOURDIEU, P. **El sentido prático**. Buenos Aires: Sigla XXI Editores, 2007.
- BOURDIEU, P. **O Senso Prático**. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 2009.
- BOURDIEU, P. O campo político. **Revista Brasileira de Ciência Política**, n. 5, p. 193-216, 2011.
- BOURDIEU, P. **Sobre o Estado**: cursos no Colégio de France (1989-92). São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- BRANDÃO, C. Crise do(s) capitalismo(s) e os espaços produzidos nas escalas nacional, mundial e regional. In: ETGES, V. E.; AREND, S. C. (Org.). **Crises do Capitalismo, Estado e Desenvolvimento Regional**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2014a. p. 78-92.
- BRANDÃO, C. Desafios teóricos e analíticos: notas do Brasil, para retomar as articulações entre espaço, capital, trabalho, classes sociais e Estado hoje. In: LIMONAD, E.; CASTRO, E. (Org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014b. p. 58-79.
- BRANDÃO, C. Sobre desenvolvimento, planejamento e desafios para a pactuação multiescalar no federalismo brasileiro. In: MONTEIRO-NETO, A. (Org.). **Governos estaduais no federalismo brasileiro**: capacidades e limitações governativas em debate. Brasília: IPEA, 2014c. p. 213-232.
- BRASIL. **Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007**. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Brasília, 2007.
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento**: Volume III – Regiões de Referência. Brasília: MP, 2008. 146 p.

BRASIL. **PAC 2 - 5º Balanço maio-set. 2012.** Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/c6c606b5b1d4b71831c69dead4909f25.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2013a.

BRASIL. **Lançado programa de investimentos em portos.** Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/noticia/83b7d344>>. Acesso em: 19 Mar. 2013b.

BRASIL. 1º Balanço 2013 PARÁ – PAC. Disponível em: BRASIL. **Hidroviás – Pará.** Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/transportes/hidroviás/pa>>. Acesso em: 27 out. 2013c.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Relatório Anual de Avaliação do PPA 2012-2015:** ano base 2013. Brasília: SPI/MP, 2014.

BRASIL. **Plano de Desenvolvimento Portuário.** Disponível em: <<http://observatorioantaq.info/wp-content/uploads/2016/07/1987-1996-Plano-de-desenvolvimento-portu%C3%A1rio-porto-de-s%C3%A3o-francisco-do-sul-porto-de-itaja%C3%AD.pdf>>. Acesso em: 11 dez 2017a.

BRASIL. **BR-163 será pavimentada até Miritituba, no Pará.** Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2017/08/br-163-sera-pavimentada-ate-miritituba-no-para>>. Acesso em: 26 dez. 2017b.

BRITO, P. **Ciclo de palestras: Portos.** Brasília: Secretaria de Assuntos Estratégicos, 2010.

BRUNO, R. **Um Brasil ambivalente:** agronegócio, ruralismo e relações de poder. Rio de Janeiro: EDUR, 2009.

BRUNO, R. Desigualdade, agronegócio, agricultura familiar no Brasil. **Estudos Sociedade e Agricultura**, v. 24, n. 1, p. 42-160, 2016.

BUGIATO, C.; TRINDADE, T. A. O Estado nas Relações Internacionais. **OIKOS**, v. 16, n. 3, p. 39, 2017.

BULLARD, R. D. et al. Vivendo na linha de frente da luta ambiental: lições das comunidades mais vulneráveis dos Estados Unidos. **Revista de Educação, Ciências e Matemática**, v.3, n.3, p.1-32, 2013.

BYRNE, M.; SIPSAS, H.; THOMPSON, T. Financing port infrastructure. **International Advances in Economic Research**, v.2, n. 4, p.471-476, 1996.

CALVINO, I. **A especulação imobiliária.** Tradução Maurício Santana Dias. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco norte:** o desafio logístico. Brasília: Câmara dos Deputados/Edições Câmara, 2016.

CAMPOS-NETO, C.A.S. et al. Gargalos e demandas da infraestrutura portuária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras portuárias. **Texto Para Discussão**, v,1, n.1423, p.1-53. 2009.

CARBONNIER, G.; CADENA, A. Z. **Revue internationale de politique de développement**, 2015. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/poldev/2054>>. Acesso em: 07 Fev. 2018.

CARMO, F. Planos regionais de ordenamento do território e governança territorial: do discurso às evidências da prática. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n.5, p 41-65, 2014.

CARVALHO, G. **Elementos para analisar os grandes projetos de infraestrutura na Amazônia**. Disponível em: <<https://www.alainet.org/images/Artigo%20IIRSA.pdf>>. Acesso em: 04 mar. 2018.

CARVALHO, S. N. Estatuto da cidade: aspectos políticos e técnicos do plano diretor. **São Paulo em Perspectiva**, v.15, n.4, p.130-135, 2001.

CATILHO, A. L. A serpente fora do ovo: a frente do agronegócio e o supremacismo ruralista. **Revista OKARA: Geografia em debate**, v.12, n.2, p. 699-707, 2018.

CASTILLO, R. A.; FREDERICO, S. Dinâmica regional e globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro. **Mercator**, v. 09, n. 18, p. 17-26, 2010.

CASTILLO, R. A. et al.. Regiões do agronegócio, novas relações campo-cidade e reestruturação urbana. **Revista da ANPEGE**, v. 12, n. 18, p. 259-282, 2016.

CASTRO, E. M. R. Transformações Ambientais na Amazônia: problemas locais e desafios internacionais. In: MENDES, A. D. (Org.). **Amazônia, terra & civilização: uma trajetória de 60 anos**. 2ed. Belém: Banco da Amazônia, 2004. p. 45-77

CASTRO, E. M. R. Estado e Políticas Públicas na Amazônia em Faces da Globalização e da Integração de Mercados. In: COELHO, M. C. N.; MATHIS, A. (Org.). **Políticas Públicas e Desenvolvimento Local na Amazônia: Uma agenda de debate**. Belém: UFPA/NAEA, 2005. p.75-83.

CASTRO, E. M. R. Políticas de ordenamento territorial, desmatamento e dinâmicas de fronteira. **Novos Cadernos NAEA**, v.10, p.105-126, 2007a.

CASTRO, E. M. R. Fronteira e territorialidades: atores locais e conexões transnacionais. In: FELDMAN, S.; FERNANDES, A. (Org.). **O urbano e o regional no brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Bahia: EDUFBA, 2007b, v. 1, p. 251-268.

CASTRO, E. M. R. A Amazônia e seu Lugar Central na Integração Sul-Americana. In: NASCIMENTO, D. M. (Org.). **Relações Internacionais e Defesa na Amazônia**. Belém: NAEA; UFPA, 2008a. p.21-45.

CASTRO, E. M. R. Introdução. In: CASTRO, E. M. R. **Sociedade, território e conflitos: a Br 163 em Questão**. Belém: NAEA/UFPA, 2008b. p. 7-12.

CASTRO, E. M. R. Integração Sul-Americana do IIRSA - Visões do Estado e dos Atores da Pan-Amazônia. In: ALMEIDA, A. W. B. de; CARVALHO, G.N(Org.). **O Plano IIRSA na Visão da Sociedade Civil Pan-Amazônica**. Belém: FASE/COMOVA/UFPA, 2009, v. 1, p.107-142.

CASTRO, E. M. R. Amazônia no centro da Geopolítica brasileira de Integração sul-americana. In: NASCIMENTO, D. M. **Internalização e Defesa Nacional**. UFPA: Belém, 2010a.

CASTRO, E. M. R. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, W.; CASTRO, E.; VEJMEKA, M. (Org.). **Amazônia - Região Universal e Teatro do Mundo**. São Paulo/Belém: Globo, 2010b. p.105-122.

CASTRO, E. M. R. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sulamericana. **Caderno CRH**, v.23, n.64, p.45-61, 2012a.

CASTRO, E. M. R. Amazônia: sociedade, fronteiras e políticas. **Caderno CRH**, v. 25, n. 64, p. 09-16, 2012b.

CASTRO, E. M. R. Amazônia no século XXI: estratégias do agronegócio, desmatamento e dinâmicas sócioterritoriais. In: KREKELER, B. et al (Orgs.). **Para quê serve o conhecimento se eu não posso dividi-lo?** Berlin: Estudios Indiana, 2013. p. 227-247.

CASTRO, E. M. R. Campo do desenvolvimento, racionalidade, ciência e poder.. In: FERNANDES, A. C.; LACERDA, N.; PONTUAL, V. (Orgs). **Desenvolvimento, planejamento e governança: o debate contemporâneo.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 225-246.

CASTRO, E. M. R. Política nacional de infraestrutura para a Amazônia renovação de práticas coloniais e desenvolvimentistas. In: ARAGÓN, L. E.; STAEVIE, P. M. (Org.). **Desenvolvimento, Integração e Conservação da Pan-Amazônia.** Belém: NAEA, 2016a. p. 241-256.

CASTRO, E. M. R.. Interpretações sobre o outro: territórios e emancipação. In: CASTRO, E. M. R.. (Org.). **Territórios em Transformação: saberes, rupturas e colonialidade.** Belém: NAEA/UFPA, 2016b. p. 9-30.

CASTRO, E. M. R.; FIGUEIREDO, S. L. O lugar do desenvolvimento nas Arenas Políticas. In: CASTRO, E. M. R.; FIGUEIREDO, S. L. (Org.). **Sociedade, campo social e espaço público.** Belém: NAEA/UFPA, 2014. p. 07-13.

CASTRO, E. M. R. et al. Megaprojetos e novos territórios do capital: infraestrutura de transporte e portuária na Amazônia. In: CASTRO, E.; FIGUEIREDO, S. (Org.). **Sociedade, campo social e espaço público.** Belém: NAEA, 2014. p.12-42.

CASTRO, E. M. R.; MONTEIRO, R.; CASTRO, C. P. Dinâmica de atores, uso da terra e desmatamento na Rodovia Cuiabá-Santarém. **Papers do NAEA (UFPA)**, p. 1-67, 2004.

CASTRO, E.; MOURA, E.; MAIA, M. L. S. (Org.). **Industrialização e Grandes Projetos: Desorganização e reorganização do Espaço.** Belém: NAEA/UFPA, 1995.

CASTRO, N. R.; LAMY, P. A Desregulamentação do setor transportes: o caso do subsetor portuário. **Texto Para Discussão**, n.284, p.1-45, 1992.

CAVENAGHI, F.; DONADONE, J. C. Novos Formatos Institucionais na reprodução das ferramentas da indústria de capital de risco: estudo de caso da BANDESPAR ante as normas de prudência bancária. **Agenda Política**, v. 4, n. 3, p. 182-215, 2016.

CEBC – Conselho Empresarial Brasil-China. **DiDi e 99 explicitam oportunidades para Brasil e China na economia compartilhada.** Disponível em: <<http://www.cebc.org.br/pt-br/dados-e-estatisticas/clipping/didi-e-99-explicitam-oportunidades-para-brasil-e-china-na-economia>>. Acesso em: 08 jan. 2018.

CECCARELLI, P. R. Prostituição – Corpo como mercadoria. **Mente & Cérebro – Sexo**, v. 4, n. edição especial, 2008.

CEPAL. **China y América Latina: Comercio e inversiones, obstáculos y desafíos para la sustentabilidad**, Sara Larraín M. Paz Aedo Pablo Sepúlveda, en base a información de COMTRADE. G, pág.20, 2015.

CEPEDA-MÁSMELA, C. **Resistencias contra el neoliberalismo: entre lo local y lo global.** Tese (Doutorado en Ciência Política) - Universidad de los Andes, Departamento de Ciencia Política, Facultad de Ciencias Sociales Bogotá, 2015.

CEPEDA-MÁSMELA, C. Resistencias contra el neoliberalismo: una conceptualización de su ejercicio entre lo local y lo global. **Relaciones Internacionales**, n. 39, p.59-80, 2018.

- CHABOT, S. La acción constructiva y la reivindicación de los communes como un mecanismo de descolonización de la resistencia no-violenta. **Relaciones Internacionales**, n. 39, p. 19-36, 2018.
- CHABOT, S.; VINTHAGEN, S. Decolonizing Civil Resistance. **Mobilization**, v. 20, n. 4, p. 517-532, 2015.
- CHAUÍ, M. **Convite à filosofia**. 7a ed. São Paulo: Ática, 1996.
- CHENG, I.-H.; XIONG, W. Financialization of Commodity Markets. **Annual Review of Financial Economics**, v. 6, p. 419-41, 2014.
- CHESNAIS, F. Quelques remarques sur le contexte mondial de la dette des pays en développement et la nature du capital prêté. **Tiers-Monde**, v.25, n.99. p.517-532, 1984.
- CHESNAIS, F. **A mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã, 1996.
- CHESNAIS, F. A fisionomia das crises no capitalismo mundializado. **Novos Estudos**, v. 52, p. 21-54, 1998.
- CHESNAIS, F. La teoría del régimen de acumulación financiarizado: contenido, alcance e interrogantes. **Revista de Economía Crítica**, v. 1, p. 37-72, 2003.
- CHESNAIS, F. Les contradictions et les antagonismes propres au capitalisme mondialisé et leurs menaces pour l'humanité. **Actuel Marx**, v. 2, n. 40, p. 71-85, 2006.
- CHESNAIS, F. A proeminência da finança no seio do "capital em geral" o capital fictício e o movimento contemporâneo de mundialização de capital In: BRUNHOFF, S. et al. **A finança capitalista**. São Paulo: Alameda, 2010. p. 95-182.
- CHESNAIS, F. Padrões atuais de investimento direto externo: causas subjacentes e algumas implicações para o Brasil. **Revista de economia contemporânea**, v. 17, n. 3 p.365-422, 2013.
- CHESNAIS, F. **Finance Capital Today** - Corporations and Banks in the Lasting Global Slump. Boston: Brill, Historical Materialism, Book Series, 2016.
- CHI, L. K. A sustentabilidade com justiça ecológica e econômica na China. **Argumentum**, v. 9, n. 3, p. 113-139, 2017.
- CHINA. THE STATE COUNCIL. **The Chronology of China's Belt and Road Initiative**. Disponível em: <[http://english.gov.cn/news/top\\_news/2015/04/20/content\\_281475092566326.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm)>. Acesso em: 05 jan. 2018.
- CINTRA, M. A. M.; PINTO, Eduardo C. China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento. **Revista De Economia Política**, v. 37, n. 2, p. 381-400, 2017.
- CMG - China Merchants Group. **About us**. Disponível em: <<http://www.cmport.com.hk/EN/about/Default.aspx?from=1>>. Acesso em: 12 fev. 2018.
- CNIF – Confederação Nacional das Instituições Financeiras. **Bancos chineses ampliam operações de apoio no Brasil**. Disponível em: <<http://www.cnf.org.br/noticia/-/blogs/bancos-chineses-ampliam-operacoes-de-apoio-no-brasil>>. Acesso em: 08 jan. 2018.
- COEMA - Conselho Estadual do Meio Ambiente. **Ata da 59ª reunião ordinária do Conselho Estadual Do Meio Ambiente – COEMA, realizada em 23 4 de maio de 2016**. Disponível em: <[https://www.semas.pa.gov.br/wp-content/uploads/2012/08/Ata\\_59\\_reuni%C3%A3o\\_ordinaria\\_23\\_de\\_maio\\_de\\_2016.pdf](https://www.semas.pa.gov.br/wp-content/uploads/2012/08/Ata_59_reuni%C3%A3o_ordinaria_23_de_maio_de_2016.pdf)>. Acesso em: 17 set. 2017.



COLENCI, P. L.; OLIVEIRA, C. M. Direito urbanístico: ramo autônomo. In: ROSIN, J. A. R. G.; OLIVEIRA, C. M. (Orgs). **Estatuto da Cidade: avanços e desafios**. Tupã: ANAP, 2017. p. 13-32.

CONCEIÇÃO, F. S. Da territorialização camponesa à territorialização do agronegócio: um estudo geográfico da questão agrária em Santarém e Belterra/PA. **RPGeo**, v. 2, n. 2, 55-69, 2015.

CONTI, B.; BLIKSTAD, N. Impactos da economia chinesa sobre a brasileira no início do século XXI: o que queremos que sejamos e o que queremos ser. **Texto para Discussão**, n. 292, p. 1-33, 2017.

CONTIPELLI, E.; PICCIAU, S. China's Global Order: a New Paradigm in South to South Relations. **CIRR**, v.21, n. 73, p. 89-108, 2015.

CORIOLOANO, G. P.; RODRIGUES, W.; OLIVEIRA, A. F. Estatuto da cidade e seus instrumentos de combate às desigualdades socioterritoriais: o Plano Diretor Participativo de Palmas - TO. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v.5, n.2, p.131-145, 2013.

CORRADI, A.; ASSUMPTÃO, D. J. F.; ; CORREIA, K. S. A Presença Indígena no Telejornal Liberal: redes de memória e identidade. **Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade**, v. 3, p. 1-21, 2017.

CORREA, R. L. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. **Anuário do Instituto de Geociências**, v.15, p.35-41, 1992.

CORREA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CORREA, R. L. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**, v.4, n.6, p.62-72, 2007.

CORRÊA, S. R. M. O Movimento dos Atingidos por Barragem na Amazônia: um movimento popular nascente de “vidas inundadas”. **Revista NERA**, v. 12, n. 15, 2009.

CORREIO BRAZILENSE. **Programa de privatizações aguça apetite de chineses por ativos brasileiros**. Disponível em: <[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2017/10/01/internas\\_economia,630336/privatizacoes-agucam-apetite-de-chineses-por-ativos-brasileiros.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2017/10/01/internas_economia,630336/privatizacoes-agucam-apetite-de-chineses-por-ativos-brasileiros.shtml)>. Acesso em: 05 jan. 2018.

COSTA, T. B. C.; et al. A. Dilemas do agronegócio: ampliar ou não a comercialização de grãos? **REAd**, v. 86, n. 2, p. 225 - 257, 2017.

CPT – Comissão Pastoral da Terra. **Conflitos no Campo – Brasil 2016**. Goiânia: CPT Nacional – Brasil, 2016a.

CPT – Comissão Pastoral da Terra. **Amazônia, um bioma mergulhado em conflitos – relatório de denúncia**. Goiânia: CPT Nacional – Brasil, 2016b.

CPT – Comissão Pastoral da Terra. **Atlas de conflitos na Amazônia**. Goiânia: CPT Nacional – Brasil, 2017.

CPT – Comissão Pastoral da Terra. **Grileiros e madeireiros anunciam a morte de agricultores na região oeste do Pará.** Disponível em: <<https://www.cptnacional.org.br/publicacoes/noticias/conflitos-no-campo/4370-grileiros-e-madeireiros-anunciam-a-morte-de-agricultores-na-regiao-oeste-do-para>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

CRCC - China Railway Construction Corporation Limited. **Chairman Meng Fengchao makes an official visit to Brazil's Minister of Planning, Development & Management Dyogo Oliveira.** Disponível em: <[http://english.crcc.cn/art/2017/9/8/art\\_420\\_172104.html](http://english.crcc.cn/art/2017/9/8/art_420_172104.html)>. Acesso em: 06 jan. 2018a.

CRCC - China Railway Construction Corporation Limited. **CRCC Vice President Li Ning Meets With Vice Governor of the State of Bahia from Brazil Joao Lyon.** Disponível em: <[http://english.crcc.cn/art/2017/12/15/art\\_420\\_790756.html](http://english.crcc.cn/art/2017/12/15/art_420_790756.html)>. Acesso em: 06 jan. 2018b.

CVM - Comissão de Valores Mobiliários. **O mercado de valores mobiliários brasileiro.** 3. ed. Rio de Janeiro: CVM, 2014a.

CVM - Comissão de Valores Mobiliários. **Fundos de investimento.** Rio de Janeiro: CVM, 2014b.

DANTAS, E. M.; TROLEIS, A. L.; MORAIS, I. R. D. Plano diretor e ordenamento territorial: uma análise do espaço urbano de natal. **Novos Cadernos NAEA**, v.18, n.2, p.217-230, 2015.

DAOU, S. Z. **A prostituição e o Estado:** uma análise das políticas de enfrentamento do tema a partir de uma perspectiva histórica e filosófica. 2016.167 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.

DAZA, H. Las relaciones comerciales entre China y América Latina. **Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura**, v. 22, n. 2, p. 63-80, 2016.

DEFILIPPI, E.; FLOR, L. Regulation in a context of limited competition: A port case. **Transportation Research Part A**, n.42, p.762-773, 2008.

DELGADO, G. C. Economia do Agronegócio (Anos 2000) como Pacto do Poder com os Donos da Terra. **Revista de Reforma Agrária**, esp, 2013.

DEMOCRATIZE. **Agro é Pop? Por trás da propaganda bancada pela Globo para o agronegócio.** Disponível em: <<https://medium.com/democratize-m%C3%ADdia/agro-%C3%A9-pop-por-tr%C3%A1s-da-propaganda-bancada-pela-globo-para-o-agroneg%C3%B3cio-fb6d7eadb4f2>>. Acesso em: 27 dez. 2017.

DIÉGUEZ, C. R. M. A. **De OGMO (Operários Gestores de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra):** modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. 152 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) -, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Para garantir trafegabilidade na BR-163/PA, DNIT inicia inspeção diária da rodovia.** Disponível em: <<https://www.br163pa.com/sobre>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

DOMINGUES, R. Ordenamento territorial, governança e a transposição de águas do São Francisco: uma perspectiva. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)**, n.8, p.51-74, 2015.

- DUARTE, R. G.; MACHADO, D. Q.; MATOS, F. R. N. Pesquisa qualitativa nas ciências sociais: uma discussão acerca de sua complexidade e perspectivas futuras. **Cadernos de Pesquisa Interdisciplinar em Ciências Humanas**, v. 14, p. 203-224, 2013.
- DURAND, C. Le capital fictif. **La revue du projet**, n.47, 2015. Disponível em: <<http://projet.pcf.fr/70923>>. Acesso em: 29 dez. 2017.
- ENGELS, F. **A origem da família, da propriedade privada e do Estado**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984.
- ERSHOVA, I.; POSOKHOV, A. Comparative analyze of infrastructure in developed countries. **Procedia Economics and Finance**, v, 39, p. 815- 819, 2016.
- ESCOBAR, A. Territórios de diferencia: la ontología política de los “derechos al territorio”. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 35, p. 89-100, 2015.
- ESCOBAR, A. Sentipensar con la Tierra: Las Luchas Territoriales y la Dimensión Ontológica de las Epistemologías del Sur. **Revista de Antropología Iberoamericana**, v. 11, n. 1, p. 11-32, 2016.
- ESTADÃO. **Presidentes de bancos chineses se reúnem com empresários brasileiros**. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/presidentes-de-bancos-chineses-se-reunem-com-empresarios-brasileiros/>>. Acesso em: 08 jan. 2018.
- EVANS, P. O Estado como problema e solução. **Lua Nova**, n. 28-29, p. 107-157, 1993.
- FERREIRA, E. V. Todo mundo quer investir no Norte. **Agroanalysis**, v.34, n.4, p.6-8, 2014.
- FIOCRUZ. **Agrotóxicos: um mercado bilionário e cada vez mais concentrado**. Disponível em: <<http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/reportagem/agrotoxicos-um-mercado-bilionario-e-cada-vez-mais-concentrado>>. Acesso em: 27 dez. 2017.
- FIX, M. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil**. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade de Campinas, Campinas, 2011.
- FONSECA, M. C. **As mudanças na política do subsistema brasileiro de infraestrutura portuária (2007-2016): análise a partir do Advocacy Coalition Framework (ACF)**. 234f. Dissertação (Mestrado em Administração) -, Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação em Administração, Brasília, 2017.
- FORNILLO, B. ¿Commodities, bienes comunes o recursos estratégicos? La importancia de un nombre. **Nueva Sociedad**, n.252, p.101-117, 2014.
- FOSTER, J. B. Capitalism and Ecology: The Nature of the Contradiction. **Monthly Review**, v, 54, n. 4, p. 6–16, 2002.
- FREDERICO, S. **Sistemas de movimentos no território brasileiro: os novos circuitos espaciais produtivos da soja**. 219f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.
- FREY, K. Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 21, 211-259, 2000.
- FUENMAYOR, J. Política pública en América Latina en un contexto neoliberal. **Cinta moebio**, n. 50, p. 39-52, 2014.
- GABRIEL, M. L. D. Métodos quantitativos em Ciências Sociais: sugestões para elaboração do relatório de pesquisa. **Desenvolvimento em Questão**, v. 12, n. 28, p. 348-369, 2014.

- GALLAGHER, K. P.; MYERS, M. **Banco de Dados Financeiro China-América Latina**. Washington: Diálogo Interamericano, 2016. Disponível em: <[https://www.thedialogue.org/map\\_list/](https://www.thedialogue.org/map_list/)>. Acesso em: 03 dez. 2018.
- GALVÃO, C. B.; ROBLES, L. T.; GUERISE L. C. The Brazilian seaport system: A post-1990 institutional and economic review. **Research in Transportation Business & Management**, v. 8, p. 17-29, 2013.
- GALVÃO, C. B.; ROBLES, L. T.; GUERISE L. C. 20 years of port reform in Brazil: Insights into the reform process. **Research in Transportation Business & Management**, v. 2017, p. 1-8, 2017.
- GARBELINE, C. B. Reflexão sobre participação social: barreiras e estratégias. **Geosul**, v. 32, n. 64, p. 165-178, 2017.
- GAYOSO DA COSTA, S. M. **Grãos na floresta: estratégia expansionista do agronegócio na Amazônia**. 312 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2012.
- GAYOSO DA COSTA, S. M. Agronegócio, produção de alimentos e segurança alimentar na América Latina. **Revista de Políticas Públicas (UFMA)**, v. Esp, p. 149-156, 2016.
- GELDER, J. W. **Bank loans and credits to Grupo André Maggi**. A research paper prepared for Fundação CEBRAC. 2004. Disponível em: <[https://www.banktrack.org/download/the\\_financing\\_of\\_grupo\\_andre\\_maggi/040516\\_the\\_financing\\_of\\_grupo\\_andre\\_maggi\\_soy.pdf](https://www.banktrack.org/download/the_financing_of_grupo_andre_maggi/040516_the_financing_of_grupo_andre_maggi_soy.pdf)>. Acesso em: 02 fev. 2018.
- GIF - Global Infrastructure Facility. **Projects**. Disponível em: <<http://www.globalinfrastructure.org/projects>>. Acesso: 31 dez. 2017.
- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GILLS, B. Introduction: Globalization and the Politics of Resistance. In: GILLS, B. (Ed.). **Globalization and the Politics of Resistance**. Londres: MacMillan Press, 2000. p. 3-11.
- GOBBI, G.; CARRARO, I. R.; FURLAN, J. Análise do setor portuário brasileiro: deficiências, transformações e melhorias. **Espacios (Caracas)**, v. 36, n. 5, p.1-13, 2015.
- GÓMEZ-BAGGETHUN, E. Mercantilización. In: D'ALISA, G.; DEMARIA, F.; KALLIS, G. (eds.). **Decrecimiento: Vocabulario para una nueva era**. 2ª ed. Barcelona: Icaria, 2018. p. 186-190.
- GÓMEZ-SOTO, W. H.; SILVA, R. H. A expansão dos empreendimentos portuários e seus efeitos sociais na vida cotidiana dos pescadores da Vila Nova - São José do Norte (RS). **Estudos Sociedade e Agricultura**, v. 25, n. 1, p. 131-152, 2017.
- GOULARTI-FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, v. 16, n. 3, p. 455-482. 2007.
- GOULARTI-FILHO, A. Estado, transportes e planejamento no Brasil: a atuação do GEIPOT na formulação de políticas públicas para os transportes. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 12, n. 3, p. 228-258, 2016.
- GOULARTI-FILHO, A.; MATEO, J. A. Infraestructura en transporte, políticas públicas, y modelos portuarios. Los puertos de Santa Catarina (Brasil) y de Entre Ríos (Argentina). **Revista de Estudios Marítimos y Sociales**, v. 12, p. 94-126, 2018.

- GRAHAM, P. Critical discourse analysis and evaluative meaning: Interdisciplinarity as a critical turn. In: WEISS, G.; WODAK, R. (Eds.). **Critical discourse analysis: Theory and interdisciplinarity**. New York: Palgrave Macmillan, 2003. p. 110-129.
- GRANATO, L. Estado, sociedad e integración regional: un estudio sobre el componente relacional del Mercosur (2003-2015). **Revista de Estudos e Pesquisas sobre as Américas**, v.11, n.1, p. 61-78, 2017.
- GRAND JR, J. **Novos cenários para a competitividade portuária em tempos de reestruturação da economia mundial**: uma análise sobre a dimensão produtiva da relação cidade-porto através da experiência de Itajaí, SC. 128f. Dissertação (Mestrado em Geografia) -, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.
- GRANOVETTER, M. The impact of social structure on economic outcomes. **Journal of Economic Perspectives**, v. 19, n.1, p. 33–50, 2005.
- GRANOVETTER, M. Ação econômica e estrutura social: o problema da imersão. **RAE-eletrônica**, v. 6, n. 1, p.1-41, 2007.
- GRANSOW, B. Chinese Infrastructure Investment in Latin America—an Assessment of Strategies, Actors and Risks. **Journal of Chinese Political Science**, v. 20, n. 3, p. 267-87, 2015.
- GRECKHAMER, T. et al. Demystifying Interdisciplinary Qualitative Research. **Qualitative Inquiry**, v.14, n.2, p.307-331, 2008.
- GUDYNAS, E. Estado compensador y nuevos extractivismos Las ambivalencias del progresismo sudamericano. **Nueva Sociedad**, n. 237, p.128-146, 2012.
- HA, J. H.; BOYNTON, L. Has Crisis Communication Been Studied Using an Interdisciplinary Approach? A 20-Year Content Analysis of Communication Journals. **International Journal of Strategic Communication**, v. 8, n.1, p.29-44, 2014.
- HART, G. Desnaturalizar el despojo: una etnografía crítica en la era del resurgimiento del imperialismo **Revista Colombiana de Antropología**, vl. 52, n. 2. 2016.
- HARVEY, D. Flexible Accumulation through Urbanization: Reflections on "Post-Modernism" in the American City. **Antipode**, v. 19, n. 3, p. 260–286, 1987.
- HARVEY, D. A Geografia do Manifesto. **Lutas Sociais**, v. 4, p.65-73, 1998.
- HARVEY, D. **Spaces of Capital**. Nova Iorque Routledge, 2001.
- HARVEY, D. O novo imperialismo: acumulação por espoliação. **Socialist Register**, v. 40, n.1, p. 95- 126, 2004.
- HARVEY, D. **A Produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005a.
- HARVEY, D. O “novo imperialismo”: ajustes espaço-temporais e acumulação por desapossamento. **Revista Lutas Sociais**, v. 13, n.1, p.9-21, 2005b.
- HARVEY, D. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2006.
- HARVEY, D. Neoliberalism as creative destruction. **The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science**, v. 610, n. 1, p. 21-44, 2007.
- HARVEY, D. **Condição Pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da Mundança cultural. 17 ed. São Paulo: Loyola, 2008.
- HARVEY, D. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008.

- HARVEY, D. Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. **Novos Cadernos NAEA**, v. 12, n. 2, p. 269-274, 2009.
- HARVEY, D. **Para entender O Capital** (Livro I): São Paulo: Boitempo, 2013a.
- HARVEY, D. **Os limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013b.
- HARVEY, D. **Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo**. Quito: IAEN, 2014.
- HARVEY, D. **A loucura da razão econômica: Marx e capital no século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2018.
- HAZEU, M. T. **O não-lugar do outro: sistemas migratórios e transformações sociais em Barcarena**. 2015. 337f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.
- HAYEK, F. A. **Law, legislation and liberty: rules and order**. Chicago: The University of Chicago Press, 1973. v. 1.
- HAYEK, F. A. **Os fundamentos da liberdade**. São Paulo: Visão, 1983.
- HIDROVIAS DO BRASIL. **Ata de reunião do conselho de administração realizada em 08 de janeiro de 2018**. Disponível em: <[http://ri.hbsa.com.br/wp-content/uploads/sites/20/2018/01/Hidrovias\\_AtRCA\\_17012018.pdf](http://ri.hbsa.com.br/wp-content/uploads/sites/20/2018/01/Hidrovias_AtRCA_17012018.pdf)>. Acesso em: 19 jan. 2018.
- HJELLBREKKE, J.; KORSNES, O. "Le patronat norvégien": State vs. Market? Capital Structures, Oppositions and Political Position Taking in the Norwegian Field of Power. **Economic Sociology European Electronic Newsletter**, v. 4, n.2, p.17-30, 2003.
- HÖFLING, E. M. Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos Cedex**, v. 21, n. 55, p. 30-41, 2001.
- HOPEWELL, K. The transformation of state-business relations in an emerging economy: The case of Brazilian agribusiness. **Critical perspectives on international business**, v. 10 n. 4, p.291-309, 2014.
- HOPEWELL, K. The accidental agro-power: Constructing comparative advantage in Brazil. **New Political Economy**, v.21, n. 6, p. 536-554, 2016.
- HOPEWELL, K. The BRICS - merely a fable? Emerging power alliances in global trade governance. **International Affairs**, v. 93, n. 6, p. 1377–1396, 2017.
- HUERTAS, D. M. O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira. **Revista Transporte y Territorio**, v. 3, p. 145-171, 2010.
- HUERTAS, D. M. Fluides territorial em áreas de expansão da fronteira agrícola no período da globalização. **GEOUSP**, v. 33, p. 60-75, 2013.
- HUERTAS, D. M. A principal artéria fluvial da Amazônia brasileira como nodal do transporte rodoviário de carga. **Revista Novos Cadernos NAEA**, v. 17, p. 95-122, 2014.
- HUO, W.; ZHANG, W.; CHEN, P. S.-L Recent development of Chinese port cooperation strategies. **Research in Transportation Business & Management**, 2018 (In Press).
- IANNI, O. As ciências sociais na época da globalização. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 13, n. 37, p. 1-9, 1998.
- IANNI, O. O príncipe eletrônico. **Perspectivas**, v. 22, p. 11-29, 1999.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Sinótese Preliminar do Censo Demográfico**, v.6, n.1, p.1-74, 1991.

IORIS, A. A. R. Cracking the nut of agribusiness and global food insecurity: In search of a critical agenda of research. **Geoforum**, v. 63, p. 1-4, 2015.

IORIS, A. A. R. Agribusiness in Brazil: the narrative drives on. **Revista NERA**, v. 19, n. 33, p. 139-154, 2016a.

IORIS, A. A. R. Rent of agribusiness in the Amazon: a case study from Mato Grosso. **Land Use Policy**, v. 59, p. 456-466, 2016b.

IPEA - **As relações bilaterais Brasil – China a ascensão da china no sistema mundial e os desafios para o Brasil**. Brasília: IPEA, 2011.

IPEA; ASSECOR. **Brasil 2035: cenários para o desenvolvimento**. Brasília: IPEA/ASSECOR, 2017.

ITAITUBA – **Diagnóstico – Plano Diretor Participativo de Itaituba**. Itaituba, 2014.

ITAITUBA - **Prefeitura recebe grupo de investidores do CONJOVE**. Disponível em: <<http://itaituba.pa.gov.br/portal/?p=7444>>. Acesso em: 24 dez. 2015a.

ITAITUBA - **Convite: audiência pública do plano diretor**. Disponível em: <<http://itaituba.pa.gov.br/portal/?p=4635>>. Acesso em: 20 dez. 2015b.

ITAITUBA. **Audiência Pública da ANTT pautou a concessão da BR 163**. Disponível em: <<http://itaituba.pa.gov.br/portal/?p=8470>>. Acesso em: 21 jan. 2016.

IYKE, B. N. The Penn Effect revisited: New evidence from Latin America. **Review of Development Economics**, v.21, n. 4, p. 1364-1379, 2017.

JENKINS, R. The "China effect" on global commodity prices and Latin American export earnings. **CEPAL Review**, n. 103, p. 73-87, 2011.

JENKINS, R. China and Brazil: Economic Impacts of a Growing Relationship. **Journal of Current Chinese Affairs**, v. 1, p. 21-47, 2012.

JENKINS, R. International Competitiveness in Manufacturing and the China Effect. In: WEISS, J.; TRIBE, M. (eds.). *Routledge Handbook of Industry and Development*. Oxford: Routledge, 2015.

JESSOP, B. **The Capitalist State**. Oxford: Martin Robertson, 1982.

JESSOP, B. The capitalist state and the rule of capital: problems in the analysis of business associations. **West European Politics**, v. 6, n. 2, p. 139-62, 1983a.

JESSOP, B. Accumulation strategies, state forms, and hegemonic projects. **Kapitalistate**, v. 10, p. 89-111, 1983b.

JESSOP, B. The strategic selectivity of the state: reflections on a theme of Poulantzas. **Journal of the Hellenic Diaspora**, v.25, n1-2, 1-37, 1999.

JESSOP, B. Bringing the state back in (yet again): reviews, revisions, rejections, and redirections. **International Review of Sociology**, v. 11, 149-173, 2001.

JESSOP, B. States, State Power, and State Theory. In: BIDET, T.; KOUVELAKIS, S. (Eds). **Critical Companion to Contemporary Marxism**. Boston: Brill, 2007. p. 413–430.

JESSOP, B. The State and State Power. In: CLEGG, S.; HAUGAARD, M. (Eds). **The SAGE Handbook of Power**. London: SAGE, 2009a. p. 367-382.

JESSOP, B. Redesigning the state, reorienting state power and rethinking the state. In: KEVIN, L.T.; CRAIG, J. J. (Eds). **Handbook of politics: state and society in global perspective**. New York: Springer, 2009b. p. 41- 61.

JESSOP, B. Neo-Liberalism, Finance-Dominated Accumulation, and Permanent Austerity: a Cultural Political Economy Perspective. In: FARNSWORTH, K.; IRVING, Z.M. (Eds). **Social Policy in Times of Austerity: Global Economic Crisis and the New Politics of Welfare**. Bristol: Policy Press, 2013. p. 87-112.

JESSOP, B. The Developmental State in an Era of Finance-Dominated Accumulation: In: CHU, Y.-W. (Ed). **The Asian Developmental State: Reexaminations and New Departures**. Nova York: Palgrave-Macmillan, 2016. p. 27-55.

JINPING, X. **Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road fórum**. 2017 Disponível em: <[http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282982.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm)>. Acesso em: 06 jan. 2018.

JUHEL, M. H. Globalisation, privatisation and restructuring of ports. **International Journal of Maritime Economics**, v.3, p.139-174, 2001.

JULIO, A. S.; SILVEIRA, M. R. Política macroeconômica e o papel do transporte na dinâmica econômica nacional. **Revista Geográfica de América Central**, v. Especial, n 2, p. 1-17, 2011.

KINATEDER H.; FABICH, M.; WAGNER, N. Domestic mergers and acquisitions in BRICS countries: Acquirers and targets. **Emerging Markets Review**, v. 32, p. 190-199, 2017.

KOHLHEPP, G. Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira. **Estudos Avançados**, v. 16, n. 45, p. 37- 61, 2002.

KONADU, M.; KALTHOFF, H. The Infrastructure of financial markets. the case of statistical information. **Economic Sociology European Electronic Newsletter**, v. 14, n. 3, p.34-40, 2013.

LAHOZ, R. A. L. A nova regulamentação do setor portuário e as autorizações para exploração dos terminais privados. **Revista Jurídica da Presidência**, v. 16, n.108, p.119-139, 2014.

LARA, C.; SILVA, C. Profundizar la integración financiera regional: dilemas y desafíos actuales. **Nueva Sociedad**, n. 250, p.126-137, 2014.

LASCHEFSKI, K. Licenciamento e Equidade Ambiental: As racionalidades distintas de apropriação do ambiente por grupos subalternos. In: ZHOURI, A. (Org.). **As Tensões do Lugar: hidrelétricas, sujeitos e licenciamento ambiental**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011. p. 21-60.

LE CORRE, P.; POLLACK, J. China's rise: what about a transatlantic dialog? **Asia Europe Journal**, v. 15, p. 147–160, 2017.

LEAL, S. R. A retração da acumulação urbana nas cidades brasileiras: a crise do Estado diante da crise do mercado. **Cadernos Metrópole**, v. 19, n. 39, p. 537-555, 2017.

LEFF. E. Rexistencia. In: In: D'ALISA, G.; DEMARIA, F.; KALLIS, G. (eds.). **Decrecimiento: Vocabulario para una nueva era**. 2ª ed. Barcelona: Icaria, 2018. p. 357-364.

LEFF. E. Las relaciones de poder del conocimiento en el campo de la ecología política. **Ambiente & Sociedade**, v. 20, n. 3, p. 229-262, 2017.



- LEFEBVRE, H. **Lógica formal/lógica dialética**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.
- LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013.
- LEITÃO, K. O. **A dimensão territorial do Programa de Aceleração do Crescimento**: um estudo a partir do PAC no Estado do Pará e o lugar que ele reserva a Amazônia no desenvolvimento do país. 2009. 285 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) -, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- LEITE, S. P.; WESZ JUNIOR, V. J. Estado, políticas públicas e agronegócio no Brasil: Revisitando o papel do crédito rural. **Revista Pós Ciências Sociais**, v.11, n.22, 2014.
- LENIN, V. I. **Uma grande iniciativa**. Obras escolhidas em três volumes, v.3. Lisboa: Avante! / Moscou: Progresso, 1977.
- LIMA JR, O. F. Ensaio sobre os nós das redes logísticas. **Journal of Transport Literature**, v.10, n.4, p. 35-39, 2016.
- LIMA, J. M. **Comunicações, Transportes e Obras Públicas No Decênio 1930 – 1940**. Rio de Janeiro: Ministro da Viação e Obras Públicas, 1940. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000233/comunictransp1940opub/comunictransp1940opub.pdf>>. Acesso em 12 dez. 2017.
- LIMA, L. G. Imperialismo em foco: capital financeiro e recrudescimento da expropriação. **Revista de Geografia (Recife)**, v. 34, n. 2, p. 239-260, 2017.
- LIMA, R. C. **O uso corporativo do território pelo agronegócio e a questão da logística de transportes em Mato Grosso**. 278f. Tese (Doutorado em Geografia) -, Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Brasília, 2015.
- LINHARES, M. I. S. B. **Escovando histórias a contrapelo**: narrativas de jovens sobre suas experiências profissionais na “cidade das oportunidades”. 2015. 291. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2015.
- LISBOA, A. M. Expulsão do paraíso. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**, v. 4, n. 1, p. 6-29, 2016.
- LIMA, D. P. et al. The impact of Chinese imports of soybean on port infrastructure in Brazil: A study based on the concept of the “Bullwhip Effect”. **Journal of Commodity Markets**, v.9, p. 55-76, 2018.
- LO BRUTTO, G.; VÁZQUEZ-SALAZAR, C. O. V. The Strategic Integration of Latin America: A Disputed Project. **Latin American Perspectives**, v. 42, n. 4, p. 61-72 2015.
- LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- LOUREIRO, V. Amazônia: uma história de perdas e danos, um futuro a (re)construir. **Estudos Avançados**, v. 16, n. 45, p. 107- 121, 2002.
- LUMUMBA-KASONGO, T. Brazil, Russia, India, China, and South Africa (BRICS) and Africa: New Projected Developmental Paradigms. **Africa Development**, v. 40, n. 3, p. 77-95, 2015.
- MAB – Movimento dos Atingidos por Barragens. **Atingidos pelo complexo portuário do Tapajós reivindicam direitos**. Disponível em:

<<http://www.mabnacional.org.br/noticia/atingidos-pelo-complexo-portu-rio-do-tapaj-s-reivindicam-direitos>>. Acesso em: 13 jun. 2014

MACEDO, M. M. Fluidez territorial e logística: o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Rio Grande do Norte. **Sociedade e Natureza**, v.27, n.2, p.281-295, 2015.

MACHADO, R. A.; GOMIDE, A. Á.; PIRES, R. R. C. Reconfigurações da ação estatal na política de infraestrutura no período recente: avanços e limites. **Texto para discussão**, n. 2352, 2017.

MADEIRA, W. V. Plano Amazônia sustentável e desenvolvimento desigual. **Ambiente & Sociedade**, v.17, n. 3, p. 19-34, 2014.

MAGALHÃES, S. B. **Lamento e Dor**. Uma análise sócio-antropológica do deslocamento compulsório provocado pela construção de barragens. 278 f. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia) - Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Belém, 2007.

MAMEDE, S. P. N.; MALAQUIAS, R. F. Monday effect in Brazilian hedge funds with immediate redemption. **Research in International Business and Finance** v. 39, p. 47–53, 2017.

MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte cresceram quase 54% em 2015**. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/comunicacao/noticias/2016/02/exportacoes-de-soja-e-milho-pelos-portos-do-arco-norte-cresceram-quase-54porcento-em-2015>>. Acesso em: 2 dez 2016.

MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Agenda Estratégica 2017**. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/camaras-tematicas-1/infraestrutura-e-logistica>>. Acesso em: 28 mar. 2018a.

MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Novacki lidera missão à Ásia e Oriente Médio em busca de novos mercados**. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/noticias/novacki-lidera-missao-a-asia-e-oriente-medio-em-busca-de-novos-mercados-1>>. Acesso em: 05 fev. 2018b.

MARCHETTI, D.S.; FERREIRA, T.T. Situação atual e perspectivas da infraestrutura de Transportes e da Logística no Brasil. In: SOUSA, F.L. (Org.). **BNDES 60 anos – perspectivas setoriais**. Brasília: BNDES, 2012. p.232-270.

MARCHETTI; D. S.; DALTO, E. J. **Panorama setorial 2015-2018: logística de cargas** Brasília: BNDES, 2014.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARIN, R. E. A.; HEBETTE, J. **Colonização Para Quem?**. Belém: UFPA/NAEA, 1979.

MARIN, R. E. A.; CASTRO, E. (Org.). **Amazônia em tempo de transição**. Belém: UNAMAZ, 1989.

MARTINS, F. J.; SOLDÁ, M.; PEREIRA, N. F. F. Interdisciplinaridade: da totalidade à prática pedagógica. **INTERthesis**, v.14, n.1, p.01-18, 2017.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. **EURE**, v.25 n.75, p. 103-120, 1999a.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. Puertos, redes globales y territorio en el Pacífico mexicano. **Espiral**, v. 5, n. 15, p. 157-186, 1999b.

- MARTNER-PEYRELONGUE, C. Articulación territorial de los puertos mexicanos em el contexto de cadenas produtivas globalizadas. **Diseño y Sociedad**, [s.n], p. 1-8, 2004.
- MARTNER-PEYRELONGUE, C. O Porto como Nó de Articulação entre os Âmbitos Local e Global. **Espaço Aberto**, v. 5, n. 2, p. 101-122, 2014.
- MARX, K. **O Capital**: Crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 2011.
- MARX, K. **As lutas de classes na França**. Tradução Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2012.
- MARX, K. **Crítica da economia política**. Livro I: O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MARX, K.; ENGELS, F. **Manifesto Comunista**. Tradução de Alvaro Pina. São Paulo: Boitempo, 2005.
- MATTEI, L. A política agrária e os retrocessos do Governo Temer. **Revista OKARA: Geografia em debate**, v.12, n.2, p. 293-307, 2018.
- MATÉRIA do JC Rendeu requerimento pedindo audiência pública. **Jornal do Comércio**, ano 10, n. 210, p.8, 2016.
- MELTZER, J. P. **China's One Belt One Road initiative: A view from the United States**. 2017. Disponível em: <<https://www.brookings.edu/research/chinas-one-belt-one-road-initiative-a-view-from-the-united-states/>>. Acesso em: 06 jan. 2018.
- MENDES, A. D. (Org.). **Amazônia, terra & civilização**: uma trajetória de 60 anos. 2ed. Belém: Banco da Amazônia, 2004.
- MÉSZÁROS, I. **A educação para além do capital**. São Paulo: Boitempo, 2005.
- MESZAROS, I. **A montanha que devemos conquistar**. Reflexões acerca do Estado. São Paulo. Boitempo editorial, 2015
- MICES – Ministério de Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Balança comercial brasileira**: Países e Blocos. Disponível em: < <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-mensal-2>>. Acesso em: 08 jan. 2018.
- MINAYO, M. C. S. Disciplinaridade, interdisciplinaridade e complexidade. **Emancipação**, v. 10, n. 2, p. 435-442, 2010.
- MINAYO, M. C. S. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. **Ciência e Saúde Coletiva**, v.17 n. 3, p. 621-626, 2012.
- MINAYO, M. C. S.; GUERRIERO, I. C. Z. Reflexividade como éthos da pesquisa qualitativa. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 19, n. 4, p. 1103-1112, 2014.
- MOFCOM - Ministry of Commerce People's Republic of China. **Investment and Cooperation Statistics about Countries along the Belt and Road Routes in January-November 2017**. Disponível em: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/statistic/foreigntradecooperation/201712/20171202688269.shtml>>. Acesso em: 31 dez. 2017.
- MOLINA, L. P. Aliança entre indígenas e ribeirinhos - Os exilados de Mangabal. **Le Monde Diplomatique Brasil**, n.3, 2018.

- MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 299-330.
- MONIÉ, F. Análise geopolítica dos conflitos territoriais na área de influência do Complexo Portuário e Industrial do Açú - São João da Barra, RJ. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, v. 09, p. 85, 2016.
- MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins**, v. 15, s.p. 2012.
- MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n.6, p. 975-995, 2006.
- MONIOS, J., WILMSMEIER, G. Between path dependency and contingency: new challenges for the geography of port system evolution. **Journal of Transport Geography**, v. 51, p. 247-251, 2016.
- MONTENEGRO, M. R. Da financeirização ao lugar: dos nexos hegemônicos às contraracionalidades do cotidiano. **GEOgraphia**, v. 19, n. 40, p.92-106, 2017.
- MORAES, A. C. R. Ordenamento territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico. In: **Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial**. Brasília: MIN, 2005. p. 43-47.
- MORETTI, R.; COX, M. Impactos socioambientais ao longo da implantação e consolidação do Complexo Industrial Portuário de Suape - PE. **Gaia Scientia (UFPB)**, v. 10, p. 98-105, 2016.
- MORIN, E. Organization and Complexity. **Annals of the New York Academy of Sciences**, v.879, n.1, p.115-121, 1999.
- MORIN, E. **Introdução ao pensamento complexo**. 3. ed. Porto Alegre: ED. Sulina, 2006.
- MORIN, E. **O método 1: a natureza da natureza**. 2. ed. Porto Alegre: Sulina, 2008.
- MORIN, E. Será necessário desconfiar ainda mais da douta ignorância dos experts. **Revista Famecos**, v. 20, n. 1, p.83-88, 2013.
- MOYSÉS, A. et al. Formação urbana ao empreendedorismo imobiliário: a nova face da metrópole goianiense. **Mercator**, v. 6, n. 12, p. 37-50, 2007.
- MPDG - **Planejamento divulga quarto boletim de investimentos chineses no Brasil**. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/noticias/planejamento-divulga-quarto-boletim-de-investimentos-chineses-no-brasil>>. Acesso em: 09 maio 2018.
- MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho**. Brasília: MTPA, 2017a.
- MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Anuário Estatístico de Transportes 2010 – 2016**. Brasília: MTPA, 2017b. Disponível em: <[http://www.transportes.gov.br/images/2017/Sum%C3%A1rio\\_Executivo\\_AET\\_-\\_2010\\_-\\_2016.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/2017/Sum%C3%A1rio_Executivo_AET_-_2010_-_2016.pdf)>. Acesso em: 25 jul. 2017.
- MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Fundo da Marinha Mercante – FMM**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/fundomarinhamercante.html>>. Acesso em: 18 jan. 2018.
- NAYYAR, D. BRICS, developing countries and global governance. **Third World Quarterly**, v. 37, n. 4, p. 575–591, 2016.

NEVES, J. L. Pesquisa qualitativa - características, usos, possibilidades. **Cadernos de Pesquisas em Administração**, v. 1, n. 3, p. 1-5, 1996.

NJØS, R.; JAKOBSEN, S.-E. Cluster policy and regional development: scale, scope and renewal. **Regional Studies, Regional Science**, v. 3, n. 1, p. 146-169, 2016.

NOTTEBOOM, T. E.; RODRIGUE, J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy & Management**, v.2, n.3, p. 297-313. 2005.

O IMPACTO. **Peninha: “Licença ambiental da empresa Equador deve ser suspensa”**. Disponível em: <<http://oimpacto.com.br/2017/06/22/peninha-licenca-ambiental-da-empresa-equador-deve-ser-suspensa/>> Acesso em: 10 dez. 2017a.

O IMPACTO. **Peninha: “Itaituba está sendo lesada pelos portos de Miritituba”**. Disponível em: <<http://oimpacto.com.br/2017/04/27/peninha-itaituba-esta-sendo-lesada-pelos-portos-de-miritituba/>> Acesso em: 11 dez. 2017b.

OEHLER-ŞINCAI, I. M. Standpoints Regarding the BRICS Construction. **Procedia Economics and Finance**, v. 22, p. 502 - 511, 2015.

OFFE, C. Dominação política e estruturas de classe: contribuição à análise dos sistemas sociais do capitalismo tardio. In: WOGT, Winfried et al. **Estado e capitalismo**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980. p.107-139.

OFFE, C. **Problemas estruturais do Estado capitalista**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

OFFE, C. New Social Movements: challenging the boundaries of institutional politics. **Social Research**, v. 52, n. 4, p. 817-868, 1985.

OFSTEHAGE, A. Farming is easy, becoming Brazilian is hard: North American soy farmers' social values of production, work and land in Soylandia. **The Journal of Peasant Studies**, v. 43, n. 2, 442-460, 2016.

OJEDA-CÁRDENAS, J. N. Los puertos mexicanos en el siglo XXI: situación y debate (1991-2012). **Ciencia y Mar**, v. 15, n. 45, p. 19-62, 2011.

OLIVEIRA, A. U. A mundialização do capital e a crise do neoliberalismo: o lugar mundial da agricultura brasileira. **GEOUSP**, v. 19, n. 2, p. 229-245, 2015.

OLIVEIRA, C. C. **O processo de modernização dos portos brasileiros na década de 90**. 168 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade de Campinas, Campinas, 2000.

OLIVEIRA JUNIOR, R. A. et al. Estado e Sociedade na Br 163: desmatamento, conflitos e processos de ordenamento territorial. In: CASTRO, E. M. R. **Sociedade, território e conflitos: a Br 163 em Questão**. Belém: NAEA/UFPA, 2008. p. 13-83.

OLIVEIRA, L. D.; RIBEIRO, G. Notas teórico-metodológicas sobre o ordenamento territorial: um ensaio político a partir das experiências de Volta Redonda e Cabo Frio. **Revista Tamoios**, v.5, n.1 p.03-17, 2009.

OLIVEIRA, W. B.; LIMA, L. C. Os portos e fluxos no meio técnico-científico-informacional: o caso do Porto de Fortaleza. **Caderno de Geografia**, v. 26, n. 46, p. 597-614, 2016.

OSORIO, J. El hiato entre estado y aparato: capital, poder y comunidade. **Argumentos**, v. 23, n. 64, p. 63-86, 2010.

OSÓRIO, J. A ruptura entre economia e política no mundo do capital. **Em Pauta**, v. 31, n.11, p.177-186, 2013.

OZÓRIO, J. **O Estado no centro da mundialização**: a sociedade civil e o tema do poder. São Paulo: Outras expressões, 2014.

PACHECO, T. La tesis doctoral en ciencias sociales y su relación con el quehacer científico. **Cinta moebio**, v.52, p.37-47, 2015.

PALEI, T. Assessing the impact of infrastructure on economic growth and global competitiveness. **Procedia Economics and Finance**, v. 23, p. 168-175, 2015.

PARÁ. **DECRETO Nº 913 DE 2013**. Institui o Plano Estadual de Atração de Novos Negócios e dá outras providências. 2013. Disponível em: <<http://sedeme.com.br/portal/trilha/anexo/1-plano-estadual-de-atracacao-de-novos-negocios.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

PARÁ. **Pará 2030**. Disponível em: <<http://www.parasustentavel.pa.gov.br/tres-eixos/para-2030/>>. Acesso em: 20 dez. 2017a.

PARÁ. **Governo do Estado e LDC assinam protocolo para investimentos no Pará**. Disponível em: <<http://sedeme.com.br/portal/governo-do-estado-e-ldc-assinam-protocolo-para-investimentos-no-para/>>. Acesso em: 17 dez. 2017b.

PARÁ. **Governo do Pará pode assumir estudos de dragagem do canal até Vila do Conde**. Disponível em: <<http://agenciapara.com.br/Noticia/159072/governo-do-para-pode-assumir-estudos-de-dragagem-do-canal-ate-vila-do-conde>>. Acesso em: 20 dez. 2017c.

PARÁ. Lei nº 8.602, de 11 de janeiro de 2018 - Institui a Política Estadual de Socioeconomia do Estado do Pará, cria o Sistema Estadual de Socioeconomia, o Conselho de Política Estadual de Socioeconomia, institui o Ecossistema de Fundos da Política Estadual de Socioeconomia. **Diário Oficial**, nº 33536, Sexta-feira, 12 de janeiro de 2018.

**PARCERIA entre Prefeitura e Caixa Econômica Federal vai garantir casa própria aos servidores municipais**. Disponível em: <<https://blogdojuniorribeiro.blogspot.com.br/2015/10/parceria-entre-prefeitura-e-caixa.html?m=1>>. Acesso em: 28 nov. 2015.

PAULINO, E. T. A liquidação das terras públicas no Brasil: contextos, pretextos e passivos territoriais em face da lei 13.465/2017. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 37, n. 3, p. 393-408, 2017.

PEIXOTO, K. P. F. Racismo contra indígenas: reconhecer é combater. **Anthropológicas**, v. 28, n. 2, p. 27-56, 2017.

PEREIRA, R. Exportação pelo Norte passa a ser realidade. **Estadão**, São Paulo, p. 1-10, 7 de junho, 2014.

PESSOA, F. **Poemas Escolhidos**. São Paulo: Klick, 1997.

PETERS, G. **Advanced introduction to public policy**. London: Elgar, 2015.

PEZZIN, D. C. Financiamentos do BNDES para concessões em transportes no Brasil: uma análise a partir da ótica do desenvolvimento regional. **Revista Política e Planejamento Regional**, v. 2, n. 1, p.173 a 198.2015.

PIRES, E. L. S.; et al. A governança territorial revisitada: dispositivos institucionais, noções intermediárias e níveis de regulação. **GEOgraphia**, v. 19, n. 41, p. 24-38, 2017.

PNIH - **Plano Nacional de Integração Hidroviária**. Brasília: ANTAQ, 2013. Disponível em: <<http://antaq.gov.br/Portal/PNIH.asp>>. Acesso em: 17 out. 2017.

- PNLP. **PNLP 2015- Plano Nacional de Logística Portuária** - relatório de metodologias. Brasília: SEP, 2015.
- POFFO, Í. R. F. **Gerenciamento de riscos socioambientais no complexo portuário de Santos na ótica ecossistêmica**. 159f. Tese (Doutorado em Ciência Ambiental)- Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental, Universidade de São Paulo, 2007.
- POLANYI, K. Sobre la fe en el determinismo económico. **Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura**, n.8, p-72-80, 1991.
- POLANYI, K. **A grande transformação: as origens de nossa época**. 2. ed. Rio de Janeiro: Compus, 2000.
- PONCIANO, C. Entrevista (Presidente da CDP). **Informativo Docas do Pará**, Ano 2, n.3, p.4, 2013.
- PORTILLO, A. La dinámica geopolítica de América Latina y el Caribe en el contexto de la globalización. **Revista Geográfica Venezolana**, v. 54, n. 2, p. 317-328. 2013.
- PORTO, G.; TEIXEIRA, D. Na rota da soja, caos logístico continua, mas muda de lugar em 2018. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,na-rota-da-soja-caos-logistico-continua-mas-muda-de-lugar-em-2018,70002211859>>. Acesso em: 18 mar. 2018.
- PORTUGUESE. **Principais projetos de infraestrutura entre a China e o mundo lusófono**. Disponível em: <<http://portuguese.people.com.cn/n3/2017/0510/c309806-9213372.html>>. Acesso em: 05 jan. 2018.
- POULANTZAS, N. **Poder político e classes sociais**. São Paulo: Martins Fontes, 1977.
- POULANTZAS, N. **Estado, poder y socialismo**. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina S. A, 2005.
- POULANTZAS, N. **The Poulantzas Reader: Marxism, Law and the State** Londres/Nova York: Verso, 2008a.
- POULANTZAS, N. O Estado capitalista: uma resposta a Miliband e Laclau. **Crítica Marxista**, n.27, p.105-127, 2008b.
- PREÇOS dos terrenos e aluguéis estão nas nuvens. **Jornal do Comércio**, Itaituba, p.7, 24 de julho de 2014.
- PREFEITURA DE ITAITUBA. **Defesa Civil Alerta moradores de possíveis novos riscos de deslizamentos no Distrito de Miritituba**. Disponível em: <[https://www.facebook.com/prefeituraitaituba/?hc\\_ref=ARQwSvKMd-QMcg8gHmLYnt-fFnWch\\_EIJy7PqOudNt0hStzFRfo78gwmYKzJCYPZpjI](https://www.facebook.com/prefeituraitaituba/?hc_ref=ARQwSvKMd-QMcg8gHmLYnt-fFnWch_EIJy7PqOudNt0hStzFRfo78gwmYKzJCYPZpjI)>. Acesso em: 02 mar. 2018.
- PWC GROWTH MARKETS CENTRE. **Repaving the ancient Silk Routes**. Disponível em: <<http://www.iberchina.org/files/2017/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes.pdf>>. Acesso em: 09 jan. 2018.
- QUIJANO, A. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, E. **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais**. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 117-147.
- QURESHI, Z. The Global Infrastructure Challenge and the Role of G20 and BRICS. **International Organisations Research Journal**, v. 12, n. 2, p. 164-193, 2017.
- RANCIÈRE, J. **El odio a la democracia**. Ed. Amorrortu, 2006.

- RENOU, X. Desobediência. In: D'ALISA, G.; DEMARIA, F.; KALLIS, G. (eds.). **Decrecimiento**: Vocabulário para uma nova era. 2ª ed. Barcelona: Icaria, 2018. p. 235-238.
- RAUD, C. Bourdieu e a nova sociologia econômica. **Revista Tempo Social**, v. 19, n.2, p.203-232, 2007.
- RAVENA, N. Infraestrutura e desenvolvimento: elites políticas e desenvolvimento na pan-amazônia. In: FRANCO, F.(Org.). **Megaproyectos**: la Amazonia en la encrucijada. Leticia: UNC/Instituto Amazónico de Investigaciones Imani, 2012. p. 63 -75.
- RESTREPO, E; ROJAS, A. **Inflexión decolonial**: fuentes, conceptos y cuestionamientos. Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2010.
- REUTERS. **China's Xi says BRICS must promote open world economy**. Disponível em: <<https://ca.reuters.com/article/topNews/idCAKCN1BE01S-OCATP>>. Acesso em: 15 nov. 2017.
- REWIZORSKI, M. Another “Brick” in the Wall? Brazil’s Quest for Relevance in Global Governance. **International Organisations Research Journal**, v. 10, n. 2, 129-145, 2015.
- RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social**: métodos e técnicas. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- ROBINSON, R. Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. **Maritime Policy & Management**, v.29, n.3, p.241-255, 2002.
- ROCHA, B. C.; et al. Na margem e à margem: arqueologia amazônica em territórios tradicionalmente ocupados. **Amazônica: Revista de Antropologia (Online)**, v. 6, n. 2, p. 358-384, 2014.
- ROCHA, C. H.; BRITTO, P. A. P. Project Finance and Concession Pricing Models: An Application to Brazilian Ports. **Latin American Business Review**, v. 16, n. 2, p. 127-141, 2015.
- ROCHA, F. V. **Investimentos em Infraestrutura no Brasil**: Políticas públicas, agronegócio e desenvolvimento econômico. 113f. Dissertação (Mestrado em Administração) -, Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em Administração, São Paulo, 2016.
- RODRIGUE, J.-P. Globalization and the synchronization of transport terminals. **Journal of Transport Geography**, v.7, p.255-261, 1999.
- RODRIGUES, J. C. **Educação Ambiental e Estratégias Empresariais na Área Portuária**: um estudo da Companhia Docas do Pará (CDP). 2012. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) – Belém, PA: UFPA. 2012.
- RODRIGUES, J. C. O índice de desempenho ambiental dos portos brasileiros: panorama e análise crítica. **Revista Terceiro Incluído**, v. 4, n. 1, p. 44-65, 2014.
- RODRIGUES, J. C. Ambiente e sociedade na Amazônia: uma abordagem interdisciplinar. **Revista Georaguaia**, v. 5, n.1, p. 112-120, 2015.
- RODRIGUES, J. C. **Portos no Rio Tapajós**: Arco de desenvolvimento e justiça social. Rio de Janeiro: IBASE, 2017 (Cartilha).
- RODRIGUES, J. C. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA (UNESP)**, v. 21, n. 42. p. 202-228, 2018.
- RODRIGUES, J. C. **Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas**: análise de Santarém e Marabá, Pará. 270 f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2015.



RODRIGUES, J. C. O Programa Minha Casa Minha Vida e as desigualdades socioespaciais: uma análise a partir da cidade de Marabá, Pará. **Caderno de Geografia**, v. 26, n. 47, p. 793-816, 2016.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Reestruturação produtiva no sistema portuário brasileiro: um estudo da Companhia Docas do Pará. In: **XV Encontro de Ciências Sociais do Norte e Nordeste (CISO)**, 2012, Teresina. Desenvolvimento, meio ambiente e paisagem humana no norte/nordeste: desafios e perspectivas. Teresina: CISO/UFPI, 2012a.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Transporte hidroviário, terminais interiores e portos na Amazônia: uma análise sobre seus papéis nas políticas públicas territoriais. In: **5º Encontro da Rede de Estudos Rurais**, 2012, Belém. Desenvolvimento, Ruralidades e Ambientalização: paradigmas e atores em conflito. Belém: Rede de Estudos Rurais, 2012b.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Companhia Docas do Pará (CDP): plataforma logística do capital internacional na Amazônia Oriental. **Contribuciones a las Ciencias Sociales**, v.20, p.1-14, 2013.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R.; FIGUEIREDO, S. J. L. Política Ambiental Portuária Brasileira: gênese, agenda pública e interesses subjacentes. **DELLOS: Desarrollo local sostenible**, v.6, p.1-22, 2013a.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R.; FIGUEIREDO, S; J. L. Educação Ambiental e Estratégias Empresariais na Área Portuária: um Estudo da Companhia Docas do Pará (CDP). **Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental**, v.30, p.264-280, 2013b.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R.; RODRIGUES, J. C. A Companhia Docas do Pará (CDP) e seus portos: uma análise dos seus papéis e da importância dos investimentos infraestruturais nos portos da Amazônia Oriental. In: **X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia**, 2013, Campinas. Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais. UNICAMP: UFGD, 2013.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. A “ideia reguladora” do processo de ambientalização do setor empresarial portuário brasileiro: identificação e análise crítica. **Revista Eletrônica em Gestão, Educação e Tecnologia Ambiental**, v. 18, n. 3, p. 1037-1058, 2014.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. **Caminhos de Geografia**, v. 16, n. 56, p. 1-21, 2015a.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. Política Pública Portuária e ajuste fiscal de 2015 no Brasil. **Espacios (Caracas)**, v. 36, n. 22, p. 1-20, 2015b.

RODRIGUES, J. C.; et al. Desenvolvimento, planejamento e governança: expressões do debate contemporâneo. **Revista Novos Cadernos NAEA**, v. 18, p. 309-318, 2015.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. Política territorial no Oeste do Estado do Pará: identificação, análise e relação da política pública portuária do município de Itaituba. **Revista Geográfica Acadêmica**, v. 10, n. 1, p. 27-43, 2016.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Transporte hidroviário, portos e terminais interiores na Amazônia brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. **Geo UERJ**, v. 1, n. 25, p. 115-137, 2014.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. Relação sociedade-natureza no pensamento geográfico: reflexões epistemológicas. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 27, p. 211-232, 2014.

RODRIGUES, J.N. Políticas públicas e Geografia: retomada de um debate. **GEOUSP**, v. 18, n.1, p. 152-164, 2014.

RODRIGUES, R. C. A. **Modernização portuária e rede logística** - o porto de Sepetiba/Itaguaí como vetor de desenvolvimento no território fluminense. 2007. 233 f. Tese (Doutorado em Geografia) -, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

ROLNIK, R. Política urbana no Brasil: esperança em meio ao caos? **Revista dos Transportes Públicos**, n. 25, p. 11-18, 2003.

ROLNIK, R. Late neoliberalism: the financialization of homeownership and housing rights. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 37, n. 3, p. 1058-1066, 2013.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROLNIK, R. **Estatuto da Cidade** - instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/814/814.pdf>>. Acesso: 19 fev. 2018.

ROUSSEFF, D. **Dilma discursa na inauguração do Complexo Portuário Miratituba-Barcarena**. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bemLnkGmGVk>>. Acesso em: 12 dez. 2014.

RUAN, X.; FENG, X.; PANG, K. Development of port service network in OBOR via capacity sharing: an idea from Zhejiang province in China. **Maritime Policy & Management**, v. 45, n. 1, p. 105-124, 2018.

RÜCKERT, A. A. Reforma do Estado, reestruturações territoriais, desenvolvimento e novas territorialidades. **GEOUSP**, v.17, p.79-94, 2005.

RÜCKERT, A. A. A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil. **Scripta Nova**, v.11, p.01-20, 2007.

SAENGSUPAVANICH, C.; et al. Environmental performance evaluation of an industrial port and estate: ISO14001, port state control-derived indicators. **Journal of Cleaner Production**, n.17, p.154-161, 2009.

SALAMA, P. Amérique latine, Asie une globalisation commerciale accompagnée d'une redistribution des cartes. **Problèmes d'Amérique latine**, n. 85, p. 37-53, 2012.

SALAMA, P. Chine - Brésil: je t'aime, moi non plus. **Novos Cadernos NAEA**, v. 19 n. 1, p. 9-25, 2016.

SALAMA, P. Reprimarização sem industrialização, uma crise estrutural no Brasil. **Argumentum**, v. 8, n. 2, p. 127-139, 2016.

SALAMA, P. Brasil y China: caminos de fortalezas y desconciertos. **Revista Problemas del Desarrollo**, v. 188, n. 48, p. 9-28, 2017.

SÁNCHEZ-JIMÉNEZ, A. Patrimonio comunitario. In: In: D'ALISA, G.; DEMARIA, F.; KALLIS, G. (eds.). **Decrecimiento**: Vocabulario para una nueva era. 2ª ed. Barcelona: Icaria, 2018. p. 339-342.

SÁNCHEZ, R. J. *et al.* **Transporte marítimo y puertos Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe**. Chile: CEPAL, 2015.

SANT'ANA JÚNIOR, H. A. Complexo portuário, reserva extrativista e desenvolvimento no Maranhão. **Cadernos do CRH (UFBA)**, v. 29, p. 281-294, 2016.

- SANTORO, P. F.; ROLNIK, R. Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo. **Cad. Metrop.**, v. 19, n. 39, pp. 407-431, 2017
- SANTOS, J. V. T. Microfísica da violência, uma questão social mundial. **Ciência e Cultura**, v.54, n.1, p. 22-24, 2002.
- SANTOS, J. V. T. Violências e dilemas do controle social nas sociedades da "modernidade tardia". **São Paulo em Perspectiva**, v.18, n.1, 2004.
- SARKAR, U. BRICS: An Opportunity for a Transformative South?. **South Asian Survey**, v.21, n1-2, p. 127-137. 2017.
- SAUER, S.; MARTINS, P. S. V. Cultivo de soja e conflitos por terra na região de Santarém (Pará). In: SOLINGE, T. B. et al. (Org.). **Terra e direitos em águas turbulentas: Conflitos socio-ambientais no Brasil e na Colômbia**. Utrecht: Utrecht University, 2016, v. 1, p. 21-38.
- SHENG, A. OBOR and EuroAsia's New Great Game. **CHINA REPORT**, v. 53, n. 2, p. 232-252, 2017.
- SCHERER-WARREN, I. Do local ao global: a trajetória do movimento dos atingidos por barragens (MAB) e sua articulação em redes. In: ROTHMAN, F. D. (Org.). **Vidas alagadas: conflitos socioambientais, licenciamento e barragens**. Viçosa: UFV, 2008. p. 66-84.
- SCHMIDT, J. P. Para entender as políticas públicas aspectos conceituais e metodológicos. In: REIS, J. R.; LEAL, R. G. (Org.). **Direitos Sociais e políticas públicas desafios contemporâneos**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2008. p. 2307-2333.
- SCMP - South China Morning Post. **ZTE to play integral role in creating 'information superhighway' to connect One Belt, One Road countries**. 2016. Disponível em: <<http://www.scmp.com/business/article/2051219/zte-play-integral-role-creating-information-superhighway-connect-one-belt>>. Acesso em: 06 jan. 2018.
- SEDEME – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia. **Sedeme continua o debate com gigante chinesa sobre o projeto da Ferrovia Paraense**. Disponível em: <<http://sedeme.com.br/portal/sedeme-continua-o-debate-com-gigante-chinesa-sobre-o-projeto-da-ferrovia-paraense/>>. Acesso em: 09 abri. 2018.
- SENAR – Serviço Nacional de Aprendizagem Rural. **CNA comemora a aprovação da MP 595 que abre o setor portuário aos investimentos privados**. Disponível em: <<http://senar-ma.org.br/cna-comemora-a-aprovacao-da-mp-595-que-abre-o-setor-portuario-aos-investimentos-privados/>>. Acesso em: 17 maio 2018.
- SEP – Secretaria Especial de Portos. **Terminais de Uso Privado**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 30 dez 2016.
- SEP – Secretaria Especial de Portos. **Tráfego Portuário – VTMIS**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/trafego-portuario-vtmis>>. Acesso em: 24 dez. 2017.
- SEP - Secretaria Especial de Portos. **Planejamento Portuário Nacional**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 30 mar. 2018.
- SERBIN, A. ¿Un triángulo escaleno? América Latina y el Caribe, China y los Estados Unidos y las narrativas del nuevo ciclo. In: SERBIN, A. et al (Coords). **América Latina y el Caribe frente a la encrucijada actual de la globalización: Anuario de la Integración Regional de**

América Latina y el Caribe. Buenos Aires: Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales, 2016. p. 31-58.

SHAHROKHI, M. et al. The evolution and future of the BRICS: Unbundling politics from economics. **Global Finance Journal**, v. 32, p.1-15, 2017.

SHELEPOV, A. BRICS and International Institutions: Models of Engagement in Multilateral Governance. **International Organisations Research Journal**, v. 10, n. 4, p. 7-24, 2015.

SILVA, A. G. F.; et al. A relação entre Estado e políticas públicas: uma análise teórica sobre o caso brasileiro. **Revista Debates**, v. 11, n. 1, p. 25-42, 2017.

SILVA, M. A. **O impacto potencial do desenvolvimento dos portos do Arco Norte na valorização das fazendas de SINOP-MT**: uma análise do corredor da BR- 163. 74 f. Dissertação (Mestrado em Agronegócio) – Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2017.

SILVA, R. H. **As transformações na vida cotidiana dos pescadores artesanais da Vila Nova a partir da chegada do Estaleiro EBR em São José do Norte – RS**. 2016. 98 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016.

SILVEIRA, M. R. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator**, v. 12, n. 2, p. 41-53, 2013.

SILVEIRA, M. R. Logística, Sistemas de Movimento, Fluxos econômicos e Interações Espaciais no Território Paulista: uma Abordagem para a Geografia dos Transportes e Circulação. **Scripta Nova (Barcelona)**, v. 13, p. 1-22, 2009.

SILVEIRA, M. R. Infraestruturas e Logística de Transportes no Processo de Integração Econômica e Territorial. **Mercator**, v. 12, p. 41-53, 2013.

SILVEIRA, M, R, Transportes e a logística frente à reestruturação econômica no Brasil. **Mercator**, v. 17, p. 1-20, 2018.

SIMI, G. **Walter Benjamin**: o anjo da história voa a contrapelo. Disponível em: <<http://www.revistaovies.com/artigos/2014/10/walter-benjamin-o-anjo-da-historia-voa-a-contrapelo/>>. Acesso em: 12 jun. 2018.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**: natureza, capital e a produção de espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SNA – Sociedade Nacional de Agricultura. **Ferrogrão marca o protagonismo das tradings**. Disponível em: <<http://www.sna.agr.br/ferrograo-marca-o-protagonismo-das-tradings/>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

SNA – Sociedade Nacional de Agricultura. **BNDES**: agronegócio terá participação recorde nos desembolsos em 2017. Disponível em: <<http://sna.agr.br/bndes-agronegocio-tera-participacao-recorde-nos-desembolsos-em-2017/>>. Acesso em: 01 fev. 2018a.

SNA - Sociedade Nacional de Agricultura. **Chineses acertam compra de 57% de filial da Fiagril, de MT**. Disponível em: <<http://sna.agr.br/chineses-acertam-compra-de-57-de-filial-da-fiagril-de-mt/>>. Acesso em: 05 jan. 2018b.

SOBREIRO-FILHO, J. Movimentos socioespaciais, socioterritoriais, manifestações e as redes sociais: das manifestações internacionais ao Movimento Passe Livre-SP. **GeoGraphos**, v. 6, n. 73, p. 1-29, 2015.

- SOBREIRO-FILHO, J. Instrumentos teóricos para analisar os movimentos socioespaciais e a perspectiva geográfica: conflitualidade, contentious politics; terrains of resistance, socio-spatial positionality e convergence spaces. **Revista NERA**, v. 20, n. 39, p. 13-38, 2017.
- SOBREIRO FILHO, J.; MANACAS, U. Amazônia, violência, conflito e o massacre de Pau D'arco no estado do Pará: entrevista com Ulisses Manaças. **Boletim DATALUTA**, v. 114, p. 2, 2017.
- SOJA, E. **Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. 2º ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- SONG, D.-W.; PANAYIDES, P. M. Global supply chain and port/terminal: integration and competitiveness. **Maritime Policy & Management**, v.35, n.1, p.73-87, 2008.
- SOUSA SANTOS, B. **Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade**. Porto: Afrontamento, 1994.
- SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, v.8, n.16, p. 20-45, 2006.
- SOUZA, C. Modernização do Estado e construção de capacidade burocrática para a implementação de políticas federalizadas. **Revista de Administração Pública**, v. 51, n. 1, p. 27-45, 2017.
- SOUZA, J. A dimensão simbólica do capitalismo moderno: para uma teoria crítica da modernização. **Revista Estudos Políticos**, n. 5, v. 2, p. 41-59, 2012.
- SOUZA, J. G.; MIZUSAKI, M. Y. A “(re)conquista” do estado: antipolítica, agronegócio e genocídio no Brasil. **OKARA: Geografia em debate**, v.12, n.2, p. 507-532, 2018.
- SOUZA, V. H. P.; SILVEIRA, M. R. Integração territorial na América do Sul: uma análise dos projetos de infraestrutura dos portfólios da IIRSA/COSIPLAN. **Cadernos Prolam**, v. 13, n. 25, p. 137-156, 2014.
- STEINER, P. Mercado, transação e laços sociais: a abordagem da sociologia econômica. **Revista de Sociologia e Política**, v.20, n.42, p.111-120, 2012.
- STEPHEN, M. D. Emerging Powers and Emerging Trends in Global Governance. **Global Governance**, v. 23, p. 483–502, 2017.
- STICKLER, C.; ALMEIDA, O. T. Financiamento internacional para o setor agroindustrial no Mato Grosso: uma oportunidade para conservação? **Novos Cadernos NAEA**, v. 11, n. 1, p. 51-84, 2008.
- STUENKEL, O. Emerging Powers and Status: The Case of the First BRICs Summit. **Asian Perspective**, v. 38, p. 89-109, 2014.
- SUPERTI, E. Políticas públicas e integração sul americana das fronteiras internacionais da Amazônia brasileira. **Novos Cadernos NAEA**, v. 2, n. 14, p. 32-48, 2011.
- SVAMPA, M. Consenso de los *commodities*, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina. **OSAL**, v. 13, n. 32, p. 15-38 2012.
- SVAMPA, M. “Consenso de los Commodities” y lenguajes de valoración en América Latina. **Nueva Sociedad**, n. 244, p. 30-46, 2013.
- SVAMPA, M. Commodities consensus: Neoextractivism and enclosure of the commons in Latin America. **South Atlantic Quarterly**, v. 114: p. 65-82, 2015.

- SVAMPA, M. **Pensar el desarrollo desde América Latina**. Disponível em: <<http://maristellasvampa.net/archivos/ensayo56.pdf>>. Acesso em: 02 jan. 2018.
- SWEDBERG, R. Bourdieu's Advocacy of the Concept of Interest and Its Role in Economic Sociology. **Economic Sociology European Electronic Newsletter**, v.4, n.2, p.2-6, 2003.
- SWEDBERG, R. Sociologia econômica: hoje e amanhã. **Tempo Social**, v.16, n.2, p.7-34, 2004.
- SWEDBERG, R. Markets in Society. In: SMELSER, N. J.; SWEDBERG, R. (Ed.). **The Handbook of Economic Sociology**. 2ª ed. Nova York: Princeton University Press, 2005a. p.233-253.
- SWEDBERG, R. Towards an economic sociology of capitalismo. **L'Année sociologique**, v.55, n.2 p. 419-449, 2005b.
- SWIDERSKA, K., et al. Community protocol and free, prior informed consent – overview and lessons learnt. In: SWIDERSKA, K., et al (Ed.) **Biodiversity and culture: exploring community protocols, rights and consent**. London: Iied, 2012. p. 25-42.
- SWYNGEDOUW, E. Despolitización («Lo Político»). In: D'ALISA, G.; DEMARIA, F.; KALLIS, G. (eds.). **Decrecimiento: Vocabulario para una nueva era**. 2ª ed. Barcelona: Icaria, 2018. p. 151-156.
- TANG, K.; XIONG, W. Index Investment and the Financialization of Commodities. **Financial Analysts Journal**, v. 68, n. 6, p. 54-74, 2012.
- TEKDAL, V. China's Belt and Road Initiative: at the crossroads of challenges and ambitions. **The Pacific Review**, s,v, p. 1-18, 2017.
- TERASSI, P. M. B.; SOUZA, R. V. B. Reflexões acerca do papel dos planos diretores: o Eldorado e a Mímese do Planejamento em Maringá - Paraná. **Geo UERJ**, v. 27, p. 120-136, 2015.
- TERRA DE DIREITOS. **Comunidades ribeirinhas de Pimental e São Francisco entregam protocolo de consulta ao MPF**. Disponível em: <<http://www.terradereitos.org.br/noticias/noticias/comunidades-ribeirinhas-de-pimental-e-sao-francisco-entregam-protocolo-de-consulta-ao-mpf/22676>>. Acesso em: 29 mar. 2018.
- THEIS, I. M. Desenvolvimento desigual e planejamento regional no Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 37, n. 131, p. 79-97, 2016.
- THUM, C. Povos e Comunidades tradicionais: aspectos históricos, conceituais e estratégias de visibilidade. **Revista Eletrônica Mestrado em Educação Ambiental**, Edição especial, p. 162-179, 2017.
- TOMASSIAN, G. C.; SALAS, G. P.; SÁNCHEZ, R. J. **Políticas integradas de infraestrutura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales**. Santiago: CEPAL, 2010.
- TOURAINÉ, A. Les mouvements sociaux: objet particulier ou problème central de l'analyse sociologique?. **Revue française de sociologie**, v.25, n.1. p.3-19. 1984.
- TOURAINÉ, A. Os novos conflitos sociais para evitar mal-entendidos. **Lua Nova**, n. 17, p. 5-18, 1989.
- TOURAINÉ, A. Na fronteira dos movimentos sociais. **Sociedade e Estado**, v. 21, n. 1, p. 17-28, 2006.

TOVAR, A. C. A.; FERREIRA, G. C. M. A Infra-Estrutura Portuária Brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. **Revista do BNDES**, v.3, n.25, p.209-230, 2006.

TSHEOLA, J. Contemporary International Relations and the BRICS Geopolitics of State Capitalism. **Mediterranean Journal of Social Sciences**, v. 5, n. 25, p. 238-249, 2014.

TSHEOLA, J. Framing the BRICS of “Emerging States”: Economic Freedoms Panacea or Nuance Imperialism Hybrid? **Bangladesh e-Journal of Sociology**, v. 13, n. 1, p. 29-43, 2016

UNCTAD - UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **The World Investment Report 2017 (WIR17)**. Genebra: UNCTAD, 2017. Disponível em: <[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2017_en.pdf)>. Acesso em: 06 jan. 2018.

VAINER, C. B. **Memorial Apresentado pelo Professor Carlos Vainer em seu concurso para Professor Titular em Planejamento Urbano e Regional**. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <<http://www.etern.ippur.ufrj.br/publicacoes/135/memorial-apresentado-pelo-professor-carlos-vainer-em-seu-concurso-para-professor-titular-em-planejamento-urbano-e-regional>>. Acesso: 15 fev. 2015.

VAINER, C. B. Planejamento Territorial e Projeto Nacional. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. 9, p. 09-23, 2007.

VALE, L. Prefácio. In: CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco norte: o desafio logístico**. Brasília: Câmara dos Deputados/Edições Câmara, 2016. p. 9-10.

VÁSQUEZ-CARDONA; D.; SOBREIRO-FILHO, J. Os movimentos socioterritoriais: entre as classes e os movimentos populares. **Revista NERA**, v. 19, n. 30, p. 148-168, 2016.

VELASCO, L. O. M. de; LIMA, E. Navegação de cabotagem no Brasil. **Informe Infra-Estrutura**, BNDES, v.1, n.10, p.1-5. 1997.

VERGARA-CAMUS, L.; KAY, C. The agrarian political economy of left-wing governments in Latin America: Agribusiness, peasants, and the limits of neo-developmentalism. **Journal of Agrarian Change**, v. 17, p. 415–437, 2017.

VIDOR, G. **A história da CVM pelo olhar de seus ex-presidentes**. Rio de Janeiro: ANBIMA e BM&FBOVESPA, 2016.

VIEIRA, G. B. B.; KLIEMANN-NETO, F. J.; AMARAL, F. G. Governance, Governance Models and Port Performance: A Systematic. **Review, Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal**, v. 34, n. 5, p. 645-662, 2014.

VIEIRA, I. C. G.; et al. O. Bertha Becker e a Amazonia. **Biblio 3w (Barcelona)**, v. XIX, p. 1, 2014.

VIEIRA, M. **Safra de soja e milho será submetida "a raio-x" de profissionais do campo**. Disponível em: <[http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/03/08/internas\\_economia,852505/safra-de-soja-e-milho-sera-submetida-a-raio-x-de-profissionais.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/03/08/internas_economia,852505/safra-de-soja-e-milho-sera-submetida-a-raio-x-de-profissionais.shtml)>. Acesso em: 16 maio 2017.

VIEIRA, T. W. M. **Novo desenvolvimentismo e conflitos ambientais: o Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro e os pescadores artesanais da Baía de Guanabara**. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais e Conservação) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em Ciências Ambientais e Conservação, Rio de Janeiro, 2015.

VIEIRA, T. W. M.; LEAL, G. F.; LEMES, R. M. Novo desenvolvimentismo e conflitos ambientais na Baía de Guanabara: o Complexo Petroquímico do estado do Rio de Janeiro

(COMPERJ) e os pescadores artesanais. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 42, p. 271-286, 2017.

VILLAÇA, F. J. M. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: Internet, 2005.

VOLOCHKO, D. Lutas urbanas na metrópole de Curitiba: moradia popular, ocupações de terra e resistências. **GeoTextos**, vol. 12, n. 1, p. 37-50, 2016.

VOLOCHKO, D. Housing as a business and the valuation of metropolitan urban space. In: CARLOS A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **The City as a Commodity**. 2ed. São Paulo: FFLCH/USP, 2017. p. 114-143.

WACQUANT, L. **Os condenados da cidade**. Rio de Janeiro: Revan, 2001.

WACQUANT, L. Tras las huellas del poder simbólico. La disección de la «nobleza de Estado». WACQUANT, L. (Coord). **El Misterio del Ministerio: Pierre Bourdieu y la política democrática**. Barcelona: Gedisa, 2005. p. 159-177.

WACQUANT, L. Poder simbólico e fabricação de grupos. **Novos Estudos CEBRAP**, v. 96, p. 87-103, 2013.

WAJNBERG, D.; CAPISTRANO, E. Debêntures de projetos de infraestrutura: uma comparação entre as experiências brasileira e internacional. **Revista do BNDES**, n. 46, p. 103-161, 2016.

WALLERSTEIN, I. **El capitalismo histórico**. 5ª ed. Madrid: Siglo XXI, 2001.

WANKE, P.; BARROS, C. P. Public-private partnerships and scale efficiency in Brazilian ports: evidence from two-stage DEA analysis. **Socio-Economic Planning Sciences**, v. 51, p. 13-22, 2015.

WANKE, P.; BARROS, C. P. New evidence on the determinants of efficiency at Brazilian ports: a bootstrapped DEA analysis. **Int. J. Shipping and Transport Logistics**, v. 8, n. 3, 2016.

WESZ JUNIOR, V. J. **O mercado da soja e as relações de troca entre produtores rurais e empresas no Sudeste de Mato Grosso (Brasil)**. 220 f. Tese (Doutorado em Sociologia), Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

WILSMIEIER, G.; MONIOS, J. The production of capitalist “smooth” space in global port operations. **Journal of Transport Geography**, v. 47, p. 59–69, 2015.

WILSMIEIER, G.; MONIOS, J. Ports as capitalist spaces. In: MONIOS, J.; WILSMIEIER, G. **Maritime Mobilities**. New York, Routledge, 2018. p. 42-56

WILSMIEIER, G., MONIOS, J.; PÉREZ-SALAS, G. Port system evolution—the case of Latin America and the Caribbean. **Journal of Transport Geography**, v.39, n.7, p.208-221, 2014.

XIAO, Y.; et al. An Analysis of the Dynamics of Ownership, Capacity Investments and Pricing Structure of Ports. **Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal**, v. 32, n. 5, p. 629-652, 2012.

YI, L. et al. Do chinese mutual funds time the market?. **Pacific-Basin Finance Journal**, v. 47, p. 1–19, 2018.

YIP, T. L.; WONG, M. C. The Nicaragua canal: Scenarios of its future roles. **Journal of Transport Geography**, v. 43, p. 1-13, 2015.



- YU, Y.; CHANG, Y.-C. The ‘One Belt One Road’ Initiative and its impact on shipping law in China. **Marine Policy**, v. 87, p. 291–294, 2018.
- ZACARDI, D. M.; PONTE, S. C. S.; SILVA, Á. J. S. Caracterização da pesca e perfil dos pescadores artesanais de uma comunidade às margens do Rio Tapajós, Estado do Pará. **Amazônia: Ci. & Desenv.**, v. 10, n. 19, p. 129-148, 2014.
- ZHANG, X.; DALY, K. The determinants of China's outward foreign direct investment. **Emerging Markets Review**, v. 12, p. 389–398, 2011.
- ZHANG, X. T. Policy Review for China: The world’s top exporter with “new normal” economic growth. **World Economy**, v. 40, n. 11, p. 2491–2499, 2017.
- ZHOURI, A. Conflitos sociais e meio ambiente urbano. **Série Documenta (UFRJ. Online)**, v. 1, p. 1/4-8, 2007.
- ZHOURI, A. Justiça ambiental, diversidade cultural e accountability: desafios para a governança ambiental. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 23, n. 68, p. 97-107, 2008.
- ZHOURI, A. Megaprojects, epistemological violence and environmental conflicts in Brazil. **Waterlat-Gobocit Working Paper Series**, v. 2, p. 1-109, 2015.
- ZONDAG, B.; et al. Port competition modeling including maritime, port, and hinterland characteristics. **Maritime Policy & Management**, v.37, n.3, p.179-194, 2010.

## APÊNDICES

**APÊNDICE A:** Roteiro de Perguntas ao Secretário da Secretaria de Estado de Transporte (SETRAN-PA), Kléber Menezes

- 1) Quais as ações, política ou plano conduzido ou apoiado pela secretaria de transportes do Pará no que concerne a área de logística?
- 2) Qual o principal ou principais eixos logísticos priorizados pela secretaria e pelo governo estado e para qual região do Pará?
- 3) A região oeste do Pará vem recebendo significativa atenção e investimentos (públicos e privados), principalmente portuários; com base nisso como a secretaria e governo estadual vem atuando ou dialogando com as prefeituras e o governo federal?
- 4) Qual ou há algum tipo de ligação em termos estratégicos do Plano Pará 2030 e consolidação do Arco Norte?
- 5) Depois do Seminário ocorrido no Museu Emílio Goeldi, no qual participou como palestrante, quais as ações da secretaria e do governo Estadual para viabilizar a competitividade logística. Além disso, quais os players procuraram o governo para construir parcerias de investimentos e para onde (que região e município)?
- 6) No dia 4 de julho de 2017 você participou em Brasília, junto com o ministro dos Transportes, Maurício Quintella, do Secretário da SEDEME, Adnan Demachki e o Senador Flexa Ribeiro, sobre as obras de ampliação do Porto de Vila do Conde. O que fora decidido e/ou deliberado a partir dessa reunião?
- 7) O Pará está sendo fonte de ampliação, e principalmente de construção de portos, para o fluxo de commodities (soja e milho); considerando essa dinâmica de fluxos de commodities, o Pará será um corredor de exportações?
- 8) Você pode me indicar alguém da SEDEME para conversar mais acerca do Pará 2030?
- 9) Você pode me indicar alguém no setor privado (logístico portuário) para entrevistar, para saber sobre as suas perspectivas de desenvolvimento regional? Havia lido no jornal que em Itaituba há uma associação, chamada ATAP (e parece que agora é AMPORT)?

**APÊNDICE B:** Roteiro de entrevista com Francisco Oliveira, Presidente da Colônia de Pescadores de Itaituba - 2017

- 1) Há quanto tempo é pescador?
- 2) Dizem que pesca mudou muito em função dos portos, então pergunto como era a pesca antes da construção desses portos?
- 3) Existe proibição de pesca ao longo e na frente dos portos?
- 4) já ocorreu alguma situação que as empresas portuárias vieram questionar alguém de pescar na frente dos portos?
- 4) Há processos judiciais movidos por pescadores?
- 5) Houve qualquer tipo de compensação seria direcionado a prefeito ou a colônia?
- 6) já ocorreu alguma situação que as empresas portuárias vieram questionar alguém de pescar na frente dos portos?

**APÊNDICE C:** Roteiro de entrevista com o presidente da associação de moradores da comunidade de Santarenzinho – em maio de 2016

- 1) Vocês conhecem pessoas que venderam suas terras para empresas que construíram portos aqui?
- 2) Quantas famílias foram?
- 3) Para quem foram vendidos esses terrenos?
- 4) Quando começou a compra desses terrenos?
- 5) Vocês já tiveram terras ou lotes invadidos ou ocupados por alguma empresa portuárias?
- 6) Como a associação de Santarenzinho tem reagido contra a construção desses postos aqui em Santarenzinho?

**APÊNDICE D:** Roteiro de entrevista com o presidente da associação de moradores da comunidade de Santarenzinho – em setembro de 2017

- 1) Hoje quantas famílias têm na comunidade de Santarenzinho? (quanto mais ou menos em pessoas?)
- 2) Quantas já saíram em função da venda dos seus lotes?
- 3) Quantos lotes já foram vendidos?
- 4) Vem ocorrendo algum conflito com as empresas portuárias e/ou dentro da comunidade? (Se existe quando foi exatamente que iniciou isso?)

**APÊNDICE E:** Roteiro de Entrevista Roteiro de Entrevista com o representante do MAB (Fred Vieira) - 2014

- 1) Quais as ações a prefeitura e/ou a empresa (ATAP) fizeram na sua área?
- 2) Quais os impactos você percebe decorrente desse porto, da Bunge?
- 3) Houve deslocamento populacionais em busca de emprego, terras e renda durante a instalação ou construção do porto da Bunge?
- 4) Vem ocorrendo apropriação e expulsão de moradores próximos ao porto da Bunge?
- 5) Você percebe brigas, denúncias ou conflitos próximo ao porto da Bunge?
- 6) Está havendo a normatização de uso do rio em decorrência ao porto da Bunge?
- 7) Houve o aquecimento de terras ou especulação imobiliária?
- 8) Está ocorrendo a geração de emprego decorrente ainda o termino da instalação do porto da Bunge e outros portos se instalando?
- 9) Houve supressão vegetal (desmatamento) de grandes áreas devido a construção de Portos?

**APÊNDICE E:** Roteiro de Entrevista com o representante da Comissão Pastoral da Terra (CPT), de Itaituba, Pará (Jurandir Silva) - 2015

- 1) Quais os grandes questionamentos da CPT com relação a operação desse porto, da Bunge, e os que estão em construção?
- 2) Quais as demandas (atendidas), advinda de reivindicações da CPT, outros movimentos sociais, Associações e a população em geral?
- 3) Como vocês da CPT vem ou percebem a atuação da prefeitura com relação a esses portos?
- 4) “Recentemente” houve uma audiência pública (em maio de 2015, no Campo Verde) para a construção de outros portos (três portos), qual foi e/ou é o principal ponto de discussão da CPT?
- 5) Como estão ocorrendo as compensações ambientais e ações da Bunge?
- 6) Quais as principais transformações ocorridas em Miritituba e Campo Verde, em Itaituba?



**APÊNDICE F:** Roteiro de Entrevista Roteiro de Entrevista com o representante do MAB (Fred Vieira) - 2016

- 1) Quais os grandes questionamentos da MAB com relação a operação desse porto, da Bunge, e os que estão em construção?
- 2) Quais as demandas (atendidas), advinda de reivindicações da MAB, outros movimentos sociais, Associações e a população em geral?
- 3) Como vocês da MAB vem ou percebem a atuação da prefeitura com relação a esses portos?
- 4) “Recentemente” houve uma audiência pública (em maio de 2015, no Campo Verde) para a construção de outros portos (três portos), qual foi e/ou é o principal ponto de discussão da MAB?
- 5) Como estão ocorrendo as compensações ambientais e ações da Bunge?
- 6) Quais as principais transformações ocorridas em Miritituba e Campo Verde, em Itaituba?

**APÊNDICE G:** Roteiro de Entrevista com o representante da Comissão Pastoral da Terra (CPT), de Itaituba, Pará (Egídio Sampaio) - 2016

- 1) Quais os grandes questionamentos da CPT com relação a operação desse porto, da Bunge, e os que estão em construção?
  
- 2) Quais as demandas (atendidas), advinda de reivindicações da CPT, outros movimentos sociais, Associações e a população em geral?
  
- 3) Como vocês da CPT vem ou percebem a atuação da prefeitura com relação a esses portos?

**APÊNDICE H:** Roteiro de Entrevista Roteiro de Entrevista com o representante do MAB (Fred Vieira) – 2018

- 1) Quando e por que o MAB começa atuar em Itaituba e região?
- 2) Quais as formas de lutas e resistências que o MAB desenvolveu (Oficinas, Seminários, rodas de conversas)? Você pode descrever um pouco?
- 3) Quais as principais pautas ou foco do MAB nacional e na região do Tapajós?
- 4) Qual é o papel do Estado face esse megaprojetos para o Oeste do Pará?
- 5) Qual o tipo de projeto o Estado carrega (por exemplo, “conduzindo” o projeto Arco Norte), ao apoiar ações para produção de complexos portuários em Itaituba e Rurópolis?
- 6) Quais tipos de conflitos se verifica em torno da construção e operação desses portos?

**APÊNDICE I:** Roteiro de Entrevista Roteiro de Entrevista com o representante do CPT (Elmara Guimarães) – 2018

- 1) Quando e por que o CPT começa atuar em Itaituba e região?
- 2) Quais as formas de lutas e resistências que o CPT desenvolveu (Oficinas, Seminários, rodas de conversas)? Você pode descrever um pouco?
- 3) Quais as principais pautas ou foco do CPT nacional e na região do Tapajós?
- 4) Qual é o papel do Estado face esse megaprojetos para o Oeste do Pará?
- 5) Qual o tipo de projeto o Estado carrega (por exemplo, “conduzindo” o projeto Arco Norte), ao apoiar ações para produção de complexos portuários em Itaituba e Rurópolis?
- 6) Quais tipos de conflitos se verifica em torno da construção e operação desses portos?

## APÊNDICE J: Tipos de Fundos de investimentos

Quadro: Tipos de Fundos de investimentos

Fundos	Descrição
Curto prazo	Devem investir seus recursos, exclusivamente, em títulos públicos federais ou privados de curto prazo e de baixo risco de crédito. São considerados bastante conservadores quanto ao risco, sendo compatíveis com objetivos de investimento de curto prazo, pois suas cotas são menos sensíveis às oscilações das taxas de juros, devido ao curto prazo de seus títulos.
Referenciados	têm como objetivo acompanhar a variação de determinado indicador de desempenho definido em seu objetivo. Esse indicador pode ser um índice de mercado ou uma taxa de juros, por exemplo. Para isso, devem manter no mínimo 95% de sua carteira em ativos que acompanhem o referido indicador e no mínimo 80% do patrimônio em títulos públicos federais ou ativos de renda fixa considerados de baixo risco de crédito. Podem utilizar derivativos apenas com o objetivo exclusivo de proteção da carteira (hedge), sem permitir alavancagem. O fundo referenciado mais popular é o chamado Fundo DI, cujo objetivo de investimento é acompanhar a variação diária das taxas de juros no mercado interbancário. São um pouco mais sensíveis às variações nas taxas de juros quando comparados aos de curto prazo, embora ainda sejam considerados de baixo risco.
Renda fixa	devem aplicar pelo menos 80% de seus recursos em ativos de renda fixa. Portanto, têm como principal fator de risco a variação da taxa de juros ou de índice de preços. Podem incluir na carteira títulos que apresentam maior risco de crédito, como os títulos privados, e podem utilizar derivativos tanto para proteção da carteira quanto para alavancagem.
Ações	Os fundos de ações devem investir no mínimo 67% do seu patrimônio em ações que sejam admitidas à negociação em mercado de bolsa ou balcão organizado ou em ativos relacionados. Seu principal fator de risco, portanto, é a variação do preço das ações que compõem a sua carteira. O restante do patrimônio pode ser investido em outros ativos financeiros. Outro fator de risco importante a ser observado nessa classe de fundos é o limite de concentração por emissor. Os fundos de ações são mais compatíveis com objetivos de investimento de longo prazo, que suportem uma maior exposição a riscos em troca de uma expectativa de rentabilidade mais elevada.
Cambiais	Nos fundos cambiais, o principal fator de risco é a variação no preço da moeda estrangeira. Devem manter, no mínimo, 80% de seu patrimônio investido em ativos que sejam relacionados, direta ou indiretamente (via derivativos), a esses fatores de risco. Os mais conhecidos são os chamados Fundos Cambiais de Dólar, que buscam acompanhar as variações na cotação da moeda americana. Podem ser opção para investidores que busquem proteção contra variações cambiais ou que estejam programando uma viagem ao exterior.
Multimercado	Possuem política de investimento que envolve vários fatores de risco, sem o compromisso de concentração em nenhum fator em especial. Podem investir em ativos de diferentes mercados — renda fixa, câmbio e ações — e utilizar derivativos tanto para alavancagem quanto para proteção da carteira. São mais compatíveis com objetivos de investimento que, além de procurar diversificação, tolerem uma grande exposição a riscos

	na expectativa de obter uma rentabilidade mais elevada.
Investimento em Cotas de Fundo de Investimento	Podem ser constituídos fundos para investimento em cotas de outros fundos. São os chamados fundos de fundos, que aplicam os recursos em cotas de outros fundos. Na sua denominação deve constar a expressão “Fundo de investimento em cotas de fundos de investimento” e a classe dos fundos investidos. Esses fundos devem manter no mínimo 95% de seu patrimônio investido em cotas de fundo de investimento de uma mesma classe, exceto os FIC classificados como “Multimercado”, que podem investir em cotas de fundos de classes distintas. Os 5% restantes de seu patrimônio podem ser mantidos em depósito à vista ou aplicados em títulos públicos federais ou títulos de renda fixa de instituição financeira. A taxa de administração prevista nos FIC deve incluir, obrigatoriamente, as taxas de administração dos fundos em que investirem. É possível, entretanto, estabelecer uma taxa de administração máxima, que compreenda as taxas dos fundos investidos, e outra mínima, que não inclua tais taxas subjacentes.

**Fonte:** elaborado a partir de CVM (2014)

**APÊNDICE L: Financiamento/empréstimo para países da América Latina - em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor.**

Quadro: Financiamento/empréstimo para a Venezuela em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Novembro/2007	Energia	Joint Fund - Tranche A	China Development Bank	4 bi
Abril/2009	Energia	Joint Fund - Tranche B	China Development Bank	4 bi
Dezembro/2009	Energia	Not specified	China Ex-Im Bank	500 mi
Dezembro/2009	Mineração	Mining project credit	China Development Bank	1 bi
Mai/2010	Outro	Trade-related credit facility	CDB and Portugal's BES	1,1 bi
Agosto/2010	Energia	Joint Fund - Long-Term Facility	China Development Bank	20,3 bi
Junho/2011	Energia	Joint Fund - Tranche A renewal	China Development Bank	4 bi
Novembro/2011	Energia	Abreu e Lima refinery	China Development Bank	1,5 bi
Fevereiro/2012	Energia	Purchase of oil-related products	China Development Bank	500 mi
Agosto/2012	Energia	Joint Fund - Tranche B renewal	China Development Bank	4 bi
Junho/2013	Energia	Sinovensa production in Orinoco	China Development Bank	4 bi
Setembro/2013	Mineração	Las Cristinas gold mine	China Development Bank	700 mi
Setembro/2013	Infraestrutura	Pequiven marine terminal	China Ex-Im Bank	391 mi
Novembro/2013	Energia	Joint Fund - Tranche C	China Development Bank	5 bi
Julho/2014	Infraestrutura	Joint Fund - Tranche A renewal	China Ex-Im Bank	4 bi
Abril/2015	Energia	Joint Fund - Tranche B renewal	China Development Bank	5 bi
Novembro/2016	Energia	Oil sector development	China Development Bank	2,2 bi

Quadro: Financiamento/empréstimo para o Peru em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Abril/2009	Infraestrutura	Transporte, Infraestrutura, meio ambiente, energia	China Development Bank	50 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para Bahamas em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Março/2011	Infraestrutura	Nassau airport gateway project	China Ex-Im Bank	58 mi
Janeiro/2012	Infraestrutura	Abaco infrastructure works	China Ex-Im Bank	41 mi

Financiamento/empréstimo para Guiana em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Novembro/2012	Infraestrutura	Cheddi Jagan Airport expansion	China Ex-Im Bank	130 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para Barbados em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Dezembro/2015	Infraestrutura	Sam Lord's Castle Hotel rehabilitation	China Ex-Im Bank	170 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para a **Costa Rica** em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Fevereiro/2015	Infraestrutura	Highway construction - San José to Limón	Chinese government, Ex-Im Bank	395 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para o **México** em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Junho/2013	Energia	Offshore drilling equipment	China Ex-Im Bank	1 bi

Quadro: Financiamento/empréstimo para a **Jamaica** m função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Novembro/2005	Infraestrutura	Greenfield Stadium	China Ex-Im Bank	30 mi
Junho/2007	Infraestrutura	Montego Bay Convention Center	China Ex-Im Bank	45 mi
Fevereiro/2009	Outros	Short-term trade financing	China Ex-Im Bank	100 mi
Fevereiro/2009	Outros	Not specified	China Development Bank	20 mi
Fevereiro/2010	Outros	Shoreline reconstruction	China Ex-Im Bank	58 mi
Julho/2010	Infraestrutura	Road construction	China Ex-Im Bank	400 mi
Setembro/2011	Outros	Jamaica Economic Housing Project	China Ex-Im Bank	71 mi
Janeiro/2013	Infraestrutura	Road and bridge rehabilitation	China Ex-Im Bank	300 mi
Setembro/2013	Infraestrutura	North-South toll road construction	China Development Bank	457 mi
Junho/2016	Infraestrutura	Road network	China Ex-Im Bank	327 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para a **Trinidad e Tobago** m função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Março/2013	Infraestrutura	Construction of Couva Children's Hospital	China Ex-Im Bank	1 bi
Março/2014	Infraestrutura	Port and industrial park construction	China Ex-Im Bank	750 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para a **Bolívia** em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Novembro/2009	Energia	Home gas networks, oil drilling rigs	China Ex-Im Bank	60 mi
Dezembro/2010	Outros	Chinese satellite	China Development Bank	251 mi
Dezembro/2011	Outros	Helicopters, infrastructure	China Development Bank	300 mi
Julho/2012	Outros	Purchase 2000 Chinese buses	China Ex-Im Bank	100 mi
Agosto/2015	Infraestrutura	Rurrenabaque-Riberalta roadway construction	China Ex-Im Bank	600 mi
Setembro/2015	Infraestrutura	Highway construction	China Ex-Im Bank	253 mi
Outubro/2015	Infraestrutura	El Sillar highway	China Ex-Im Bank	426 mi



Março/ 2016	Mineração	El Mutun steel project	China Ex-Im Bank	422 mi
Setembro 2016	Energia	Rosita hydroelectric power plant	China Ex-Im Bank	1 bi
Dezembro/2016	Outros	Citizen security project	China Ex-Im Bank	50 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para a **Argentina** em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

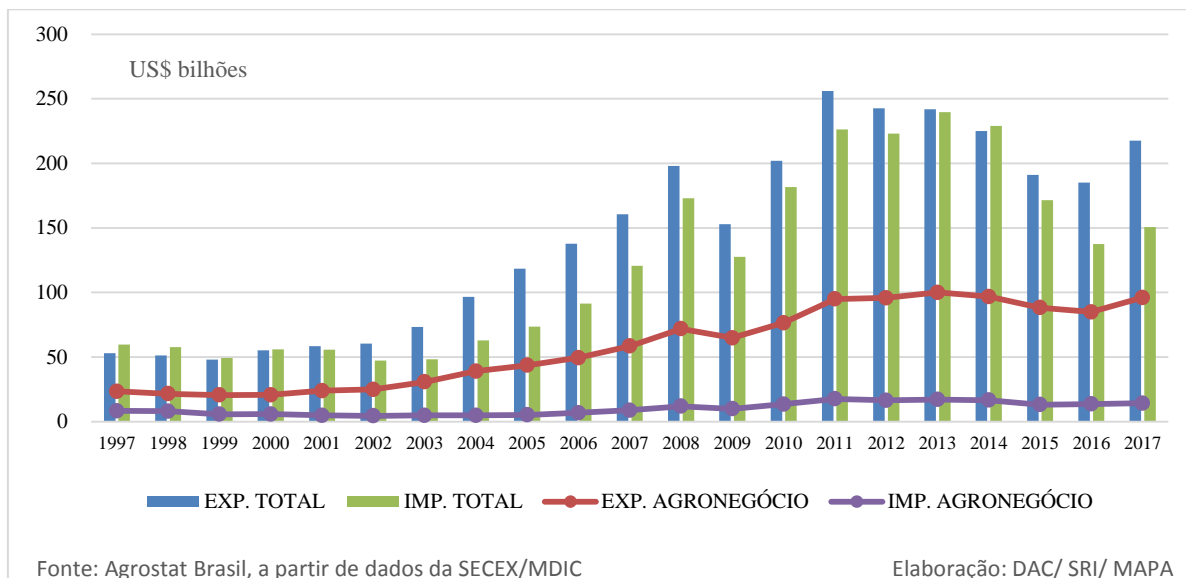
Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Agosto/2007	Outros	Export sector development	China Development Bank	30 mi
Janeiro/2010	Outros	Renewal of 2007 loan	China Development Bank	30 mi
Julho/2010	Infraestrutura	Train system	CDB and others	10 bi
Julho/2010	Infraestrutura	High-speed trains	CDB and CITIC	273 mi
Março/2012	Energia	Renewable energy projects	China Development Bank	200 mi
Julho/2014	Energia	Hydroelectric dam construction	CDB, ICBC, Bank of China	2,5 bi
Julho/2014	Infraestrutura	Belgrano Cargas train line	CDB, ICBC	2,1 bi
Agosto/2014	Outros	Purchase of cars for metro line A	China Ex-Im Bank	162 mi

Quadro: Financiamento/empréstimo para o **Equador** em função mês/ano, tipo de projeto, financiador e valor (US\$)

Mês/ano	Tipo de projeto	Objetivo	Financiador	Valor (US\$)
Junho/2010	Energia	Coca-Codo Sinclair hydroelectric dam	China Ex-Im Bank	1,7 bi
Julho/2010	Energia	80% discretionary, 20% oil	China Development Bank	1 bi
Dezembro/2010	Energia	Sopladora hydroelectric dam	China Ex-Im Bank	571 mi
Fevereiro/2011	Energia	Renewable energy development	China Development Bank	2 bi
Abril/2012	Outro	Finance 2013 budget deficit	China Development Bank	2 bi
Outubro/2013	Infraestrutura	Road to Quito airport	China Ex-Im Bank	80 mi
Fevereiro/2013	Energia	Minas-San Francisco hydroelectric dam	China Ex-Im Bank	312 mi
Outubro/2014	Energia	Finance Coca-Codo dam transmission system	China Ex-Im Bank	509 mi
Janeiro/2015	Outro	Finance 2015 Annual Investment Plan	China Development Bank	1,5 bi
Janeiro/2015	Outro	Replace kitchen stoves	China Ex-Im Bank	250 mi
Janeiro/2015	Outro	Transportation, education, and health care projects	China Ex-Im Bank	5,3 bi
Fevereiro/2016	Outro	Yachay education complex	China Ex-Im Bank	198 mi
Abril/2016	Outro	Non-discretionary and infrastructure	China Development Bank	2 bi

Fonte: elaborado a partir de Gallagher e Myers (2016).

**APÊNDICE M:** Gráfico da Evolução anual da balança comercial brasileira e do agronegócio - 1997 a 2017 - (em US\$ bilhões)



**APÊNDICE N:** Tabela de Exportações do Brasil e do Agronegócio de 1997 a 2017 (US\$ bilhões)

**Tabela:** Exportações do Brasil e do Agronegócio de 1997 a 2017 (US\$ bilhões)

<b>Ano</b>	<b>Total Brasil (A)</b>	<b>Agronegócio (B)</b>	<b>Part.% (B/A)</b>
1997	52,98	23,37	44,1
1998	51,14	21,56	42,1
1999	48,01	20,50	42,7
2000	55,12	20,60	37,4
2001	58,29	23,87	40,9
2002	60,44	24,85	41,1
2003	73,20	30,65	41,9
2004	96,68	39,04	40,4
2005	118,53	43,62	36,8
2006	137,81	49,47	35,9
2007	160,65	58,43	36,4
2008	197,94	71,84	36,3
2009	152,99	64,79	42,3
2010	201,92	76,44	37,9
2011	256,04	94,97	37,1
2012	242,58	95,81	39,5
2013	242,03	99,97	41,3
2014	225,10	96,75	43,0
2015	191,13	88,22	46,2
2016	185,24	84,93	45,9
2017	217,74	96,01	44,1

**Fonte:** sistematizado a partir Agrostat Brasil a partir de dados da SECEX/MDIC

**APÊNDICE O:** Roteiro de Entrevista com o Procurador Fiscal do Município de Itaituba, Herbert Luiz Pinto, em 2017.

- 1) O que faz a diretoria Fiscal?
- 2) Quais as ações fizeram nesses últimos anos?
- 3) Nos últimos meses houve ampla fiscalização, qual foi o intuito?
- 4) Qual o resultado de forma geral (um balanço), da fiscalização?
- 5) Os pátios de triagem e posto de gasolina quais são sua situação? E os portos graneleiros?

**APÊNDICE P:** Roteiro de Entrevista com o Secretário Municipal de Governo de Itaituba, Pará: Valfredo Pereira Marques Jr (secretario de 2013 a 2016)

1) Quando surge o interesse na construção desses terminais portuários em Itaituba?

2) Quais as ações da Prefeitura Municipal de Itaituba?

3) Qual é a relação do governo municipal e as ações do governo federal?

4) Como vem ocorrendo o diálogo entre prefeitura, as empresas e os movimentos sociais/população em geral?

5) Como vem ocorrendo o diálogo entre governo estadual e federal como forma de apoiar as políticas portuárias em Itaituba?

6) Vem ocorrendo conflitos e resistências com relação a esses projetos portuários em Itaituba?

6) Quais são os projetos desenvolvidos entre ATAP e prefeitura de Itaituba?

7) Quais as principais transformações ocorridas em Miritituba e Campo Verde, em Itaituba, advindos da operação portuário (no caso do Terminal Portuário da Bunge) e da construção desses portos?

**ANEXO**

## ANEXO A: Aquisições ou holding construídos por empresas chinesas do setor portuário, de acordo com ano e o continente

Chinese company	Year	Content of port cooperation	Area
Dalian port	2016	Signed the Djibouti Free Trade Zone Investment Agreement. The project was operated by a joint venture invested by Chinese enterprises including CMPort, Dalian port as well as the Djibouti government.	East Africa
Guangxi Beibu Gulf port	2017	On February 21, 2017, the joint venture company- Muara Port Co., Ltd. (51% stake in the hands of Guangxi Beibu Gulf Port Group) took over the operation of the container terminal of Muara port in Brunei.	Southeast Asia
Hebei port	2016	Set up a subsidiary, Qinhai Port Company in Jakarta, Indonesia, to run a local port project in Jambi industrial park in Indonesia, which is the first overseas port project for Hebei port group.	Southeast Asia
Qingdao port	2015	Signed a Memorandum of Understanding (MOU) for the APM Terminals Vado, Italy port project. The detailed terms and investment amount were not released. The MOU will create a new joint venture to invest in and work with other potential partners.	Europe
Shanghai port	2015	Shanghai International Port Group (SIPG) won the bid for concession of Bayport terminal, port of Haifa, Israel operations for 25 years from 2021.	Middle East
	2010	Acquired 25% stake of APM Terminals Zeebrugge NV (APMTZ) in Belgium and became the company's second largest shareholder.	Europe
China Merchants Port (used to be CMHI)	2017	Agreed to acquire 90% stake of Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) in Brazil for about US\$920 million to get the terminal operation for CMPort's first investment in Latin America.	South America
	2017	Got 85% stake of Hambantota port in Sri Lanka with a 99-year lease paying US\$1.12 billion.	South Asia
	2014	Acquired Newcastle port in Australia, the world's biggest coal ports, paying AU\$ 1.75 billion jointly with Hastings Funds Management	Oceania
	2013	Acquired 23.5% of Port De Djibouti S.A. (PDSA) in February 2013. The core assets of PDSA included the Port of Djibouti, Doraleh Container Terminal, off dock depot and Doraleh Multi-Purpose Port.	East Africa
	2012	Acquired 50% stake of Thesar Maritime Limited (TML) to take over the development and operation of the Lome Container Terminal (LCT) in Togo for 35 years, which was owned by TML before.	West Africa
	2010	Established the joint venture company with China-Africa Development Fund to acquire 47.5% stake of Tin can Island Container Terminal (TICT) in Lagos, Nigeria paying US\$ 154 million. CMPort held 28.5% stake.	Africa
COSCO Shipping Ports (used to be COSCO Pacific)	2017	COSCO shipping port (Spain) company took a 51% shareholding paying US\$ 224 million in JP Morgan-controlled Noatum Ports in Spain, which operates a facility in Bilbao and Valencia and includes two inland terminals in Zaragoza and Madrid.	Europe
	2016	Signed a cooperation agreement on co-investment a new container berths in Singapore with PSA Corporation (PSA) in Shanghai through the joint venture company COSCO-PSA Terminal (CPT) in March 2016.	Southeast Asia
	2016	Acquired 51% stake of Piraeus port paying EUR 280.5 million. Another EUR 88 million will be paid within five years for the remaining 16% stake.	Europe
	2016	Acquired another 35% stake of Euromax Terminal Rotterdam owned by Europe Container Terminals (ECT) in May 2016, paying EUR 125 million.	Europe
	2007	Acquired 20% stake of Suez Canal Container Terminal owned by Egyptian International Container Terminal, which is a subsidiary of A.P. Moller-Maersk Group in November 2007.	Asia, Europe, Africa
	2004	Acquired 25% stake of Antwerp port in Belgium from P&O Ports (acquired by A.P. Moller-Maersk Group) and obtained the port operation rights.	Europe
CMHI, COSCO Pacific, CIC Capital	2015	Formed a consortium to acquire 65% stake of Kumport terminal in Istanbul, Turkey paying US\$ 940 million in September 2015. CMHI, COSCO Pacific, CIC Capital Corporation (CIC Capital) had equity stakes of 40%, 40% and 20% respectively in the consortium.	Asia, Europe