

## PORTOS DO AGRONEGÓCIO E PRODUÇÃO TERRITORIAL DA CIDADE DE ITAITUBA, NA AMAZÔNIA PARAENSE

Jondison Cardoso Rodrigues<sup>1</sup>  
Jovenildo Cardoso Rodrigues<sup>2</sup>  
Ricardo Angelo Pereira Lima<sup>3</sup>

**Resumo:** O Brasil, na primeira década do século XXI, foi um dos principais países do mundo com significativas canalizações (destinos) de investimentos estrangeiros e especulativos, ligados, sobretudo, ao agronegócio; e, que penetraram em diversas regiões do território nacional. A Amazônia foi uma das regiões que mais foi canalizado esses “investimentos”; imprimidos como um projeto político hegemônico de desenvolvimento do agronegócio, de construção de um espaço de expansão agrícola e de fluidez territorial. O Oeste do Pará constitui um dos espaços de materialização dessa política escalar hegemônica, com planejamentos e a construção de projetos de infraestrutura, cujos complexos portuários são as maiores fontes materializadas. Assim, o objetivo do artigo é analisar a territorialização do agronegócio e as transformações territoriais resultantes da produção dos complexos portuários no município e na cidade de Itaituba, oeste do estado do Pará, a partir dos anos de 2013.

**Palavras-chave:** Amazônia. Portos. Políticas. Estado do Pará. Agronegócio.

## AGRIBUSINESS PORTS AND TERRITORIAL PRODUCTION OF THE CITY OF ITAITUBA, IN THE AMAZON OF PARÁ STATE

**Abstract:** In the first decade of the 21st century, Brazil was one of the main countries in the world with significant canalizations (destinations) of foreign and speculative investments, mainly linked to agribusiness, and which penetrated several regions of the national territory. The Amazon was one of the regions that most received these "investments", impressed as a hegemonic political project of agribusiness development, of building of a space of agricultural expansion and territorial fluidity. The West of Pará State constitutes one of the spaces for the materialization of this hegemonic scalar policy, with planning and construction of infrastructure projects, whose port complexes are the largest materialized sources. Therefore, the objective of this article is to analyze the territorialization of agribusiness and the territorial transformations resulting from the production of the port complexes in the municipality and in the city of Itaituba, West of Pará State, from the years of 2013.

**Keywords:** Amazon. Ports. Policies. Pará State. Agribusiness.

---

<sup>1</sup>Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Macapá, Brasil, e-mail: [jondisoncardosorodrigues@gmail.com](mailto:jondisoncardosorodrigues@gmail.com), <http://orcid.org/0000-0001-6400-7445>.

<sup>2</sup>Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, Brasil. E-mail: [jovenildo@yahoo.com.br](mailto:jovenildo@yahoo.com.br). <http://orcid.org/0000-0002-5650-1168>.

<sup>3</sup>Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Macapá, Brasil. E-mail: [ricardoangelo\\_pereira@yahoo.es](mailto:ricardoangelo_pereira@yahoo.es). <http://orcid.org/0000-0002-3532-422X>.

## PUERTOS DEL AGRONEGOCIO Y PRODUCCIÓN TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE ITAITUBA, EN LA AMAZONIA PARAENSE

**Resumen:** Brasil, por primera vez en la década del siglo XXI, por los principios de los países del mundo, con las canalizaciones (destinos) de inversiones en materia de especulativos, ligados, sobretodo, agronegocio; E, que penetrar en las diferentes regiones del territorio nacional. A Amazônia foi uma das regiões que mais foi canalizado esses “investimentos”; Imprimidos como un proyecto político hegemônico de desenvolvimento do agronegocio, de construção de um espaço de expansão agrícola and de fluidez territorial. O Oeste do Pará la constitución de los documentos de materialización de la política social, los planes y la construcción de proyectos de infraestructura, así como los portales complejos como materiales materiales. Asignar, o el objetivo del artículo es analizar la territorialización de la agricultura y la transformación terrestre y los resultados de la producción de los complejos y los portales y la ciudadanía de Itaituba, el oeste y el estado de Pará y el año 2013. **Palabras clave:** Amazonia. Puertos. Políticas. Pará. Agronegocio.

### Introdução

Amazônia vem passando, principalmente, a partir de 2013, por rápidos processos de territorialização de agentes econômicos (empresariais e estatais), calcado em grandes empreendimentos, que se assemelham ao período de intervenção militar, quando este tinha a perspectiva de conectar a Amazônia as dinâmicas e políticas nacionais, a partir “de incentivos fiscais, abertura de estradas e colonização, visando integração ao mercado nacional” (CASTRO, 2008, p. 21). Hoje a “intervenção” configura-se sob versão financeirizada do capital (*finance*) e de inserção competitiva nos circuitos produtivos e financeiros globais, via políticas de aumento de exportações de *commodities*, principalmente agrícolas.

O terreno que se pavimenta na Amazônia relaciona-se com a conjuntura macroeconômica (de excesso de créditos e liquidez) e de formação e conformação de um sistema contínuo de mobilidade induzida de produção de demanda por mercadorias, *commodities* agrícolas. Mais particularmente a (imposição) visão particular de desenvolvimento, pautado na construção de corredor de fluxos econômicos e na exportação de *commodities* agrícolas (projeto político hegemônico do agronegocio) e a conexão a regimes de acumulação, cadeia de valor global.

A Amazônia paraense constitui a materialização dessa política escalar hegemônica, de planejamentos relacionados à construção de projetos de infraestrutura: ferrovias (Ferrogrão e Ferrovia Paraense), hidrovias (Teles-Pires e Tapajós), portos, rodovia (a Br-163/pavimentação), termelétricas (em Barcarena), pequenas centrais hidrelétricas (do Cupari e Itapacurá/Rurópolis e Itaituba) e

hidrelétrico (complexo hidrelétrico São Luiz do Tapajós, em: Cachoeira do Caí, Jamanxim, Cachoeira dos Patos, Chacorão, Jardim de Ouro, Jatobá e São Luiz do Tapajós). Além da hidrelétrica em Oriximiná, no Oeste do estado do Pará.

Os projetos de infraestrutura portuária são as maiores fontes materializadas de investimentos. O estado do Pará constitui a maior expressão da política de “expansão” do agronegócio, com presença de vários portos em operação: Cianport (em Itaituba), Hidrovias do Brasil (Itaituba e Barcarena), ADM (Barcarena), Unitapajós (*joint venture* da Amaggi e Bunge) (Itaituba e Barcarena), Cargill (Itaituba), Ipiranga (Itaituba), Transporte Bertolini (Itaituba e Juruti) e Mineração Butirama (Barcarena) (RODRIGUES, 2018a; 2018b).

No complexo Barcarena-Abaetetuba são planejados 16 portos, cujos principais são: Cargill, Cevital, Odebrecht, Butirama, Celba, Hydro, “Expansão” da Hidrovias do Brasil, Estação de Transbordo Fluvial e Terminal Portuário de Granéis Líquidos. Assim, o presente artigo objetiva analisar a territorialização do agronegócio e as transformações territoriais resultantes da produção dos complexos portuários na cidade de Itaituba, oeste do estado do Pará, a partir dos anos de 2013.

A abordagem teórico-metodológica pauta-se na análise crítica acerca das ações, relações e contradições inerentes ao movimento de transformações territoriais e de produção e reprodução capitalista, sob diálogo analítico com a geografia econômica de David Harvey, principalmente pautado sob o debate de ajustes espaciais e acumulação por espoliação/despossessão. Este caminho teórico-metodológico possibilita analisar os processos políticos e econômicos, as representações e as ideologias, de maneira crítica relacionando a acumulação do capital e políticas territoriais, por meio da produção de estruturas espaciais (seletivas), desiguais e produtora de contradições e desigualdades sociais (HARVEY, 2004, 2005a).

Do ponto de vista da operacionalização do processo de pesquisa realizamos, entre 2013 a 2018: observações assistemáticas, registros fotográficos, entrevistas semiestruturadas com o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) e Comissão Pastoral da Terra (CPT), “participação” (ouvinte) em audiências públicas, imagens de satélites (acerca da expansão uso do solo e terra e desmatamento). Fizemos uso também de narrativas obtidas: 1) em audiências públicas; 2) no plano diretor 2015; 3) nos EIAs/RIMAs dos portos; e, 4) na Ação Civil Pública movida pelo Ministério

Público Estadual e Federal para suspensão das licenças de instalação e operação portuária, da Uinitapajós, Hidrovias do Brasil e Cianport.

O artigo está dividido em quatro seções. A primeira seção é marcada por essa introdução. A segunda seção faz uma breve contextualização de ações estatais que contribuíram para expansão de complexos portuários no Brasil e conseqüentemente a territorialização e distribuição espacial dos portos (e agentes econômicos), a partir de 2013. A terceira seção, por sua vez, pontua e discute as violações e as transformações territoriais, no município de Itaituba. A quarta seção são apresentadas algumas considerações finais.

### **Territorialização e distribuição espacial dos portos no Brasil, na Amazônia, no oeste do Pará e Itaituba**

Para Rodrigues (2018a) o Estado brasileiro, ainda na década de 2000, tinha ciência da insuficiência do setor portuário, mesmo com um conjunto de privatizações e planos de governo, como o Brasil em Ação (1996–1998) e o Avança Brasil (1999–2002). O cenário logístico portuário era mais desafiador, já que o Estado ainda não possuía uma agenda política continuada; além disso, Estado também ainda não havia se “adaptado” ao processo de reestruturação do espaço mundial e portuário: i) de sincronização entre sítios portuários internacionais; ii) de adoção de sistema regulatório semelhante aos padrões portuários mundiais; iii) do modelo toyotista (caracterizados pelo *just-in-time*); e, iii) de expansão e especialização de portos 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* (CASTRO, 2016; RODRIGUES, 2018b). Todavia, essa inserção no circuito financeiro internacional de acumulação/ampliação do capital fez-se por meio da construção de estratégias de políticas territoriais e dos projetos de infraestrutura do Estado, particularmente o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (RODRIGUES, 2018b).

O PAC buscou criar estratégias (técnicas e políticas) emaranhadas processualmente de dinâmicas econômicas e políticas (internacional e nacional), uma vez que as políticas públicas de infraestrutura do Estado brasileiro teriam o entendimento que a maioria dos financiamentos, investimentos estrangeiros e

abertura de créditos (Chinês, sobretudo) são anunciados globalmente para o setor do agronegócio. Assim o Estado buscaria capturar capitais e estimular o “desembarque” (com implementação de políticas territoriais e criação de planejamentos, zoneamentos e ordenamento territorial) de investimentos estrangeiros ligados direta e/ou indiretamente ao agronegócio.

O PAC teria o objetivo de promover a melhor fluidez econômica e o aumento da integração entre os elementos do sistema complexo de produção mundial, de relações e redes informacionais e financeiras. Assim, possibilitando a conexão ao espaço global de fluxos de mercadorias, de *supply chains* mundiais; como também alimentando a “orgia especulativa” e de créditos, decorrente, sobretudo, do chamado “Efeito China” (RODRIGUES, 2018a; 2018b).

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 (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a). Somados, os investimentos do PAC 1 e 2, somente no setor portuário na Amazônia, o valor é superior a três bilhões de reais, dos quais os portos paraenses foram destinados o maior fluxo financeiro (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014).

Essa agenda política continuada de infraestrutura portuária ampliou-se, no final do ano de 2012, quando Estado fez o anúncio do Programa de Investimentos em Logística dos Portos (PIL), com investimentos públicos para o setor e assim torná-lo competitivo. 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), mais de R\$ 54 bilhões destinados a estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de portos privados.

Para Rocha, Britto e Uderman (2016), o PIL ainda deixa evidente que o Estado não dispõe dos recursos para estruturar as necessidades constantes de investimentos dos portos; e, com efeito, necessitaria do aporte de recursos privados para obter maior competitividade do sistema portuário nacional. Assim, o Estado veio conceder linhas de crédito via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Além disso, veio estruturar o setor portuário (já em 2013), por meio do: 1) Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura

Portuária (REPORTO), que permitia que o setor adquirisse no mercado interno ou por importação, a suspensão de tributos sobre máquinas, equipamentos e peças; e, 2) a criação da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF), que teria por missão contribuir para o dinamismo das exportações brasileiras, com o financiamento de projetos de infraestrutura, para a oferta de garantias e para a gestão de fundos garantidores oficiais no Brasil.

Associado a isso o Estado aprovou um marco regulatório, a Lei nº 12.815/2013, que tinha o objetivo de estimular a expansão novos investimentos. Para isso, permitiu que os terminais privados operassem cargas de terceiros (antes só era permitido apenas a movimentação de cargas próprias). Para Rodrigues e Rodrigues (2015a) esse marco regulatório foi uma maneira do país atrair grandes empresas e investimentos estrangeiros diretos (HARVEY, 2005a), consequentemente, aumentar a velocidade dos fluxos de troca. Ainda segundo os autores depois da aprovação Lei nº 12.815/2013, houve 79 manifestações de interesses de autorização para operar junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Segundo Rodrigues (2018a), essa lei beneficiou significativamente o agronegócio, consequentemente a produção de complexos portuários no Brasil, particularmente na Amazônia paraense. Antes de tal lei, havia obrigatoriedade de movimentação de carga própria nos portos privados, algo que era ponto de estrangulamento do campo do agronegócio, isso porque os portos do agronegócio exportam cargas de terceiros (cargas mistas, de dois ou mais vendedores), uma vez que compram grãos de “produtores rurais”.

Em 2013, antes da aprovação da Lei nº 12.815/2013 havia 134 portos autorizados a operar no país. 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: 107 (59 para Amazônia) (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b; 2016).

Cabe pontuar que até dia 4 de julho de 2013 havia um total de 235 portos Brasil. Dentre as instalações portuárias “autorizadas”, desde a aprovação da Lei até 12 dezembro 2018, são: 209 portos. Vide na Tabela 1 os terminais portuários autorizados e sob análise no Brasil, para a Amazônia, Pará e Oeste do Pará.

**Tabela 1 - Terminais portuários autorizados e sob análise no Brasil, para a Amazônia, Pará, Oeste do Pará e Itaituba – até final do ano de 2018.**

Regiões	Total	TUP	ETC*
Autorizados no Brasil	209**	175	32
Autorizados na região Amazônica	72	49	23
Autorizados para o Pará	26	17	6
Autorizados para o Oeste do Pará	14	6	8
Sob análise para o Brasil	51	36	13
Sob análise para a região Amazônica	24	13	11
Sob análise para o Pará	12	8	4
Sob análise para o Oeste do Pará	9	6	3
Autorizados para Itaituba	6	1	5
Sob análise para Itaituba	4	2	2

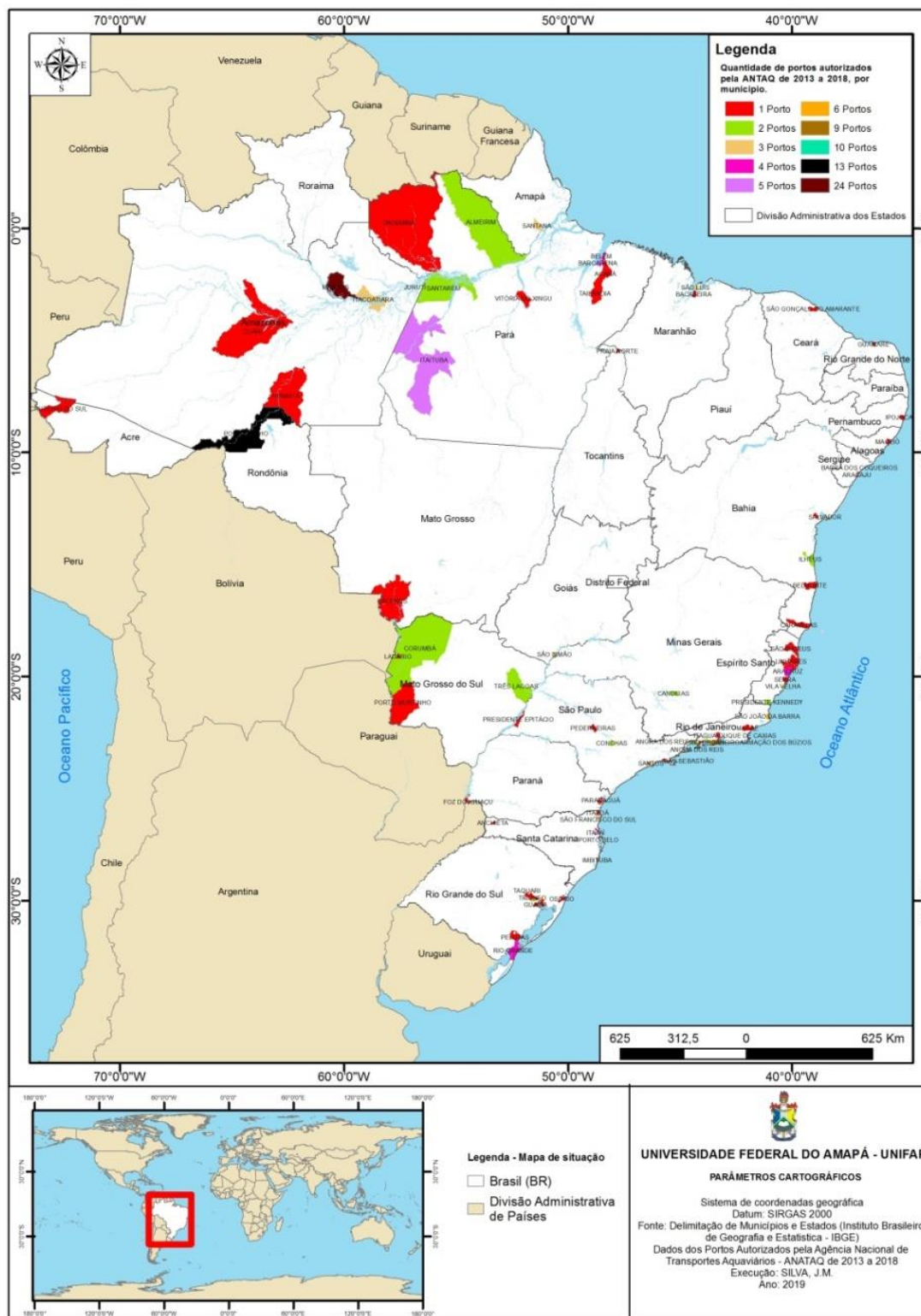
**Fonte:** Elaborado por Jondison Rodrigues a partir de dados solicitados pelo sistema e-SIC a ANTAQ

\* Terminal de Uso Privativo (TUP) é a instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele, Já Estação de Transbordo de Cargas (ETC) é instalação portuária explorada mediante autorização, utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

\*\* Cabe pontuar que não inserimos o número de portos de passageiros, pois aqui o foco são portos de transportes de cargas/mercadorias exclusivamente. Portanto, a soma de TUPs e ETCs não dará o total devido à exclusão dos portos de passageiros.

Ainda há 51 processos em andamento na Gerência de Autorização de Instalações Portuárias – GAP/ANTAQ, sendo 9 processos para Oeste do Pará; e, desses 4 são para Itaituba. A Figura 1 permite identificar a distribuição espacial dos portos autorizados pela ANTAQ, de 2013 a 2018. A partir deste mapa, é possível demonstrar a tendência de prioridades de investimentos na construção de complexos portuários na Amazônia paraense, e, mais particularmente para oeste do Pará e Itaituba.

**Figura 1 - Mapa da distribuição espacial dos portos autorizados (2013 a 2018), por município.**



Na escala do oeste do Pará, estão localizadas: 1) Cianport (Itaituba); 2) Hidrovias do Brasil (Itaituba), 3) Unitapajós (Itaituba); 4) Ipiranga (Itaituba); 5)



Itaipava (Itaituba); 6) Mineração Rio do Norte (Oriximiná); 7) Jari Celulose (Almerim); 8) Transporte Bertolini (Juruti); 9) Dorinaldo M. da Silva (Vitória do Xingu); 10) Caulim da Amazônia S/A (Almerim); 11) Distribuidora Nacional de Petróleo (Santarém); 12) Base Belo Monte (Vitória do Xingu); 13) Atem's Distribuidora de Petróleo (Itaituba); 14) Transportes Bertolini (Santarém); e, 15) Alcoa (Juruti). Porém, os portos do agronegócio (em operação), com a movimentação de grãos são no oeste do Pará: Unitapajós, Hidrovias do Brasil, da Cargill, Cianport, Cargill e Transportes Bertolini<sup>4</sup> (Figura 2). O porto da Caramuru Alimentos possui a expectativa de iniciar as operações em 2019, assim como porto Atems e porto do Posto Equador (esses dois últimos portos de combustível); portos esses conhecidos por Rodrigues (2018a), como “Portos Alimentadores”, por alimentarem e participarem da logística e da *global value chains*<sup>5</sup> de *commodities* agrícolas.

**Figura 2 - Foto dos portos graneleiros à margem direita do rio Tapajós, Itaituba<sup>6</sup>**



Fonte: foto de Jondison Rodrigues, registrado 19 de outubro de 2018.

No distrito de Miritituba (município de Itaituba) e região de Santarenzinho (município de Rurópolis), estão planejados mais de 30 portos, que formarão um

<sup>4</sup> Cabe destacar que a Cargill e Transportes Bertolini, até o final do ano de 2018, operavam irregularmente sem licença da ANTAQ. A Cargill possui apenas licença de operação emitida pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS), que não constitui permissão para operar, já que a incumbência é da ANTAQ.

<sup>5</sup> Para Chesnais (2018, s. p.): “O termo designa, pois, a organização de uma divisão internacional do trabalho entre subsidiárias e subcontratadas. Esses grupos empresariais transnacionais reorganizam, então, o estágio P – M do circuito de capital desde a criação de um projeto (*design*) até sua produção e distribuição. O projeto é feito nos países centrais, mas a produção passa a se localizar, por meio de subcontratação”.

<sup>6</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.

complexo, englobando os municípios de Itaituba e Rurópolis, o Complexo Portuário de Itaituba e comporiam ou integraria ao que Ioris (2018) chama de redes globais de produção e distribuição de “alimentos” do agronegócio.

Nesse contexto vem ocorrendo processos de reservas de territórios (antecipação espacial) para produção de complexos portuários, isto é, territorializações hegemônicas, representados pelos portos planejados, com áreas adquiridas, em Itaituba e Rurópolis, respectivamente: 1) Cevital, Unirios, Chibatão, Reicon, Brick Logística, Amaggi, Itaipava, Woodhollow Participações, Petróleo Sabbá 1 e 2, J.F. de Oliveira Navegação, Rio Tapajós Logística (RTL); 2) Porto Tapajós, Transportes Bertolini 2, Odebrecht, LDC e Cianport 2. De acordo com pesquisa de Aguiar (2017) ainda há outros portos planejados: da Mobile, Cantagalo, DSR Paraná e Júlio Simões, em Rurópolis. Assim, esses portos seriam um pouco menos de um terço do “Projeto Arco Norte” (Projeto de Estado), que pretende construir mais de 96 portos na região norte (RODRIGUES, 2018a).

Essa territorialização constitui um processo de produção e apropriação do espaço geográfico - uma integração dos mercados, da produção e das finanças e a instauração de uma nova divisão territorial do trabalho e o acirramento de assimetrias e desigualdades no espaço mundial. Portanto, conseqüente uma “reconceptualização do tempo e do espaço” (CASTRO, 2007a, p. 109), com o capital financeiro no comando (CHESNAIS, 2016).

Esses “portos do agronegócio” configurariam dialogando com trabalho de Oliveira (2015) a monopolização do território, do qual a monopolização do território se dá através das empresas de comercialização (*trading companies*):

[...] que não produzem diretamente no campo, porém, controlam através de mecanismos de subordinação, a produção dos camponeses e dos capitalistas produtores do campo. [...] as empresas monopolizam a circulação das mercadorias sem ter a necessidade de territorializar os monopólios [...]. No Brasil, monopolizam o território no setor de grãos as empresas mundiais ADM, Cargill, Bunge, LDC Commodities. Mas fazem-no também as empresas nacionais Caramuru, Amaggi, Granol (OLIVEIRA, 2015, p. 242-3).

Esses complexos portuários apontam para o novo “vetor logístico e corredor de exportação” para o norte do país, que para Rodrigues (2018a) seria a territorialização do capital, das políticas nacionais e dos investimentos privados, que se inserem no contexto de desestoque de excesso de créditos (títulos e ações), principalmente vindo da China - o valor dos investimentos no exterior (de 2005 a

2018) que são superiores a US\$ 2,5 trilhões e no Brasil US\$ 64.89 bilhões, vide: <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>. Em termos comparativos segundo Wegner e Fernandes (2018), entre 1990 e 2009, o Brasil recebeu US\$255 milhões, por meio de investimento estrangeiro direto (IED) de empresas chinesas.

Esses investimentos seriam “realocação de capital excedente” (HARVEY, 2005a, p. 137), ajustes espaciais, já que segundo Harvey (2005a, p. 138):

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 (HARVEY, 2005a, p. 138).

Há assim um processo de “territorialização produtiva-financeira”, na Amazônia paraense (do qual não é apenas a soldagem ou a construção de nós espaços-temporais, sistema sincronizado de integração territorial de regimes de acumulação), sobretudo, por meio da expansão da financeirização e do processo de ajuste espacial. Estas duas faces manifesta-se na possibilidade de expansão e reestruturação geográfica do capital, pois como afirma Harvey (2001): o capitalismo não poderia sobreviver sem a expansão geográfica e “soluções espaciais”; por isso, a busca de mercados, competências laborais frescas, recursos ou novas oportunidades para investir em novas unidades de produção e especulação.

Cabe pontuar que o processo de territorialização na Amazônia Paraense, oeste do Pará, vem se constituindo a partir do avanço de grandes *tradings* e multinacionais (associadas a bancos, operadores/gestores de fundos e estado-nações) e do Estado brasileiro. Segundo Santos (2015, p. 50), as multinacionais procuram territorializar-se, por meio

[...] da regulação e dos mecanismos de produção como a circulação, distribuição e consumo. [...]. Um dos pressupostos para a busca da competitividade é a fluidez do território. A fluidez desse território exige fronteiras flexíveis, melhorias nos transportes e comunicações [e pressionam para criação de marcos regulatórios, segurança jurídica], extinção dos obstáculos à circulação da produção e, sobretudo, a supressão das rugosidades hostis ao galope do capital hegemônico.

Já o Estado nesse momento e com o olhar para esse setor torna-se co-protagonista, de relações políticas-econômicas, do qual o Estado é um “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, 2008, p. 115). Rodrigues (2018a) aduz que: o Estado brasileiro tem sido um estruturador/ordenador, planejador, mediador e jogador que molda, regula e subsidia, para: sustentar os ajustes espaciais capitalistas e executar políticas seletivas que são encaradas como política de Estado, como forma ganhos materiais e simbólicos a frações hegemônicas que estão dentro do seio do Estado.

Essa caracterização e (re)posicionamento do Estado é pontuado por Rodrigues (2018a), como um processo do qual muitos dos portos privados estão sendo financiados pelo BNDES, por meio: 1) “empréstimo-ponte”, do qual teve como *beneficiários* os portos da Cianport e Hidrovias do Brasil; 2) financiamento projetos “*greenfield*” (que se encontra em estágio de planejamento ou operação), *debêntures* e Fundo Marinha Mercante. Além disso, o Estado vem promovendo: 1) concessões de terras; 2) permissão para aquisição e o arrendamento de imóvel rural por pessoa natural estrangeira<sup>7</sup>; 3) regularização fundiária; e, 4) autorizações e incentivos fiscais (Tabela 2), energéticos e hídricos, por exemplo, o Grupo Amaggi (em 2004, o BNDES aprovou um empréstimo de US\$ 34,1 milhões; em 2006, R\$ 175 milhões; e em 2015, o financiamento foi de R\$ 27 milhões).

**Tabela 2 - Incentivos Fiscais concedidos aos portos (2012 a 2016) para portos, em reais (R\$)**

Ano	Nome Empresarial	Valor Total do Projeto	Projeção final de incentivos	Município
2012	Glencore Serviços e Comércio de Produtos Agrícolas S.A.	99309849	8937886.41	São Paulo
2012	Amaggi & LD Commodities Terminais Portuários S.A.	99309849	95685040	São Paulo
2012	Corredor Logística e Infraestrutura S.A.	99309849	95685040	São Paulo
2012	Terminal Corredor Norte S.A.	80175000	19134849	São Paulo
2013	Vale S.A.	1218519186.7	155504828.88	Rio De Janeiro
2015	TGPM - Terminal Portuário	212000000	6744758	Barcarena
2015	Terminal de Grãos Ponta da Montanha S.A.	3468688	197755	Barcarena
2016	Itapoá Terminais Portuários S/A	200066000	18560000	Itapoá
2016	"Fibra Terminal de Celulose de Santos SPE S.A. ("Fibra Terminal")"	162170368.2	7346465.7	São Paulo
2016	TES-Terminal Exportador de Santos S.A.	349999999.99	317624999.99	Santos

Fonte: Elaborado Jondison Rodrigues com base <http://dados.gov.br/dataset/incentivos-fiscais-portuarios/resource/6b1153b1-ee39-4d7c-b4b8-7ddf52a08f04>

<sup>7</sup> Via o INCRA, a partir da Instrução normativa/INCRA/nº 88, de 13 de dezembro de 2017, do qual assim elucida: “Dispõe sobre a aquisição e o arrendamento de imóvel rural por pessoa natural estrangeira residente no País, pessoa jurídica estrangeira autorizada a funcionar no Brasil e pessoa jurídica brasileira equiparada à estrangeira e dá outras providências”.

Na tabela 2 permite ilustrar os incentivos fiscais concedidos para a construção de portos no Brasil, nota-se que volumosos recursos foram destinados à estruturação do complexo portuário de Barcarena, Nordeste do Pará. Complexo portuário esse que conforma a rede logística portuária nacional e internacional, e, por onde flui os grãos vindos do Centro-Oeste brasileiro, passando pelos complexos portuários de Itaituba.

Além disso, o BNDES, por exemplo, concedeu o empréstimo-ponte: i) de R\$ 404 milhões para a Hidrovias do Brasil, em Barcarena; e, ii) a Cianport, um total de R\$ 75,9 milhões. O Estado brasileiro, por meio do Banco da Amazônia (BASA) e da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), respectivamente: a) R\$ 78.583 milhões a Hidrovias Brasil, para a aquisição de 20 balsas e 03 empurradores; b) de R\$ 77 milhões para a ampliação do Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), em Barcarena. Essa conjuntura de territorialização e produção de complexos portuários vêm promovendo uma série de transformações territoriais em espaços urbanos e rurais da Amazônia paraense, particularmente, oeste do Pará, Itaituba.

### **“Portos do Agronegócio” e Violações**

Segundo Bebbington et al (2018) vem sendo construído pactos e agendas globais hegemônicas, entre elas, do G20, a partir de 2014. Os países do G20 se comprometeram em investir até US\$ 90 trilhões em infraestrutura global até 2030; e, em 2016 comprometeram-se vincular planos de infraestrutura a regiões de todo o planeta, por meio de uma “aliança” conhecida de *Global Infrastructure Connectivity Alliance (the Alliance)* para estruturação e políticas para quatro setores: energia, transporte, água e tecnologia de informação e comunicação.

Para atingir seus objetivos a “*the Alliance*” pretende estimular grandes projetos que serão financiados, construídos e operados por meio de parcerias público-privadas, cujos bancos multilaterais de desenvolvimento abririam linhas financiamento e crédito, com investimento de no mínimo de 350 bilhões de dólares entre 2016-2018, tendo principalmete os novos bancos asiaticos sua fonte acanalizadora: *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* e *New Development Bank (NDB)*, banco dos BRICS). Para atingir a objetivos continuados os Estados-nação deverão usar dinheiro público e promover a venda de ativos públicos; como

também cobrando impostos, com taxações pelo de uso de serviços de infraestrutura; Tudo isso para fortalecer a infraestrutura injetadas de investimentos do setor privado, particularmente de longo prazo, por exemplo, de fundos (ALEXANDER, 2018).

Para Bebbington et al (2018) a Amazônia, Indonésia e América Latina são as regiões com maior intensificação de políticas estruturais de integração de infraestrutura nacional e transfronteiriça para a exploração dos recursos naturais e captura privada de lucros, como também palco de violação de direitos territoriais e humanos de comunidades e populações tradicionais. Na região Amazônica isso já materializa com violação de direitos de comunidades e populações tradicionais, no caso particular do oeste do Pará, no que tange principalmente a produção de complexos portuários.

Durante a pesquisa de campo em Itaituba, de 2014 a 2018, assistindo audiências públicas, dialogando movimentos sociais (CPT e MAB), analisando o plano diretor (atualizado em 2015) e do EIA/RIMA/ (dos portos) houve supressões e invisibilizações de povos e comunidades tradicionais: indígenas, pescadores, beiradeiros e ribeirinhos. O questionamento jurídico a esses processos de supressões e invisibilizações (violações direitos humanos, territoriais e étnicos) é expresso na Ação Civil Pública com pedido de liminar (Ref. Inquérito Civil Público (ICP) nº 1.23.002.000517/2011-90), assinada em Santarém-Pará, no dia 22 de fevereiro de 2016. Essa ação civil aduz:

A presente Ação tem por objeto a 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, até que seja realizada a consulta prévia, livre e informada das aldeias indígenas da Praia do Índio, Praia do Mangue, Sawré-Muybu, e demais populações tradicionais, como a de Montanha e Mangabal, os 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.

As licenças que a Ação Civil Pública pede é a suspensão da operação portuária da Bunge (no caso agora Unitapajós), Hidrovias do Brasil e Cianport. A Ação Civil pontua a falta de consulta prévia, livre e informada assim como questionando a falta de conhecimento e celeridade da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS), ao expor na nota técnica 1973/GEINFRA/CLA/DILAP/2015, de que a atividade pesqueira nas imediações dos empreendimentos resumiriam-se a dois pescadores. Porém, em trabalho de

Zacardi, Ponte e Silva (2014), em pesquisa a Colônia de pescadores Z-56, de Itaituba, havia 889 pescadores cadastrados, 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 da Unitapajós, Hidrovias do Brasil, Cianport, Cargill e Transportes Bertolini, a RTL e LDC (que estão em processo de licenciamento ambiental) vêm descumprindo a convenção 169, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que garante o direito ao território de povos indígenas e tribais sejam consultados, caso haja projetos e empreendimentos que possam “afetar” o seu modo tradicional de vida.

Cabe destacar que segundo a Resolução nº 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. Os vícios, invisibilizações e violações tornaram-se prática comum e naturalizada, por exemplo, com a “reunião prévia a audiência pública” acerca do EIA/RIMA” e do empreendimento (porto) da Rio Tapajós Logística (RTL), ocorrida em Miritituba, dia 11 de dezembro de 2018 (Figura 3).

**Figura 3 - Outdoor de convocação para participação da reunião prévia a audiência pública, do Porto da RTL**



**Fonte:** foto registrada por Elmara Guimarães, dia 11 de dezembro de 2018.

Isso constitui uma naturalização das violações de direitos e a banalização da consulta prévia, livre e informada que segundo Rodrigues (2018a) encobriram, invisibilizaram e permitiram a legitimação da dominação social de sistemas e políticas capitalistas espoliativas, carregando consigo violações e desrespeitos a decisões sociais, via protocolos de consulta, por exemplo, dos Mundurucu e das comunidades de Pimental e São Francisco e Montanha e Mangabal. Portanto, tais práticas vêm constituindo um processo sistemático de não reconhecimento social e político e também de desdém e inferiorização de tradições, crenças, cosmovisões, territórios e modo de vida.

Esse reconhecimento social e político traduz-se na reunião prévia da RTL, aliás, que aconteceu com baixa publicidade e transparência, devido a não divulgação no Diário Oficial do Estado do Pará como também no site do órgão ambiental, no caso a SEMAS. Isso é uma expressão também de violações de direitos indígenas, ao desrespeitar a convenção 169/OIT: “o direito à integridade cultural, religiosa, todos eles correlatos à proteção do território étnico” (HELD, 2017, p.72).

Ainda com relação a isso segundo o Decreto n 592, de 6 de julho de 1992 (Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos), no artigo 27: “Nos Estados em que haja minorias étnicas, religiosas ou linguísticas, as pessoas pertencentes a essas minorias não poderão ser privadas do direito de ter, conjuntamente com outros membros de seu grupo, sua própria vida cultural, de professar e praticar sua própria religião e usar sua própria língua”.

Além disso, dialogando com a Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas (aprovada dia 13 de setembro de 2007, do qual o Brasil também é signatário), o Artigo 19: “Os Estados celebrarão consultas e cooperarão de boa fé, com os povos indígenas interessados, por meio de suas instituições representativas para obter seu consentimento prévio, livre e informado antes de adotar e aplicar medidas legislativas e administrativas que os afetem”.

Cabe ainda tecer uma ponderação, os povos indígenas (assim como quilombolas e populações tradicionais como todo) não são só sujeitos detentores de direitos humanos, mas, sobretudo, de direito originário (sobre terras tradicionalmente ocupadas) como também de direitos a “territorialidades específicas” (ALMEIDA, 2012) concernente a não privação, tolhimento de praticar ou de se (re)produzir suas



“formas de existência coletiva de diferentes povos e grupos sociais em suas relações com os recursos da natureza” (ALMEIDA, 2004, p. 9).

Um dos dispositivos jurídicos que ampara os povos indígenas “territorialidades específicas” a grandes empreendimentos é: a Portaria Interministerial nº 60, de 24 de Março de 2015<sup>8</sup>. O 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”. Essa portaria expõe alguns limites para empreendimentos na “Amazônia brasileira” com proximidade com terras indígenas e quilombolas: i) Ferrovias, 10 km; ii) Dutos, 5 km; iii) linhas de transmissão, 8 km; iv) rodovias, 40 km; v) portos, mineração e termoelétricas, 10 km. Limite territorial (distância) esse que o porto da RTL não respeitou, devido sua proximidade com a Aldeia Praia do Índio, dos Munduruku.

Essas violações compõe uma “economia de espoliação” (HARVEY, 2012, p. 17) ou “*violencia de desposesión*” (HARVEY, 2014, p. 70), que seria inerente ao processo de “controle monopolístico do território”, por meio das *trading companies* (OLIVEIRA, 2015, p. 243), pois “você espolia as pessoas da sua vizinhança, você espolia as pessoas dos seus espaços de moradia, porque você quer aqueles espaços para a incorporação” (HARVEY, 2012, p. 17-8). Para Harvey (2014) essa “incorporação” seria um processo, composto de uma cadeia de espoliação/despossessão que nutriria e sustentaria a acumulação de grandes porções de riqueza por “pessoas jurídicas” privadas, figuradas em formatos de grandes corporações; assim a violência (espoliação/despossessão) não seria um aspecto originário, mas produzido, construído.

### **Transformação e produção territorial do município e da cidade de Itaituba**

Desde Julho de 2014 até setembro de 2017 quando fora desenvolvido a pesquisa de campo em Itaituba, no município e na cidade passou por rápidas transformações nas suas paisagens e dinâmicas urbanas e rurais, na mobilidade do trabalho e do capital. Tais transformações territoriais (que é produção territorial) são expressão e resultado de novas demandas corporativas, estatais,

---

<sup>8</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).

socioespaciais, reorientações temporais e espaciais de capacidades produtivas/especulativas (HARVEY, 2005a; 2005b).

Transformações territoriais “têm” suas manifestações no espaço construído do município e da cidade de Itaituba, do crescimento demográfico e espacial acelerado (a população está entre 130 a 140 mil habitantes) (RODRIGUES, 2018a; 2018b) sendo que o IBGE estima que seria de 101.097, em 2018 (assim sobrecarregando os serviços educacionais e de saúde). Cabe assinalar que a população no último censo, em 2010, era de 97.493 habitantes.

Um aspecto importante a ser ressaltado no que diz respeito às dinâmicas territoriais de produção do espaço urbano de Itaituba está relacionado ao crescimento da frota de veículos: a frota total cresceu 17,31% (de 2015 a 2017) e 142,94% (de 2010 a 2017) (RODRIGUES, 2018a), como também acidentes e mortes. Esse incremento da frota de veículos e acidentes e mortes estaria 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”. “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, da instantaneidade, da descartabilidade, da efemeridade e do trabalho esquizofrênico (incessante).

Outro elemento importante decorrente do processo de territorialização, transformação e de (re)produção territorial da cidade relaciona-se à especulação fundiária e imobiliária e dos preços do alugueis de imóveis, uma vez que a “insaciabilidade” do grande capital para capturar terras e especular também contribui para reorientações espaciais e novas capacidades produtivas/especulativas, não necessariamente ligado ao agente hegemônico (o campo do agronegócio), porém sendo protocoperadores (parceiros diretos e/ou indiretos) (ou alimentando) do processo de privatização e comodificação da terra, da moradia e da natureza.

Processos e lógicas que transformam territórios em lugares logísticos, descontínuos, espedaçados, um tecido logístico, com significado e uso específico, isto é, um ente fragmentado, um lugar, de usos cada vez mais dividido e privado. Fragmentação e estilhaçamento da vida que se refletem no aumento significativo de todos os tipos de violência (doméstica, furto, roubo), em Itaituba (vide tabela 3).

**Tabela 3 - Principais formas de violência no município de Itaituba, de 2012 a 2017.**

Violência	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

**Fonte:** elaborado a partir do Sistema de Informação de Segurança Pública (SISP)/Pará (e-SIC/Pará)

A esse respeito Castro (2016) enfatiza que as transformações socioeconômicas sobre território amazônico são advindas de novas ações, políticas e econômicas sobre a região, como, por exemplo, projetos portuários, do qual resultam efetivamente transformações na sociedade e na economia. Dentre essas transformações, destacam-se alterações nos sistemas de uso da terra, nas dinâmicas e ritmos de vida e no estrangulamento da mobilidade urbana da cidade. No caso da produção de complexos portuários em Itaituba, vem promovendo um rastro de degradação ambiental: i) destruição de sítios arqueológicos; ii) desmatamento nas áreas de construção dos portos e nos postos e pátios de triagem; e, iii) assoreamento de igarapés.

Segundo Rodrigues (2018a) as espoliações/desposseções são também mecanismos específicos de pressão e de expulsão de pessoas e também de racismo ambiental; esse último no caso, promovidos a moradores/população do Bairro de Nova Miritituba. Bairro que se localiza no percurso onde as carretas vão descarregar grãos nos portos: respirando 24 horas por dia poeira (e ouvindo barulhos, ruídos incessantes de carretas).

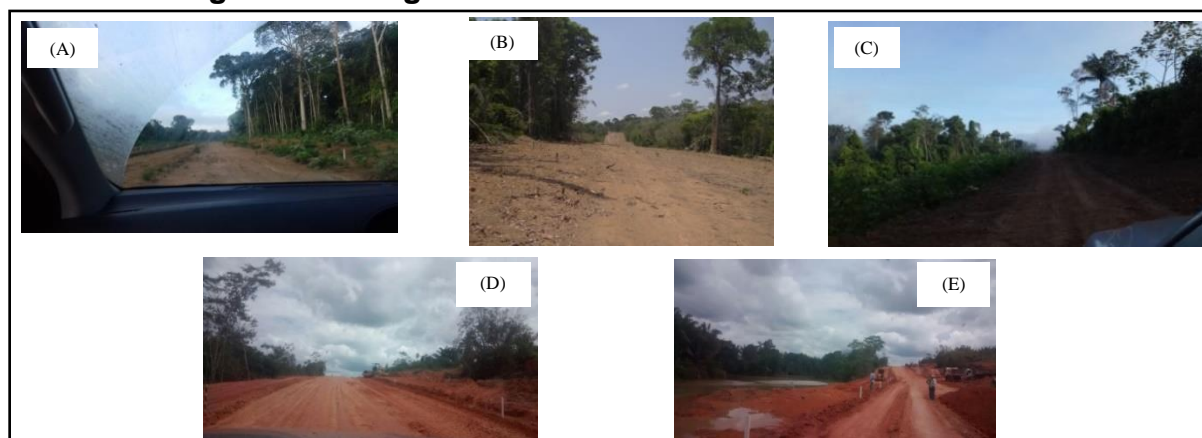
Ainda segundo Rodrigues é uma lógica orgânica/natural dos agentes econômicos portuários, pois os grandes projetos (historicamente na Amazônia e na Pan-Amazônia) e as empresas carregam consigo (territorialidades) tempo e valores medido pelo mercado, por meio de práticas (coloniais) de apropriação de terras e expulsão de populações (CASTRO, 2016) e *“human rights violations, deforestation and the destruction of fragile and biodiverse environments”* (BEBBINGTON et al, 2018, p. 187).

Tais práticas ancoradas em um jogo de encenação e formalismo, porém banhada de banalização, por exemplo, do licenciamento ambiental e da participação social, do qual acaba por internalizar *fast valley* para aceleração das obras; segundo

a lógica (prática) “primeiro se desmata, pavimenta-se e desterritorializa-se” em seguida apresenta-se o EIA/RIMA. E após apresentado o EIA/RIMA (que, aliás, aconteceu junto a todos os estudos dos portos em operação e construção) desconsidera-se e nega-se a: “organização social de base comunitária e seus espaços de viver” (ZHOURI, 2018, p. 151).

Compreensão essa que ocorreu nos portos já em operação em Itaituba e mais recentemente com a “construção” do porto da Rio Tapajós Logística (RTL). Cabe destacar que a RTL está em processo de licenciamento, todavia, antes do depósito do EIA/RIMA, no dia 06/07/2018, protocolado sob o nº 2018/31842/SEMAS (publicado no Diário Oficial, de 21 de setembro de 2018) a empresa já havia realizado desmatamento, terraplanagem e barramento de igarapé (Figura 4, vide as datas das fotos).

**Figura 4 - Fotografias da área de acesso ao Porto da RTL**



**Fonte:** Fotografias (A), (B) e (C) de Jondison Rodrigues (Registrado em setembro de 2017) e (D) e (E) de Elmara Guimarães/CPT-Prelazia de Itaituba (Janeiro de 2018).

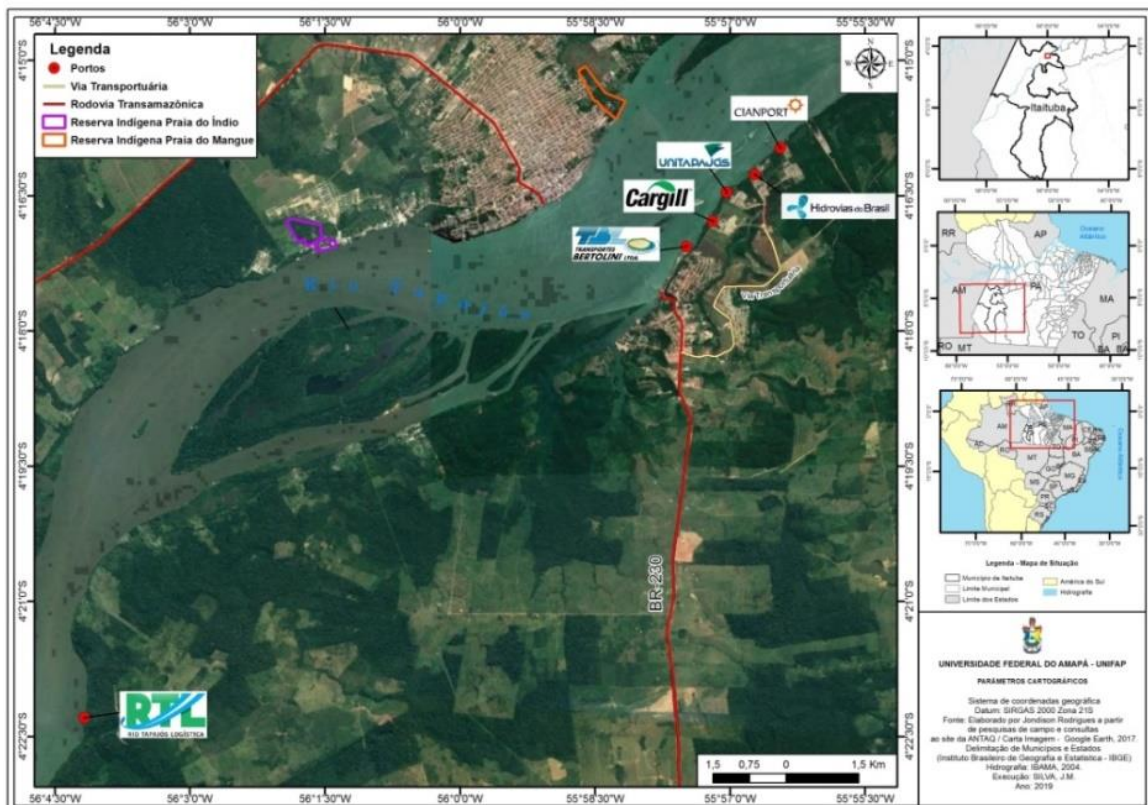
Veja na figura abaixo a evolução multitemporal do desmatamento realizado pela empresa, a partir de imagens de satélite (Figura 5): com abertura de estrada e espaço de apoio logístico (localização - Figura 6) e a apropriação de áreas de circulação coletiva (estradas e vicinais). Situações essas pontuadas e problematizadas pela CPT e MAB, em audiências públicas (da apresentações de EIA/RIMAs) da: Cianport, Bertolini, Odebrecht, Hidrovias do Brasil, Cargill e LDC. Pontuações críticas (dessa “situação”) ponderadas pelos movimentos sociais, que, aliás, foram invalidas e/ou esquecidas nos processos decisórios do Estado, na concessão de licenças ambientais. Certamente um mecanismo de travar "processos de difração de resistências sociais"; estes compreendidos aqui como espalhamento

na sociedade, de denúncias, do qual o Estado é agente mediador e parceiro de espoliações/desposseção.

**Figura 5 - imagens de satélite da evolução multitemporal do desmatamento realizado pela RTL**



**Figura 6 - Mapa de localização da RTL, em Itaituba, Oeste do Pará e os portos em operação**



Essa apropriação privada da natureza seria, por exemplo, expresso nas ações da RTL (Figura 5), de políticas de transferência mesmo que momentânea, de liberdade máxima não coercitiva individual ou corporativa, do qual “direito de apropriação privada de objetos ou processos” seria gerida por corporações até o início das operações, portanto sendo um mecanismo de “conversão de várias formas de direitos de propriedade (comum, coletiva, do Estado etc.) em direitos exclusivos de propriedade privada” (HARVEY, 2005b, p. 121). Assim contribuindo o “cercamento dos bens comuns” (HARVEY, 2004, p. 110) e apropriação privada de estradas, ruas e rios por caminhões e balsas dos agentes portuários. Assim como a destruição de bens comuns e transformações locais e (meso)regionais é a lógica orgânica e natural do agronegócio (IORIS, 2018).

### **Considerações Finais**

Ao longo do artigo buscamos analisar a territorialização e as transformações territoriais resultantes da produção dos complexos portuários do campo do agronegócio na Amazônia paraense, oeste do Pará, Itaituba, a partir dos anos de 2013. Tentamos discorrer sobre as complexas dinâmicas (e lógicas) políticas e econômicas para além do debate autoexplicativo e mágico de fronteira. Há manifestações concretas imprimidas (na escala local, principalmente) com densos recursos políticos (incluindo a utilização de recursos simbólicos e discursivos) e econômicos (financiamentos, empréstimos e subsídios), com estabelecimento de alianças e parcerias entre o Estado, multinacionais, bancos, operadores/gestores de fundos<sup>9</sup> e estados-nação (por exemplo, Chinês, e, também Holandês<sup>10</sup>).

A territorialização está alicerçada em pactos e agendas globais de construção de infraestrutura e promotora de um processo de produção e

---

<sup>9</sup> No Brasil os maiores (Ranking de Gestores de Fundos de Investimento) gestores de fundos são (enquanto entes financeiros): Banco do Brasil, Itaú, Bradesco, Caixa, Santander. O Banco do Brasil possui no total de do valor dos Fundos mais de 933 milhões reais (Vide site da Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (ANBIMA): [http://www.anbima.com.br/pt\\_br/informar/ranking/fundos-de-investimento/gestores.htm](http://www.anbima.com.br/pt_br/informar/ranking/fundos-de-investimento/gestores.htm)).

<sup>10</sup> Segundo Kuijpers (2018) o Ministério de Infraestrutura e Meio Ambiente Holandês vem incentivando, subsidiando e prestando consultoria, por meio da Organização Holandesa para Pesquisa Científica Aplicada e as empresas de consultoria Panteia e STC-Nestra receberam subsídios para desenvolver um projeto para o Corredor Norte/Arco Norte. Além Arcadis (empresa global de consultoria de projeto, engenharia e gerenciamento com sede em Zuidas, Amsterdã). Empresa essa que administrou a construção do porto da Hidrovias do Brasil, em Barcarena; além de ter prestado consultoria ao Ministério dos Transportes brasileiro.

apropriação do espaço geográfico: com integração dos mercados, da produção e finanças e a instauração de uma nova divisão territorial do trabalho, corredor-dreno de água, trabalho e terras e um processo de expansão de assimetrias e desigualdades sociais, locais, regionais e globais. Seria um processo de “territorialização produtiva-financeira”, com a “reconceptualização do tempo e do espaço” (do qual não é apenas a soldagem ou a construção de nós espaços-temporais, sistema sincronizado de integração territorial de regimes de acumulação), sobretudo, por meio da expansão da financeirização e do processo de ajuste espacial.

Desenham-se, na escala nacional e regional, estratégias políticas seletivas e dirigidas, a impor uma visão particular, homogênea e hegemônica (do “campo do agronegócio”) de um “projeto de Estado” pautado na monumentalidade econômica calcada na exportação de *commodities* agrícolas. A modernização territorial e desenvolvimento econômico no olhar do Estado perpassaria em construir e consolidar o “Arco Norte” (vetor/corredor de exportação e projeto de Estado). Porém, tal corredor passa também a ser uma zona de sacrifício social (espoliações), que em síntese seria: territórios a serem sacrificados, degradados e “palco” violências e violações, como destacado no artigo.

As críticas e ponderações analíticas expostas ao longo deste artigo, não tem a pretensão de esgotar o debate, muito pelo contrário, nossa pretensão é, sobretudo, estabelecer provocações que permitam subsidiar uma agenda de pesquisa para futuros desdobramentos e maiores aprofundamentos. Aprofundamentos relacionados: i) o Fundo de Cooperação Brasil-China<sup>11</sup> (com aporte de US\$ 20 bilhões) e a reverberação (talvez) no incentivo a futuros portos em Itaituba e Oeste do Pará; ii) os “investimentos” e implicações do Fundo de Investimento em Direitos Creditórios (FIDC) (projetos de infraestrutura) lançado pelo BNDES, em setembro de 2018, no valor de R\$ 500 milhões; iii) a política do novo governo brasileiro, de cunho nacionalista, ultraconservador e neoliberal; iv) as

---

<sup>11</sup> O Fundo de Cooperação Brasil-China para a Expansão da Capacidade Produtiva (FUNDO) articulação entre a Secretaria de Assuntos Internacionais e o China-Lac Industrial Cooperation Investment Fund Co. Ltd. (CLAIFUND) (lançado em 2017, durante o Fórum de Investimentos Brasil 2017) que classificará projetos considerados “prioritários” pelo governo brasileiro em setores de infraestrutura, que possa facilitar a cooperação de capacidade industrial entre Brasil e China. Serão US\$ 15 bilhões serão desembolsados pelo Claifund, e até US\$ 5 bilhões virão de instituições financeiras brasileiras.

formas de resistência dos movimentos sociais face a territorialização hegemônica e espoliava.

### Agradecimentos

Ao CNPQ e a FEPEAP/CAPES pela bolsa, respectivamente, de Doutorado e Pós-Doutorado, ao primeiro autor. Ao MAB, CPT, IBASE, Terras de Direitos, pelos diálogos e entrevistas. A Elmara Guimarães e Raione Lima/CPT e Frede Vieira/MAB pelos ensinamentos sobre Itaituba e o Oeste do Pará.

### Referências Bibliográficas

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.

ALEXANDER, N. Investimento em infraestrutura e Parcerias Público-Privadas. **Heinrich Böll Stiftung**, 2016. Disponível em: <<https://www.boell.de/en/2016/12/15/infrastructure-investment-and-public-private-partnerships>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

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.63-72, 2012.

BEBBINGTON, A. J. et al. Resource extraction and infrastructure threaten forest cover and community rights. **Proceedings Of The National Academy Of Sciences of the United States of America**, v. 1, p. 1-10, 2018.

CASTRO, E. A Amazônia e seu lugar central na Integração Sul-Americana. In: NASCIMENTO, D. M. (Org.). **Relações Internacionais e Defesa na Amazônia**. Belém: NAEA; UFPA, 2008. p.21-45.

CASTRO, E. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sulamericana. **Caderno CRH**, v. 23, n. 64, p. 45-61, 2012.

CASTRO, E. 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, 2016. p. 241-256.

CHESNAIS, F. **Finance capital today: corporations and banks in the lasting global slump**. Boston: Brill Academic Pub, 2016.

CHESNAIS, F. As dimensões financeiras do impasse do capitalismo. **Revista Movimento**, 2018. Disponível em: <<https://movimentorevista.com.br/2018/03/as-dimensoes-financeiras-do-impasse-do-capitalismo-mundializacao-do-capital-chesnais/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

HARVEY, D. **Spaces of Capital - Towards a Critical Geography**. 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. A urbanização e as crises. A urbanização e as crises. **Pós**, v. 19, n. 32, p. 10-24, 2012.

HARVEY, D. **Os limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, D. **A loucura da Razão Econômica**: Marx e o Capital no século XXI. São Paulo: Boitempo, 2018.

HELD, T. M. R. Quilombo Mata Cavallo: os conflitos agrários e a violação do direito humano ao território étnico em Nossa Senhora do Livramento-MT. **Aceno**, v. 4, n. 8, p. 68-81, 2017.

IORIS, A. A. R. The Politics of agribusiness and the business of sustainability. **Sustainability**, v.10, n. 5, p. 1-21, 2018.

KUIJPERS, K. **Holandeses apoiam megaprojeto para transporte de soja, implicando enorme risco para a Amazônia**. Disponível em:

<https://pt.mongabay.com/2018/08/holandeses-apoiam-megaprojeto-transporte-soja-implicando-enorme-risco-amazonia/>.

OLIVEIRA, A. U. A mundialização do capital e a crise do neoliberalismo: o lugar mundial da agricultura brasileira. **GEOUSP**, v. 19, n. 2, p. 228–244, 2015.

POULANTZAS, N. O Estado capitalista: uma resposta a Miliband e Laclau. **Crítica Marxista**, n.27, p.105-127, 2008.

ROCHA, C. H.; BRITTO, P. A. P.; UDERMAN, S. Abertura de capital e governança corporativa no setor portuário brasileiro. **Revista de Governança Corporativa**, v. 3, p. 1-23, 2016.

RODRIGUES, J. C. **O Estado a contrapelo**: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará. 383 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém, 2018a.

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, 2018b.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. 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.; 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.

SANTOS, R. S. O processo de territorialização das empresas multinacionais nos países subdesenvolvidos. **Produção Acadêmica (UFT)**, v. 05, p. 49-62, 2015.

SOUZA, J. G. M.; ROCHA, C. H.; SOUZA, J. C. F. Portos marítimos, bônus de receita de arrendamentos portuários e criação de valor: uma abordagem financeira. **Revista Ingeniería Industrial**, v. 14, p. 43-58, 2015.

WEGNER, R. C.; FERNANDES, M. P. The Amazon and the internationalisation of chinese companies. **Contexto Internacional**, v. 40, n. 2, p. 361-385, 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.

ZHOURI, A. Desenvolvimento *Fast Track*: desafios para os antropólogos. In: LIMA, A. C. S. L. e t al (Orgs.). **A antropologia e a esfera pública no Brasil**. Rio de Janeiro: ABA E-papers, 2018. p. 145-157.

## NOTAS DE AUTOR

### CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

**Jondison Cardoso Rodrigues** - o idealizador do artigo e responsável principal pelo desenvolvimento teórico, metodológico e científico e coleta de dados.

**Jovenildo Cardoso Rodrigues** – acréscimos e correções teóricas e metodológicas que foram fundamentais para enriquecimento do artigo.

**Ricardo Angelo Pereira de Lima** - acréscimos e correções teóricas e (re)estruturação e revisão textual e contextual do artigo.

### FINANCIAMENTO

Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) e Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do Amapá (FAPEAP)/Coordenação de Aperfeiçoamento do Pessoal de Ensino Superior (CAPES).

### CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica.

### APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.

### CONFLITO DE INTERESSES

Não se aplica.

### LICENÇA DE USO

Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](#). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar, criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

### HISTÓRICO

Recebido em: 23-01-2019

Aprovado em: 20-02-2019