

## A PRODUÇÃO DE COMPLEXOS PORTUÁRIOS NO MUNICÍPIO DE ITAITUBA, OESTE DO PARÁ: LÓGICAS E CONTRADIÇÕES DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

**Jondison Cardoso Rodrigues**

Doutorando em Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade Federal do Pará (UFPA)  
[jondisoncardosorodrigues@yahoo.com.br](mailto:jondisoncardosorodrigues@yahoo.com.br)

**Jovenildo Cardoso Rodrigues**

Pós-Doutorando e Docente do Mestrado de Geografia da Universidade Federal do Pará (UFPA)  
[jovengeo@yahoo.com.br](mailto:jovengeo@yahoo.com.br)

### RESUMO

O governo federal, a partir de 2007, vem planejando e executando políticas públicas infraestruturais de maneira continuada, 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 na Amazônia Oriental. Assim, o artigo tem o objetivo caracterizar e analisar a lógica e as contradições que vem permeando a produção dos complexos portuários no território paraense, por meio de políticas públicas, no Município de Itaituba, Oeste do Pará. Como fontes analíticas fez-se o uso de discursos e documentos oficiais do governo federal, além de pesquisa de campo. Essa triangulação de fontes permitiu "mostrar" a lógica, a partir da interação de três dimensões analíticas: (1) técnico; (2) técnico-econômico, ambiental e econômico-operacional; e, (3) ajuste espacial e melhores taxas médias de lucro (lucro excedente mediante as mudanças de localizações). As contradições percebidas foram destruição ambiental e arqueológica, violação de direitos, injustiça ambiental e perda de conforto ambiental e a apropriação privada de espaços públicos.

**Palavras-chave:** Investimentos infraestruturais; Amazônia; Portos; Logística.

### PRODUCTION OF COMPLEX IN PORT ITAITUBA COUNTY, PARA WEST: LOGIC AND CONTRADICTIONS PUBLIC POLICY

### ABSTRACT

The federal government, from 2007, has been planning and implementing infrastructure policies on an ongoing way, especially in the port area, public through financing, tax incentives, land concessions and permits for construction of private ports in various regions of Brazil, particularly in the eastern Amazon. Thus, the article aims to characterize and analyze the logic and contradictions that has permeated the production of complex ports in Pará territory, through public policies, in the city of Itaituba, west of Pará state. As analytical sources, speeches and official documents of the federal government were used, as well as field research. This triangulation of sources allowed to "show" the logic from the interaction of three analytical dimensions: (1) technical; (2) technical-economic, environmental and economic-operational; and, (3) space adjustment and better average rates of profit (extra profit by the changes of locations). The contradictions perceived were environmental destruction and archaeological, rights violation, environmental injustice and loss of environmental comfort and the private appropriation of public spaces.

**Keywords:** Infrastructure investments; Amazon; Ports; Logistics.

---

Recebido em 27/02/2015  
Aprovado para publicação em 20/10/2015

## INTRODUÇÃO

O governo federal, a partir de 2007, vem planejando e executando políticas públicas infraestruturais de maneira continuada (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. Na Amazônia Oriental brasileira, essas ações apresentam grande destaque. A título de exemplificação, em 2013 havia 123 novos requerimentos de construção e outorga sob análise da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ); sendo 63 para Terminais de Uso Privativo (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 Instalação Portuária de Turismo (IPT)<sup>2</sup> (RODRIGUES *et al.*, 2013).

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 (ANTAQ, 2014a). Desse total de anúncios, 20 foram para Amazônia e 10 para o Pará, sendo 4 para o Oeste do Pará (ANTAQ, 2014b). 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), Rio Turia Serviços Logísticos Ltda - TERFRON (Itaituba), Transporte Bertolini (Juruti) (SEP, 2014).

Considerando tais ações imprimidas pelo poder público na produção do território brasileiro, o presente artigo objetiva caracterizar e analisar a lógica e as contradições que vem permeando a produção dos complexos portuários no território paraense, por meio de políticas públicas, no Município de Itaituba, no Oeste do Pará. Como procedimentos metodológicos adotados para responder ao objetivo aqui proposto, foram utilizados documentos oficiais: a) **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento** (BRASIL, 2008); b) **Brasil 2022** (BRASIL, 2010); c) o **Plano Nacional de Logística Portuária** (BRASIL, 2012a); d) **Plano Plurianual - PPA 2012-2015** (BRASIL, 2012b). Como fonte de triangulação utilizou-se: (1) **Plano Nacional de Integração Hidroviária e o Plano Nacional de Logística Portuária**; (2) **EIA/RIMA dos portos privados que querem se instalar no Oeste do Pará**; (3) **discurso do ex-diretor geral da ANTAQ, Pedro Brito** (BRITO, 2013), (4) **discurso da Presidente Dilma Rousseff** (ROUSSEFF, 2014); e, (5) pesquisa de campo realizada no município de Itaituba, em julho de 2014 e fevereiro de 2015.

A abordagem teórico-metodológica desta pesquisa pauta-se na análise crítica acerca das ações, relações e contradições inerentes ao movimento de transformações territoriais e de produção e reprodução capitalista. Este caminho teórico-metodológico possibilita analisar os processos econômicos, as representações e ideologias, de maneira crítica (CLAVAL, 2013), relacionando a acumulação do capital com a produção das estruturas espaciais (HARVEY, 2004a, 2005a), necessárias à reprodução do espaço e do desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY, 2001, 2005b).

O estudo aqui proposto está dividido em cinco seções. A primeira seção é marcada por essa sucinta introdução ao debate. A segunda seção traz um breve percurso sobre políticas públicas portuárias no Brasil, particularmente na década de 1990 e 2000. A terceira seção, por sua vez, pontua e discute os aparatos (institucional, jurídico e político-econômico) das políticas públicas que permitiram o fomento, a construção e formação de complexos portuários privados no Brasil e na Amazônia Oriental, a partir de 2007. A quarta seção mostra-se e discute-se (a partir de dimensões analíticas) a lógica da produção de complexos portuários no município de Itaituba, no Oeste do estado do Pará. Por fim, na sexta seção são apresentadas algumas considerações finais.

---

<sup>2</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 calcadas na Lei 12.815/2013.

## A POLÍTICA PÚBLICA PORTUÁRIA NO BRASIL: UMA BREVE RETOMADA

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 *contêiners* (VELASCO e LIMA, 1997). Muitas dessas ações vieram de desembolsos públicos e privados em infraestrutura portuária realizada entre 1999-2008, com financiamento do BNDES (Tabela 1).

**Tabela 1.** Os desembolsos públicos e privados portuários em infraestrutura 1999-2008 (R\$ milhões)

Setor	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
público	67,03	114,8	257,7	903,5	525,1	121,8	150,1	106,9	257,9	580,97
privado	108,1	94,53	115,2	269,0	731,4	921,6	572,0	671,7	1.074,0	1.102

Fonte: Elaborado a partir de Campos-Neto *et al.* (2009, p.7)

Esses investimentos estão relacionados à lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/1993), dispositivo jurídico fundamental do Estado Brasileiro para regular e incrementar o comércio exterior brasileiro e ampliar a oferta de serviços, conseqüentemente, promover os custos na movimentação de mercadorias (MARCHETTI e PASTORI, 2006). Essa lei introduziu dispositivos jurídicos fundamentais: como 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 (MONIÉ, 2011).

Além disso, essa lei contribuiu 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%, (VELASCO e LIMA, 1997); (c) isso contribuiu para que o ano de 2012 tivesse um aumento de 249,78%, comparado a 1994, na movimentação de cargas (RODRIGUES *et al.*, 2014). Cabe enfatizar que na década de 1990 mais de 80% das trocas internacionais do Brasil passaram pelos portos (CASTRO e LAMY, 1992), hoje significam mais de 95% (RODRIGUES *et al.*, 2014), perfazendo um valor (em 2007) de aproximadamente US\$ 214 bilhões em transações comerciais (CAMPOS-NETO *et al.*, 2009).

Apesar disso, ainda há vários problemas, gargalos e demandas no setor portuário a serem sanadas (CAMPOS-NETO *et al.*, 2009), entre elas: (1) aperfeiçoamento do modelo de governança; (2) autonomia decisória no modelo de gestão; (3) aperfeiçoamento regulatório que permita a construção de um ambiente mais estável, de risco conhecido, propício ao ingresso de recursos privados de longo prazo; (4) a capacitação da infraestrutura portuária (física e de gestão); (5) acessos terrestres e marítimos, sinalização e controle de tráfego, qualidade ambiental e manutenção da profundidade dos berços (MARCHETTI e FERREIRA, 2012).

Segundo Campos-Neto *et al.* (2009), a superação desses gargalos perpassaria por algumas 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: a primeira é que as políticas públicas<sup>3</sup> (portuárias) não se resumem ou reduzem-se a meros repasses de financiamento e a

<sup>3</sup> 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.

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 e FERREIRA, 2012).

Em debate mais recente (WILMSMEIER *et al.*, 2014) há uma ênfase argumentativa de que as políticas portuárias na América Latina não são suficientemente robustas para enfrentar o comércio exterior, a globalização e a competitividade. Isso se deve porque:

[...] tales políticas deberían estar dotadas de **alta prioridad gubernamental y mejoras en las capacidades institucionales existentes**, creando en algunos casos esquemas más modernos de gobierno del sector. [...]. Con ello, el primer desafío que enfrentan las instituciones del sector es ampliar sus capacidades, construir un diagnóstico, una visión de largo plazo y adoptar objetivos estratégicos para hacer frente al desarrollo del sector en el mediano y largo plazo (DOERR, 2011, p.8).

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 *et al.*, 2010), nos quais seriam, em síntese, a dimensão institucional, jurídico e político-econômico. Considerando essa discussão, no tópico seguinte serão apresentadas e discutidas políticas públicas portuárias, a partir de 2007 (com as dimensões supracitadas).

## POLÍTICA PÚBLICA PORTUÁRIA NO BRASIL A PARTIR DE 2007

O inacreditável poder de movimentar moeda ao redor do mundo, tão característico da era contemporânea, exige não apenas sistemas de telecomunicações bem organizados, mas, no mínimo amparo seguro de sistema de crédito pelas instituições públicas, financeiras e jurídicas [...] Provavelmente, a capacidade de mover mercadorias depende da construção de um sistema de transporte sofisticado, eficiente e estável, amparado por todo um conjunto de infra-estruturas sociais e físicas (de serviços jurídicos a armazéns), facilitando e assegurando a troca (HARVEY, 2005a, p.148).

Segundo Siqueira (2009), entre 1998 e 2004, houve um crescimento da economia nacional brasileira, o qual em boa medida deveu-se à expansão do comércio exterior. No entanto, a partir de 2005 as exportações perderam importância relativa como fator de indução ao crescimento por causa da valorização cambial, oscilação do dólar. Essa perda de importância impactou significativamente no desenvolvimento econômico brasileiro, pois como enfatiza Jhuel (2001), os portos são fontes habituais de injeção de capitais, de alívio financeiro, devido ser nó central e dinâmico das redes multiescalares (MARTNER-PEYRELONGUE, 1999; JHUEL; 2001). Assim, o investimento público e privado na infraestrutura portuária seria um excelente custo de oportunidade, já que fortaleceria o mercado e o Estado, por meio da captura de fluxos de capital (HARVEY, 2010). No entanto, para captura desses fluxos de capital pelo Estado, segundo Doer (2011, p.9), um país precisa:

[...] emprender reformas institucionales parciales o radicales, por lo general destinadas a ajustar el rol del Estado y actores institucionales a los nuevos desafíos, coordinando adecuadamente el accionar de los sectores públicos y privados en el campo de los puertos y la logística. [...] establecer las mejores opciones para la participación del sector privado, para definir las relaciones operacionales, la acción reguladora, y las normas legales [...].

Harvey (2001) ancora aqui o pensamento de Doer, quando enfatiza que as reconfigurações das estruturas institucionais são decorrentes, sobretudo, das correções espaciais da globalização. No Brasil, em termos institucionais portuários, foi expressa particularmente com a criação da secretaria específica para tratar o setor portuário, a Secretaria Especial de Portos (SEP).

Essa Secretaria foi criada pelo Governo Luiz Inácio Lula da Silva, por meio da Lei nº 11.518/07 (BRASIL, 2010). Naquele momento, segundo Brito (2010), o presidente estava incomodado com a situação do setor portuário que apresentava alguns gargalos que precisavam ser removidos, e, certamente, passavam pela desburocratização desse setor ao criar uma Secretaria específica, que apesar de vinculada ao Ministério dos Transportes, tinha sua autonomia. A SEP tem como área de atuação a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres. Além disso, tem a atribuição de: a) 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; b) elaborar planos gerais de outorgas; c) aprovar os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos; d) estabelecer diretrizes para a representação do país nos organismos internacionais e em convenções; e) fixar compromissos de metas e de desempenho empresarial; f) promover a modernização, a eficiência, a competitividade e a qualidade das atividades portuárias; g) elaborar o planejamento estratégico integrado; h) a SEP ainda é responsável por administrar 34 portos públicos (SEP, 2014).

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), pois segundo Marchetti e Ferreira (2012), para se construir uma logística integral (ações conjuntas, no âmbito de governo), é fundamental que a reestruturação institucional e de gestão nos portos esteja associada a um marco regulatório (BARBERO, 2010; BNDES, 2012).

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. A SEP, nesse caso, é a responsável pela logística integral (planejamento setorial global do setor). 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 *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 (HARVEY, 2005b), que, em síntese, é “quebrar a rigidez de uma forma de espaço-temporal” (HARVEY, 2013a, p.26). Para ser uma ideia, somente em 2013, após a aprovação da Lei 12.815, houve 79 manifestações de interesses em obter outorga de terminal por meio de autorização, junto à ANTAQ. Esses empreendimentos, segundo Brasil (2014a), perfazem um valor de investimento da ordem de R\$ 2,42 bilhões.

Correlacionado à criação da Secretaria de Portos e ao novo marco regulatório do setor portuário (Lei 12.815/2013), o Estado federativo brasileiro, a partir de 2007, passou a elaborar um conjunto de estratégias político-econômicas e executar ações no âmbito das políticas portuárias, por meio de planos, programas e projetos, dentre os quais se destacam os seguintes (Quadro 1):

**Quadro 1.** Principais plano/programa/ações das políticas públicas portuárias desenvolvidas pelo Governo Federal desde 2007.

Plano/Programa/Ações	Ano de criação	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/Programa/Ações	Ano de criação	Objetivos
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.
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 subsector.
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>funding</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 PSP 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.

<b>Plano/Programa/Ações</b>	<b>Ano de criação</b>	<b>Objetivos</b>
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 PND 2, 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; III - estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho para os órgãos e entidades públicos.
Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP)	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.
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

Plano/Programa/Ações	Ano de criação	Objetivos
		movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.
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 Portuária	2014	Desenvolver e implementar processos mais eficientes para melhorar a gestão portuária, por meio da 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.

**Fonte:** elaborado pelos autores do artigo, a partir principalmente do site da Secretaria Especial de Portos (SEP) e Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ).

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 PNL; (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.

Por fim, outro plano de ações do Governo, expresso em 2012 no quadro acima, é o Plano de Investimento em Logística – Portos (PIL-Portos), que começa a canalizar 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, sendo R\$ 31 bilhões, no período 2014/2015, e R\$ 23,2 bilhões, entre 2016/2017. Com esse plano, o governo federal além de acelerar fluxos econômicos, por meio da atração de investidores, dinamizaria a economia e o desenvolvimento regional (SILVEIRA e JULIO, 2013), como também promoveria a integração sul-americana e global (CASTRO, 2012), sobretudo, com a formação dos BRICS (sigla do bloco econômico formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) e o investimento no Porto de Mariel, em Cuba. Para Lima (2014), este Porto contribuirá para o maior alcance do comércio e da área de influência do Brasil, uma vez que o Porto de Mariel localiza-se a menos de 150 quilômetros do território norte-americano, segundo parceiro comercial do Brasil, bem como mais próximo da Ásia, principalmente a China, primeiro parceiro comercial (LIMA, 2014).

Este cenário de implementação de políticas públicas emerge

[...] a partir de problemas que não são inatos, mas construídos; ou seja, para que um problema seja incluído na agenda política, é preciso que seja reconhecido como tal, o que denota certa lógica de escolha que é relativa aos valores sociais preponderantes no contexto socioespacial e temporal em que se estabelece, dos atores políticos envolvidos e da própria opinião pública. Isso significa dizer que tal escolha é historicizada, não é inócua e tampouco

resulta de um consenso entre as diversas prioridades que se manifestam na sociedade (RODRIGUES, 2014, p.152).

As afirmações efetuadas por Rodrigues permitem inferir que as políticas públicas portuárias brasileiras reproduzem-se e apresentam-se a partir de um conjunto de contradições e dissensos resultante de embates entre forças hegemônicas e não hegemônicas pelas prioridades nas ações e execuções de planos, programas e projetos. Ações ou prioridades essas que o governo brasileiro vem mediando-atuando, e será fonte de análise na subseção seguinte.

## **A LÓGICA E AS CONTRADIÇÕES DAS POLÍTICAS PÚBLICAS NA PRODUÇÃO DE COMPLEXOS PORTUÁRIOS NO MUNICÍPIO DE ITAITUBA, OESTE DO PARÁ**

O governo federal tem investido no setor portuário. São R\$ 745 milhões em obras concluídas de dragagem, R\$ 1,14 bilhão em obras de infraestrutura, e R\$ 1,7 bilhão de investimentos em obras que estão em andamento. Estão previstos R\$ 2,8 bilhões para obras que terão início em 2015. [Discurso de César Borges, ex-Ministro da SEP] (BRASIL, 2014b, s.p.).

O discurso do ex-Ministro César Borges ilustra aquilo que estava inscrito em alguns documentos (de planejamento setorial e global em infraestrutura) institucionais brasileiros (BRASIL, 2008; 2010). Esses planos preveem que até 2022 irão ocorrer uma série de investimentos infraestruturais, como forma de diminuir o custo-Brasil, que de maneira geral busca: a ampliação, a modernização e a operação eficiente de transportes, do transporte marítimo (de cabotagem e fluvial), das hidrovias, das eclusas, dos portos, dos aeroportos, da energia, das telecomunicações e dos serviços tecnológicos (BRASIL, 2008).

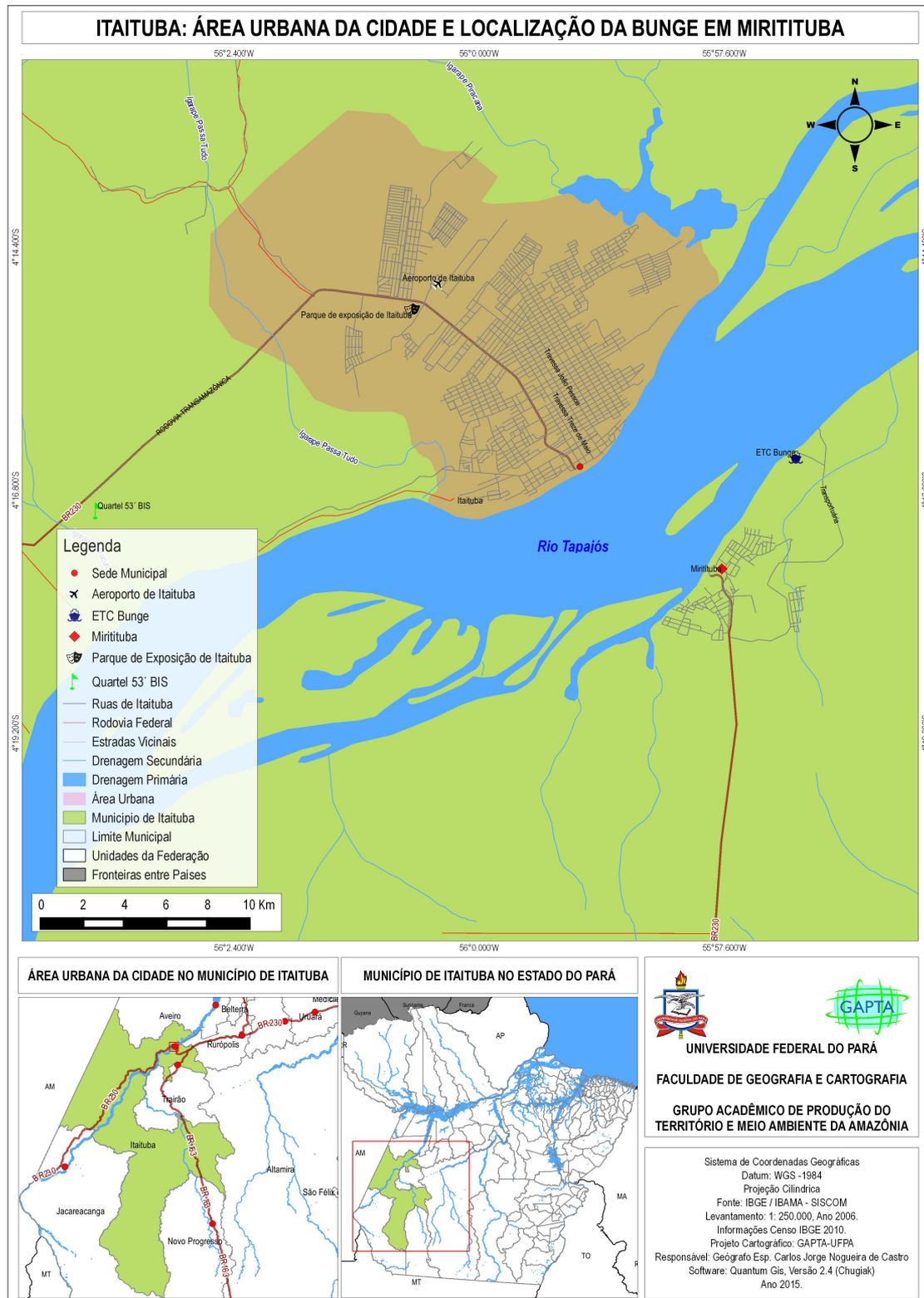
Segundo Rodrigues *et al.* (2014), dentre as regiões brasileiras, a Amazônia terá uma grande canalização de investimentos, particularmente nos portos paraenses. No período 2007-2012, por exemplo, investimentos nos portos paraenses chegaram a quase 1,2 bilhões (RODRIGUES, 2012) (advindos do PAC 1 e da receita da Companhia Docas do Pará - GDP); ainda serão canalizados, até 2015, 551,4 milhões de reais, do PAC 2 (BRASIL, 2013).

Tais investimentos públicos (políticas públicas) a órgãos públicos buscam “adequações” de cunho tecnológico, para execução de obras e reformas sociometabólicas (RODRIGUES e CASTRO, 2013). Além disso, os investimentos portuários privados (com parceria público-privada), no Oeste do Pará, município de Itaituba, nos próximos anos giram em torno de R\$ 3 bilhões de reais como forma de modernizar o setor portuário (BARROS, 2014). Junto a isso, faz-se a seguinte indagação: Qual a lógica de políticas públicas de fomento à produção de complexos portuários na Amazônia paraense, no município de Itaituba, Oeste do estado do Pará? Essa pergunta pode ser respondida pela interação de três dimensões analíticas, a partir das quais se analisa as lógicas: (1) **técnico**; (2) **técnico-econômico, ambiental e econômico-operacional**; e, (3) **ajuste espacial e melhores taxas médias de lucro (lucro excedente mediante as mudanças de localizações)** (Figura 1).

Uma primeira estratégia de cunho técnico, que é constantemente evocado pelo Estado brasileiro, com relação às vantagens logísticas dos portos paraenses (BRASIL, 2012a) são: (1) o baixo custo operacional em relação aos demais portos da região; isso devido a não possuírem competidores potenciais, mas sim cooperativos; (2) a grande atuação de empresas verticalizadas junto ao porto, como a Cargill; (3) a capacidade de atracar navios de grande porte (pela profundidade dos canais de acesso); (4) o fato de não existir filas de espera de navios para atracar; e, (5) o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, ao mercado exterior, em virtude da economia nos custos de fretes terrestres/transporte, decorrente da proximidade física com o mercado consumidor (sobretudo, com os EUA, a Europa e a China) e o pagamento de seguro das mercadorias (ZONDAG *et al.*, 2010)<sup>4</sup>, que é corroborado especialmente no discurso do ex-diretor-geral da ANTAQ e da Presidente Dilma Rousseff.

<sup>4</sup> Para ser ter uma ideia, o trajeto de ida e volta até a China seria reduzido de 40 para 36 dias em relação ao caminho hoje percorrido pelos navios que saem de Santos e Paranaguá. Não é pouca coisa tratando-se do maior importador de soja brasileira. Apenas em 2013, o país comprou 75% da oleaginosa exportada pelo país, ou 32,25 milhões de toneladas (CAETANO e BARROS, 2014).

Figura 1. Mapa de Itaituba: área urbana da Cidade e a localização do porto da Bunge



Temos que investir mais na intermodalidade, sobretudo em hidrovias e ferrovias, e os portos do Norte são, sem dúvida, uma boa opção para a exportação brasileira de grãos, dada à proximidade dos principais centros

consumidores internacionais e a ligação com os modais ferroviário e aquaviário (BRITO, 2013).

[...] 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 hidrovía 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 [...] (ROUSSEFF, 2014). [Discurso da Presidente Dilma Rousseff na inauguração do complexo portuário da Bunge, no Porto de Vila do Conde, Município de Barcarena, Estado do Pará, 25 de Abril de 2014).

Esse componente geográfico-locacional é sinalizado nos pedidos de autorização para construção e operação de terminais privados à ANTAQ, a grande maioria dos pedidos é para a Amazônia, ou mais especificamente para o Pará. Isso ocorre porque muitos desses terminais portuários são graneleiros (soja e milho) e que, segundo o Senador Valdir Raupp (PMDB-RO): “somente nos próximos três anos, a movimentação de grãos pelo corredor hidroviário do Tapajós deverá subir de 5 para até 20 milhões de toneladas de grãos. No conjunto, as hidrovias do corredor norte deverão dar vazão a até 52 milhões de toneladas em 2025” (RAUPP, 2014, s.p.). Para Rodrigues *et al.* (2014), esses portos, 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 à captura de capitais e à fluidez nas relações de trocas, de maneira a obter divisas ao Estado-nação brasileiro. Isso faz, portanto, o Estado apresentar-se como um forte protagonista de reprodução do capital (HARVEY, 2013a).

Apesar da argumentação bastante crítica de Rodrigues *et al.* (2014), não há nenhuma argumentação sobre a produção de complexos portuários no Oeste do Pará. Além disso, não se faz qualquer alusão aos elementos técnicos que são apresentados muitas vezes como primeira e última lógica/estratégia do Estado, que, aliás, tendem a justificar a lógica dos investimentos ou apoio de políticas públicas pelo Estado. No entanto há, segundo, os EIAs/RIMAs, outra estratégia adotada que diz respeito à dimensão técnico-econômico, ambiental e econômico-operacional, com a construção de portos no Oeste no Pará. Dimensões identificadas e sistematizadas abaixo (sobretudo, para os portos em Itaituba – Quadro 2):

**Quadro 2.** Sistematizações da dimensão técnico-econômico, ambiental, econômico-operacional

Do ponto de vista técnico-econômico	Do ponto de vista ambiental	Técnico-econômico-operacional
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menor distância em relação aos produtores de grãos do Mato Grosso;</li> <li>- Por causa da sua localização, não há necessidade de passar pelo centro da cidade de Itaituba, que está na outra margem do rio – centro urbano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baixa fiscalização por órgãos estadual e municipal de meio ambiente;</li> <li>- Pouca ou nenhuma resistência de movimentos ambientais;</li> <li>- Área já desmatada e ambientalmente alterada (segundo o EIA/RIMA);</li> <li>- Área com baixa densidade populacional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilizar a intermodalidade rodoviário e hidroviário (o terminal é um conectador perfeito);</li> <li>- A existência de outros empreendimentos portuários no mesmo local que, em conjunto, ganharão força para reivindicar melhorias na infraestrutura regional de responsabilidade governamental;</li> <li>- O empreendimento estará localizado dentro da Zona Comercial Industrial e Portuária (ZCIP), estabelecida pela Lei Municipal no 2.308, de 16 de janeiro de 2012 e previsto no Plano Diretor de Itaituba- PDOT;</li> <li>- Não será mais necessário percorrer mais de 2.300 km de estradas até os portos do sul do Brasil (Paranaguá - PR e Santos - SP), barateando o preço de transporte do produto (entre 30 a 35% ou mais) (TEIXEIRA-FILHO, 2009).</li> </ul>

**Fonte:** elaborado pelos autores do artigo a partir dos EIAs/RIMAs.

Essas características são elementos (também) fundantes na produção de complexos portuários no Oeste do estado do Pará, particularmente nos Municípios de Santarém, Juruti, Rurópolis e Itaituba. Há pelo menos dez projetos de construção de portos pelas seguintes empresas: Cia. Norte de Navegação e Portos (interface Itaituba e Rurópolis), Cargill (Itaituba), Odebrech

(interface Itaituba e Rurópolis), Rio Turia Serviços Logísticos Ltda (Itaituba), Hidrovias do Brasil S/A (Itaituba), Venbras Marítima Ltda (Itaituba), Empresa Brasileira de Portos de Santarém Ltda (Santarém), Ceagro Agrícola Ltda (Santarém), Woodhollow Participações Ltda (Itaituba), Transporte Bertolini (interface Itaituba e Rurópolis), Via Norte-Brick Logística (Itaituba), Unirios (Itaituba). Esses projetos podem ser confirmados pelo site da SEP e da ANTAQ (SEP, 2014; ANTAQ, 2014b). Nesse mesmo site, já consta a autorização para as seguintes construções: Rio Turia Serviços Logísticos Ltda (em Itaituba), Hidrovias do Brasil S/A (em Itaituba), Cia. Norte de Navegação e Portos (em Itaituba), Transporte Bertolini (em Juruti). Cabe destacar que o Terminal Portuário de Itaituba, da Bunge, localizado no Município de Itaituba, no Distrito de Miritituba, às margens do Rio Tapajós, já se encontra em operação (Figura 2).

**Figura 2.** Fotos do Terminal Portuário de Itaituba (da Bunge), no estado do Pará.



**Fonte:** dos autores do artigo, (a) e (b), registrados em julho 2014 (dia 31 Julho de 2014), e (c) e (d), no dia 05 fevereiro 2015.

A segunda estratégia encontra-se articulada com a estratégia geral de reprodução do capital que consiste no ajuste espacial, enquanto uma perspectiva que se manifesta como possibilidade para a expansão e reestruturação geográfica do capital. A esse respeito, Harvey (2001) afirma que:

(a) o capitalismo 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).

Ainda segundo Harvey (2008), para que as lógicas capitalistas se reproduzam se faz necessária a destruição das barreiras espaciais (infraestrutura precárias), as quais representam limites para acumulação e reprodução do capital. Por isso, os investimentos financeiros nesses "fixos" são imprescindíveis, como substrato para a definição de novos corredores de

exportação no território (PEREIRA, 2009), na expansão, acumulação, nas reformas e relacionamento no processo de trabalho (HARVEY, 2005a).

Segundo Rocha-Neto e Cravidão, (2014), os vultosos investimentos realizados em alguns grandes portos do mundo vieram de políticas públicas que incentivaram investimentos privados, seja na forma de concessões de portos inteiros, seja na delegação para construção e operação de terminais privados. O Estado, nesse contexto (via políticas públicas), segundo Harvey (2011), costuma capturar fluxos de capital ao criar poupanças de pequena escala e redistribuir o dinheiro, assim montado transversalmente, em uma série de projetos potencialmente rentáveis (por exemplo, com concessão para exploração de áreas portuárias), como identificado no estudo realizado a pedido do BNDES, chamado “Análise e avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário” (BNDES, 2012). Outro “projeto” de áreas potencialmente rentáveis foi o Plano Nacional de Integração Hidroviária, que veio apontar locais/territórios estratégicos para exploração e construção de portos e o desenvolvimento hidroviário, principalmente na Amazônia. Esse plano seria um grande indutor da mobilidade do grande capital, entre eles o 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).

Esses “Locais” (regiões) passam a ser forjados sob a lógica de um conjunto de determinações econômico-políticas pautadas na racionalidade do mercado, isto é, “não se trata de uma questão de buscar alívio externo mediante o comércio, mas forjar novos sistemas de produção baseados em novas relações sociais em novas regiões” (HARVEY, 2013a, p.546). Esta compreensão pode ser visualizada nas políticas historicamente construídas para Amazônia, o que acabou reduzindo à região a dimensão de cenário materialista, a superfície, supostamente neutra e vazia demograficamente. Convém ressaltar que os planos político-econômicos anteriores, implementados pelo governo brasileiro durante os anos de 1970 e 1980, não só produziram a tendência de desenvolvimento geográfico desigual no território brasileiro (MADEIRA, 2014), mas também promoveram ações estratégicas visando induzir dinâmicas de modernização do território, para a expansão do capital em escalas geográficas diversas (HARVEY, 2005c, 2013b), conseqüentemente estimulando uma divisão territorial, na qual “a riqueza e bem-estar de territórios particulares aumentam à custa de outros territórios” (HARVEY, 2005c, p.35).

Tais dinâmicas deixaram as seguintes marcas na Amazônia: conflitos no campo, violação de direitos humanos e étnicos (trabalho escravo e etnocídio sociocultural indígena), desigualdades regionais e territoriais, concentração de renda e terra (com grilagem de terras), a degradação de recursos naturais (exploração madeireira e minerária, pecuária intensiva, e a garimpagem) (CASTRO, 2010). Isso se deveu, sobretudo, porque a matriz do planejamento e da intervenção dos últimos governos brasileiros pautou suas ações em uma “visão geográfica de domínio e controle dos territórios” (CASTRO, 2012, p.48), de ordenamento do tempo e espaço do território (CASTRO, 2012).

O PAC é o exemplo emblemático da lógica de ordenamento territorial baseado na modernização do território empreendida pelo poder público:

[...] Ele retoma a experiência do planejamento da década de 70 para a Amazônia e projeta, para essa região, uma modernização com base na produção de *commodities* dos setores pecuária, madeira, grãos, minérios e energia (CASTRO, 2012, p.48). [...] 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 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,

umentar a rentabilidade e a competitividade nacional e global (CASTRO, 2012, p.49).

Esse cenário de regulação dos tempos e usos do território, assinalado por Castro, manifesta-se em Itaituba, por meio da construção de terminais portuários privados, transformados em *booms* especulativos de terrenos e aluguéis elevados nesse município, além 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). 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 a Itaituba. Ali terrenos que há dois anos eram vendidos por R\$ 50 mil agora não saem por menos de R\$ 2 milhões. Os números enchem os olhos de proprietários antigos da região, que compram terras com o dinheiro de garimpo. [...] Maria de Lourdes da Silva, de 75 anos, tem três lotes na área onde estão sendo construídos os terminais. Com o medo de ser enganada, ela não quis intermediário na venda de terrenos. Sozinha, atravessou o Rio Tapajós de balsa para tratar da venda diretamente com os interessados. "Dizem que minha área vale mais de R\$ 1 milhão. Mas os corretores querem pagar menos" (PEREIRA, 2014).

Isso ocorreu, sobretudo, porque a lógica do capital, segundo Harvey (2005d), 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, o que promove:

A produção do espaço, a organização de novas divisões territoriais de trabalho, 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, 2005d, p.12).

A "produção" de novas configurações espaciais no ambiente construído (HARVEY, 2013a) é possibilitada, pois, segundo Harvey (2001): o capitalismo tem de corrigir espaço (em estruturas de transporte e de comunicação em redes, bem como em ambientes construídos de fábricas, estradas, casas, água e outras infraestruturas físicas), a fim de superar as barreiras impostas do espaço local (conseguir uma liberdade de movimento, por meio de baixos custos de transporte e de comunicação), novas configurações espaciais e melhores taxas médias de lucro, por isso, os investimentos financeiros nessas "infraestruturas espaciais fixas" (HARVEY, 2004b, 2005a), por exemplo, os portos.

Dessa maneira, a instalação de grandes infraestruturas portuárias (armazenagem/processamento/escoamento) no Município de Itaituba, no Oeste do Pará, contribuiria, por exemplo, para a definição de novos corredores de exportação no território (PEREIRA, 2009), na expansão, acumulação e nas reformas do processo de trabalho, na antecipação espacial necessárias à reprodução do capital (HARVEY, 2005a), e na reprodução de *agribusiness*.

Essa lógica/estratégia estaria correlacionada com o combate (para reverter) ao modelo construído ao longo das últimas décadas pelo governo federal brasileiro. Governo esse que

não empreendeu políticas públicas portuárias favoráveis aos empreendimentos econômicos (BUENO e LIMA, 2014). A estrutura possuía com limitações e deficiências que comprometiam a eficiência, o desenvolvimento econômico do país, por exemplo: a) a burocrática institucional com carência de um marco regulatório específico e atualizado; b) de investimentos setorizados (não privilegiando a multimodalidade); e, c) políticas públicas em logística, a longo prazo. Essas limitações contribuiriam (supostamente) para o aumento do déficit público e o endividamento externo do Brasil.

Outra lógica/estratégia imersa nas relações e processos (BRANDÃO, 2014) (alguns já supracitados, em dimensões analíticas acima) de mobilidade do capital vislumbrava na construção de “infraestruturas espaciais fixas” a articulação, ou, aliás, a busca por **melhores taxas de lucro excedente, mediante as mudanças de localizações** (coassociado a **ajustes espaciais**). “Em outras palavras, quanto mais à produção se aproxima de alguma condição de equilíbrio espacial (a equalização das taxas de lucro mediante localizações, por exemplo), maior o incentivo competitivo para os capitalistas individuais perturbarem a base desse equilíbrio por meio da mudança tecnológica” (HARVEY, 2013a, p.500).

O maior incentivo competitivo/competividade e a maior produtividade para os capitalistas individuais não advém necessariamente desse fenômeno, mas está subjacente a esse fenômeno. Trata-se da competitividade mediante a cooperação; característica esta que é intrínseca ao setor portuário (DONSELAAR e KOLKMAN, 2010) para atuação e interações (que o Estado incentiva): (1) com troca de informações técnicas em rede (destino e chegada de navios, monitoramento das cargas, sistema integrado de compras e vendas, o fluxo e os preços das mercadorias e compartilhamento de riscos), em rede; (2) cobranças conjuntas aos governos (Federal, Estadual e Municipal), instituições fiscalizatórias e reguladoras. Por isso, a formação de complexos portuários, no município de Itaituba, no Oeste do Pará, de Complexos Portuários de *Commodities*.

A cooperação desses complexos se perfaz por meio da Associação dos Terminais Privados do Rio Tapajós (ATAP), associação sediada em Belém. A ATAP possui seis empresas associadas - Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Unirios (*joint venture* da Fiagril e Agrosoja), Cianport e Chibatão Navegações. Além da Brick Logística, empresa-consultora que identifica terrenos na Amazônia e depois os estruturam para a transformação em portos. Esse conglomerado econômico graneleiro, que tem o Município de Itaituba como foco, começa, no entanto, a manifestar contradições inerentes ao sociometabolismo do capital, pois como menciona Bensaïd (2013, p.49): “o capital é compelido continuamente a aumentar seu espaço de acumulação e acelerar o ciclo de suas rotações, transformando tudo em mercadoria, ele devora o espaço e demoniza o tempo”.

#### **CONTRADIÇÕES SOCIO(ESPACIAIS) TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE ITAITUBA, OESTE DO PARÁ: PRIMEIRAS APROXIMAÇÕES**

Os Complexos Portuários de *Commodities* no Oeste do Pará vem promovendo aberturas para a acumulação de novos espaços e territórios, produzindo “contradições”/transformação (acumulação por espolição): destruição de sítios arqueológicos; desmatamento nas áreas direta e indiretamente afetadas; assoreamento de igarapés, como o Igarapé de Santo Antônio em Itaituba (Figura 3); e, apropriação privada de estradas e ruas, pelos caminhões da Bunge. Evidencia-se, ainda, a formação de nuvens de poeira e barulhos decorrentes da circulação de caminhões, que tendem a prejudicar a reprodução de espécies da fauna local, principalmente de aves, já que as mesmas são muito sensíveis a ruídos. Evidenciam-se também impactos negativos que prejudicam a fotossíntese, portanto o crescimento e a formação das copas e ramos de árvores, devido à deposição de poeira nas folhas das árvores e plantas.

Além disso, identificamos a ocorrência de conflitos territoriais e ambientais (em comunidades de Itaituba, principalmente relacionados ao uso de recursos naturais coletivos, uso de espaços públicos, destruição de sítios arqueológicos, desrespeito aos territórios dos povos tradicionais) e violação do direito à Consulta Prévia. Violação essa cometida pela Bunge, antes da construção do Terminal Portuário, em Itaituba; além da Cargill, Cianport e Hidrovias do Brasil que estão construindo seus portos em Itaituba.

**Figura 3.** Fotos dos Impactos ambientais decorrentes das construções dos portos em Itaituba

Assoreamento Igarapé do Santo Antônio, Miritituba/Itaituba



Desmatamento e mudança no uso da terra: com a construção de uma base para abastecimento de combustível para caminhões (d) e (e) e Estrada de acesso dos novos portos, da Cargill, Ciaport e Hidrovias do Brasil em Itaituba, (f) e (g).



**Fonte:** dos autores do artigo, (a), (b), (d) e (e) registrado em Julho de 2014 e (c), (f) e (g) registrado em fevereiro de 2015.

Outra contradição que se manifesta em decorrência da operação e construção dos portos no município de Itaituba são: (1) a proibição da atividade pesqueira, na frente ou no percurso dos portos (isso foi verificado no terminal portuário da Bunge), sob justificativa de se estabelecer uma área de segurança; (2) interferência no conforto ambiental, com a perda de quietude, da tranquilidade da população rural, com a circulação de caminhões graneleiros; (3) injustiça ambiental (BULLARD *et al.*, 2013), com tratamento injusto<sup>5</sup> principalmente com relação às informações sobre empreendimentos e a tomadas decisões-deliberativas pela população de Itaituba, em relação ao desenvolvimento, a implementação e aplicação das leis, regulamentos e políticas; (5) a violência de todos os tipos (doméstica, no trânsito, por dívidas); (6) prostituição infantil e tráfico de drogas; (7) formação de um mercado de consultorias ambientais (principalmente, em Itaituba); e, (8) cooptação de grupos de pesquisas de Universidades Públicas, como por exemplo, da Universidade Federal do Pará (na criação de políticas de responsabilidade socioambiental, salvamentos arqueológicos e modelagens da viabilidade de projetos; políticas estas de blindagem as críticas e aos questionamentos). Cooptação que tende, segundo Harvey, a “conversão da universidade em instituições empresariais neoliberais” (HARVEY, 2013b, p.297).

<sup>5</sup> Tratamento justo segundo Bullard *et al.* (2013, p.5), “significa que nenhum grupo de pessoas, incluindo os grupos raciais, étnicos ou sócio-econômicos devem suportar uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas resultantes de operações industriais, municipais e comerciais ou a execução de programas federais, estaduais e locais”.

O interessante é que o Estado e as grandes empresas, quando “elegem” um local (distribuição espacial dos programas, planos e projetos no território nacional) para sua ação, apresentam, normalmente, apenas os pontos positivos do empreendimento: os empregos que serão gerados, as melhorias para os meios de comunicação, os impostos que serão acrescidos aos orçamentos municipais, não levando em consideração o crescimento populacional acelerado, sobrecarga nos serviços educacionais e de saúde, deslocamento de populações rurais das suas respectivas terras. Todas essas mudanças exprimem ao que Harvey (2004b) aduz:

[...] 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, 2004b, p.99).

Essa destruição criativa do capitalismo que Harvey pontua, infelizmente, canaliza ou, predominantemente, sobre grupos sociais vulneráveis, configurando uma distribuição desigual dos benefícios e malefícios do desenvolvimento econômico, como bem ressalta Acserald *et al.* (2012).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

[...] a tendência no presente é interpretar processos (não importa se físico, ecológico, social ou político-econômico) como ocorrendo dentro de uma estrutura espacial fixa (espaço absoluto). É tão importante para ver a própria estrutura espacial tão maleável e variável (relativa e relacional), como um campo produzido ativamente da organização espacial que muda às vezes rapidamente e, por vezes *glacially* ao longo do tempo. O espaço deve ser entendida como dinâmico e em movimento, um movimento ativo (em vez de um quadro passivo) na constituição física, ecológica, social e político-econômica da vida (HARVEY, 2001, p.223). [Tradução nossa]

Ao longo deste artigo, procurou-se demonstrar, ou, mais precisamente, caracterizar e analisar a lógica e as contradições que vem permeando a produção dos complexos portuários no território paraense, por meio de políticas públicas, no Município de Itaituba, Oeste do estado do Pará. A intenção não foi exaurir interpretações analíticas, mas uma forma de “apresentar” alguns resultados e considerações preliminares do estudo, que ainda se encontra em desenvolvimento.

Apresentação relevante, já que como assinala Harvey na citação acima, a própria estrutura espacial é maleável e variável, como um campo produzido ativamente da organização espacial, mais especificamente aqui falando, os complexos portuários. Isso porque, ainda segundo Harvey (1998, p.65): “Sem expansão geográfica, reorganização espacial e desenvolvimento geográfico desigual, o capitalismo teria parado de funcionar há muito tempo. [É necessário] a procura contínua de uma “solução espacial” para as contradições internas do capitalismo [...]”. “Solução espacial” essa que o Estado vem procurando implementar, por meio de estratégias (políticas públicas) de reprodução do capital, com criação de instituições, marcos regulatórios e programas. No entanto, produzindo ocasionando problemas socioterritoriais e ambientais às populações locais, no Município de Itaituba.

Junto a isso se “percebe” lógicas e contradições que permeiam a produção dos complexos portuários no município de Itaituba, por meio de políticas públicas que convergem e interagem via três dimensões analíticas: (1) técnico; (2) técnico-econômico, ambiental, econômico-operacional; e, (3) ajuste espacial e melhores taxas médias de lucro (lucro excedente mediante as mudanças de localizações), cujas consequências negativas (contradições percebidas) são, principalmente, a destruição ambiental, a violação de direitos, a perda de conforto ambiental e a apropriação privada de espaços públicos. Essas lógicas e contradições discutidas neste artigo permitem (a iniciar) compreender que o Estado brasileiro é um dos agentes (ganhador-mediador-jogador) que participa do setor portuário e adota práticas e estratégias como identificar e resolver os problemas técnico-operacionais; incentivar a melhoria do desempenho

logístico (produtividade e competitividade), a ampliação, a modernização, a operação e conexão eficiente de transportes e portos, objetivando ganhos sistêmicos.

O desafio para pesquisas posteriores é identificar e analisar as não-ações e omissões das políticas públicas, pois, como enfatiza Teixeira (2002, p.2), as políticas públicas “devem ser consideradas também as não-ações, as omissões, como formas de manifestação de políticas, pois representam opções e orientações dos que ocupam cargos”. Outros dois pontos a serem estudados são: (1) identificar e caracterizar as ligações e o nível de prioridade das relações comerciais (fluxos de *commodities*), da mobilidade do capital e do trabalho, por parte dos grandes agentes econômicos que se instalam no Oeste do Pará, o que para Haddad *et al.* (2010) seriam dimensões inseparáveis e elementos principais quanto ao seu nível de prioridade no setor privado portuário; (2) compreender as dinâmicas ou orientações espaciais de ações nesse cenário de ascensão de grupos do *agribusiness* ao setor executivo, a Senadora Kátia Abreu (da bancada Ruralista), ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, pois como assevera Souza (2007, p.68): as “políticas públicas recebem *inputs* dos partidos, da mídia e dos grupos de interesse, que influenciam seus resultados e efeitos”.

## AGRADECIMENTOS

O primeiro autor agradece ao CNPQ pela bolsa de Doutorado. A Prof.Msc Juliene Rodrigues pela revisão orográfica, gramatical e reflexiva. A Profª Drª Edna Castro (NAEA/UFPA) pelas sugestões e diálogos na reunião do Grupo de Pesquisa, GETTAM (Grupo de Pesquisa Estado, Territórios, Trabalho, e Mercados Globalizados).

## REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. *et al.* Desigualdade ambiental e acumulação por espoliação: o que está em jogo na questão ambiental? **e-cadernos CES [Online]**, v.1, n.17, p.64-183, 2012.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório de atividades 2013**. Brasília: ANTAQ, 2014a.

\_\_\_\_\_. **Anúncios Públicos**. 2014. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/AnunciosPublicos.asp>>. Acesso em: 24 de novembro 2014b.

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. (Notas técnicas).

BARROS. B. Licenças custam a sair e 'saída Norte' trava. **Valor Econômico**, São Paulo, p.07, 7 de julho de 2014.

BENSAÏD, D. **Marx, manual de instruções**. São Paulo: Boitempo, 2013.

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.

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. (Coord.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 58-79.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento**: Regiões de Referência. Brasília: MP, 2008. v.3.

BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos. **Brasil 2022**: Trabalhos Preparatórios. Brasília: SAE, 2010.

BRASIL. **Plano Nacional de Logística Portuária**. Brasília: SEP/UFSC, 2012a.

BRASIL. Lei nº 12.593, de 18 de Janeiro de 2012. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 19 de dezembro de 2012b.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Programa de Aceleração do Crescimento: 10º Balanço.** - Janeiro a Abril de 2010. 2013. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/d473dfcab55fe26e4d3fb91f3df17ccc.pdf>>. Acesso em: 14 de fevereiro de 2013a.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Relatório Anual de Avaliação do PPA 2012-2015:** ano base 2013. Brasília: SPI/MP, 2014a.

BRASIL. **Discurso de César Borges, Ministro da SEP proferido no IX Seminário Internacional de Logística e EXPOLOG – Feira Nacional de Logística, 2014.** 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/ministro-destaca-investimentos-no-sistema-portuario-brasileiro>>. Acesso: 9 de novembro de 2014b.

BRITO, P. **Ciclo de palestras:** Portos. Brasília: Secretaria de Assuntos Estratégicos, 2010.

\_\_\_\_\_. **Brito defende saída de grãos pelos portos de Vila do Conde e Itaqui, na Intermodal 2013.** 2013. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/Noticias\\_Det.asp?DSTitulo=Brito%20defende%20sa%EDda%20de%20gr%E3os%20pelos%20portos%20de%20Vila%20do%20conde%20e%20Itaqui,%20na%20Intermodal%202013&IDNoticia=26494](http://www.antaq.gov.br/Portal/Noticias_Det.asp?DSTitulo=Brito%20defende%20sa%EDda%20de%20gr%E3os%20pelos%20portos%20de%20Vila%20do%20conde%20e%20Itaqui,%20na%20Intermodal%202013&IDNoticia=26494)>. Acesso em: 22 de abril de 2013.

BUENO, P.H.C.; LIMA, A.J. As interfaces entre a Geografia e as Políticas Públicas. **Cadernos de Pesquisa Interdisciplinar em Ciências Humanas**, v.15, n.106, p.140-160, 2014.

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.

CAETANO, M; BARROS, B. Saída pelo Norte reduzirá em 34% custo de frete. **Valor Econômico**, São Paulo, p.1-2, 23 de janeiro de 2014.

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.

CASTRO, E.M.R. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, W.; CASTRO, E.; VEJMEKLA, M. (Org.). **Amazônia - Região Universal e Teatro do Mundo.** São Paulo/Belém: Globo, 2010. p.105-122.

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

CASTRO, N.R. de; LAMY, P. A desregulamentação do setor transportes: o caso do subsetor portuário. **Texto Para Discussão**, v.1, n.284, p.1-45, 1992.

CLAVAL, P. Marxismo e geografia econômica na obra de David Harvey. **Espaço e Economia**, v. 2, n.3, p.1-14, 2013.

DOERR, O. **Políticas portuárias.** Santiago: CEPAL, 2011. (Coleção Series)

DONSELAAR, P.W.-V.; KOLKMAN, J. Societal costs and benefits of cooperation between port authorities. **Maritime Policy & Management**, v.37, n. 3, p.271-284. 2010.

FERREIRA, E.V. Todo mundo quer investir no Norte. **Agroanalysis**, v.34, n.4, p.6-8, 2014.

HADDAD, E.A. et al. Regional effects of port infrastructure: a spatial CGE application to Brazil. **International Regional Science Review**, v.33, n.3, p. 239-263, 2010.

HARVEY, D. A Geografia do Manifesto. **Lutas Sociais**, v. 4, p.65-73, 1998.

\_\_\_\_\_. **Spaces of Capital - Towards a Critical Geography.** Nova Iorque Routledge, 2001.

\_\_\_\_\_. Retrospect on The Limits to Capital. **Antipode**, v.36, n.3, p. 544-549, 2004a.

\_\_\_\_\_. O novo imperialismo: acumulação por espoliação. **Socialist Register**, v. 40, n.1, p. 95-126, 2004b.

\_\_\_\_\_. **A Produção Capitalista do Espaço.** São Paulo: Annablume, 2005a.

\_\_\_\_\_. **Spaces of towards a theory of uneven geographical development.** Heidelberg: Franz Steiner Verlag, 2005b.

\_\_\_\_\_. **O novo imperialismo.** 2ª ed. São Paulo: Loyola, 2005c.

\_\_\_\_\_. O “novo imperialismo”: ajustes espaço-temporais e acumulação por desapossamento. **Revista Lutas Sociais**, v. 13, n.1, p.9-21, 2005d.

\_\_\_\_\_. **O neoliberalismo:** história e implicações. 1ª ed São Paulo: Loyola, 2008.

\_\_\_\_\_. Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. **Novos Cadernos NAEA**, v. 12, n. 2, p. 269-274, 2009.

\_\_\_\_\_. **The enigma of capital and the crises of capitalism.** Londres: Profile Book, 2010.

\_\_\_\_\_. Roepke lecture in Economic Geography - crises, geographic disruptions and the uneven development of political responses. **Economic Geography**, v.87, n.1, p.1-22, 2011.

\_\_\_\_\_. **Os limites do Capital.** São Paulo: Boitempo, 2013a.

\_\_\_\_\_. **Para Entender O Capital - Livro I.** São Paulo: Boitempo, 2013b.

Preços dos terrenos e aluguéis estão nas nuvens. **Jornal do Comércio**, Itaituba, p.7, 24 de julho de 2014.

JUHEL, M.H. Globalisation, privatisation and restructuring of ports. **International Journal of Maritime Economics**, v.3, n.1, p.139-174, 2001.

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.

LIMA, J.A. **Por que o Brasil está certo ao investir em Cuba.** 2014. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/internacional/por-que-o-brasil-esta-certo-ao-investir-em-cuba-1890.html>>. Acesso em: 06 de novembro de 2014.

MADEIRA, W. V. Plano Amazônia sustentável e desenvolvimento desigual. **Ambiente e Sociedade**, v.17, n.3, p.19-34, 2014.

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.; PASTORI, A. Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário. **BNDES Setorial**, v,1, n. 24, p. 3-34, 2006.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. **EURE**, v.25 n.75, p. 103-120, 1999.

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.

PEREIRA, M.F.V. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade & Natureza**, v. 21, n. 1, p.121-129, 2009.

PEREIRA, R. Exportação pelo Norte passa a ser realidade. **Estadão**, São Paulo, p. 1-10, 7 de junho, 2014.

RAUPP, V. **Sicon** - Pesquisa básica. 2014. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sicon/#/pesquisa/lista/documentos>>. Acesso em: 20 de novembro de 2014

ROCHA-NETO, J.M.; CRAVIDÃO, F.M.D. Portos no contexto do meio técnico. **Mercator**, v. 13, n.2, p. 23-37, 2014.

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.N. Políticas públicas e Geografia: retomada de um debate. **GEOUSP**, v. 18, n.1, p. 152-164, 2014.
- 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, n.5, p.1-14, 2013.
- 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. **Anais...** Campinas: UFGD, 2013. p.1-13.
- 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.
- ROUSSEFF, D. **Dilma discursa na inauguração do Complexo portuário de Miratubá-Barcarena**. 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bemLnkgmGVk>>. Acesso em: 12 de dezembro de 2014.
- SEP – Secretaria Especial de Portos. **Terminais de Uso Privado**. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 24 de novembro de 2014.
- SILVEIRA, M. R.; JULIO, A. S. Os investimentos em transportes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o efeito multiplicador brasileiro a partir do Governo Lula da Silva. **Revista de Literatura dos Transportes**, v.7, n.4, p.199-224, 2013.
- SIQUEIRA, T. V. Competitividade sistêmica: desafios para o desenvolvimento econômico brasileiro. **Revista do BNDES**, v. 16, n. 31, p. 139-184, 2009.
- SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias (UFRGS)**, v.8, n.16, p. 20-45, 2006.
- \_\_\_\_\_. Estado da Arte da Pesquisa em Políticas Públicas. In: HOCHMAN, G.; ARRETCHE, M.; MARQUES, E. (Org.). **Políticas Públicas no Brasil**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2007. p. 65-86.
- TEIXEIRA, E. C. Movimentos sociais urbanos em Salvador: um mapeamento. In: LUZ, A. M. C. (Org.). **Quem faz Salvador?** Salvador: UFBA, 2002. p. 245-250.
- TEIXEIRA-FILHO, J. L. L. **Análise da variabilidade do tempo de viagem como fator de impacto nos custos logísticos do transporte de carga**. Tese (Doutorado em Ciências em Engenharia de Transportes) – Rio de Janeiro: UFRJ. 2009.
- TOMASSIAN, G. C.; SALAS, G. P.; SÁNCHEZ, R. J. **Políticas integradas de infraestrutura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales**. Santiago: CEPAL, 2010.
- VELASCO, L. O. M. de; LIMA, E. Navegação de cabotagem no Brasil. **Informe Infra-Estrutura, BNDES**, v.1, n.10, p.1-5. 1997.
- WILMSMEIER, 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.
- ZONDAG, B.; et al. Port competition modeling including maritime, port, and hinterland characteristics. **Maritime Policy & Management**, v.37, n.3, p.179-194. 2010.