

# **O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações**

**Jondison Cardoso Rodrigues**

Universidade Federal do Pará (UFPA) – Belém, Pará, Brasil

e-mail: jondisoncardosorodrigues@gmail.com

## **Resumo**

O Brasil, principalmente a partir de 2007, começou a se inserir competitivamente nos circuitos produtivos e financeiros globais, via políticas para o aumento de exportações de *commodities*. Contudo, essa inserção no processo de mundialização fez-se por meio da construção de políticas territoriais e de projetos de infraestrutura do Estado, cujo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é emblemático. O PAC construiu uma perspectiva de planejamento e políticas públicas de maneira continuada e de longo prazo. A Amazônia oriental brasileira, principalmente o estado do Pará, foi à região que apresentou e apresenta um grande destaque, com projetos e investimentos (públicos e privados) em obras de infraestrutura: energética, logística (transporte) e construção de terminais portuários privados. Considerando tal discussão, o artigo tem o objetivo de apresentar e debater o projeto Arco Norte e analisar criticamente como se ele se articula com projetos portuários graneleiros já em operação e em processo de construção no Oeste do estado do Pará, Itaituba e Rurópolis.

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

## **The Northern Arc and the public port policies for the West of the state of Pará (Itaituba e Rurópolis): presentation, debate and articulations**

### **Abstract**

The Brazil, especially since 2007, began to compete competitively in the global productive and financial circuits, through policies to increase commodity exports. However, this insertion in the process of globalization was done through the construction of territorial policies and state infrastructure projects, whose Growth Acceleration Program (PAC) is emblematic. The PAC has built a planning and public policy perspective on an ongoing and long-term basis. The eastern Brazilian Amazon, mainly the state of Pará, was in the region that presented and presents a great highlight, with projects and investments (public and private) in infrastructure works: energy, logistics (transportation) and construction of private port terminals. Considering this discussion, the article aims to present and discuss the Arco Norte project and critically analyze how it articulates with bulk port projects already in operation and in the process of construction in the western state of Pará, Itaituba and Rurópolis.

**Keywords:** Ports; Logistics; Amazônia; West of Pará; state.

## **L'Arco Norte et le port des politiques publiques à l'état de Pará Ouest (Itaituba e Rurópolis): présentation, débat et articulations**

### **Resumé**

Le Brésil, en particulier depuis 2007, a commencé à concurrencer de manière compétitive dans les circuits financiers et productifs mondiaux, grâce à des politiques visant à accroître les exportations de produits de base. Cependant, cette insertion dans le processus de mondialisation a été réalisée par la construction des politiques territoriales et des projets

d'infrastructure de l'État, dont le programme d'accélération de la croissance (PAC) est emblématique. Le PAC a construit une perspective de planification et de politique publique sur une base continue et à long terme. L'Amazonie de l'est du Brésil, principalement l'État de Pará, était dans la région qui présentait et présente un point culminant, avec des projets et des investissements (publics et privés) dans les travaux d'infrastructure: énergie, logistique (transport) et construction de terminaux portuaires privés. Compte tenu de cette discussion, l'article vise à présenter et à discuter du projet Arco Norte et à analyser de manière critique comment il s'articule avec des projets portuaires en vrac déjà en exploitation et en construction dans la partie ouest de l'État de Pará, Itaituba e Rurópolis.

**Mots-clés:** Ports; la logistique; Amazon; Ouest Para; état.

## Introdução

O Brasil, principalmente a partir de 2007, começou a se inserir, competitivamente, nos circuitos produtivos e financeiros globais, via aumento de exportações de *commodities*, ocasionado por uma conjuntura: i) de fortes investimentos diretos estrangeiros; ii) em uma política de elevação de taxas de juros e câmbio; iii) de incentivos fiscais a empreendimentos estrangeiros; iv) no Estado neodesenvolvimentista; e, v) nas trocas comerciais com seu maior parceiro comercial atualmente, a China. Essa inserção no processo/circuitos monopolísticos-financeiro internacionais 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).

Essa lógica, via políticas públicas portuárias, seria criar estratégias para reduzir o tempo de armazenamento de mercadorias, promover a maior fluidez e o aumento da integração entre os elementos do sistema complexo de produção mundial, de relações e redes informacionais/relacionais e financeiras. Consistindo, assim, na formação de um espaço global de fluxos de mercadorias (MONIOS; WILMSMEIER, 2016), conseqüentemente, no controle de *supply chain* mundiais, diminuindo os custos de produção, via mais-valia e concorrência intercapitalista, e pressionando a diminuição dos custos na esfera da circulação e produção e alimentando a orgia especulativa e de créditos. Para Martner-Peyrelongue (2014, p. 107): “o porto da globalização, isto é, o porto da integração das redes, é o porto dos movimentos rápidos, da aceleração do tempo, da diferença do tempo lento do porto do protecionismo”. O porto teria segundo esse autor o papel de unificador e integrador das redes e os meios de transporte e articulador de fragmentos territoriais dispersos, um estruturador do território.

O Estado brasileiro, a partir de 2007, vem planejando e executando políticas públicas de infraestrutura de maneira continuada e de longo prazo, sobretudo, na área portuária, por meio de financiamento público, incentivos fiscais, concessões de terras e autorizações para construção de portos privados em diversas regiões do Brasil. Na Amazônia oriental brasileira,

essas ações apresentam um grande destaque, com grandes investimentos, públicos e privados, em obras de infraestrutura portuária. Segundo Rodrigues e Rodrigues (2016), até dezembro de 2015, foram concedidas 45 outorgas de instalações portuárias. As instalações portuárias autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), no estado Pará até 2015 foram: i) Transporte Bertolini, em Juruti; ii) Mineração Butirama, Barcarena; iii) Bunge, em Itaituba e Barcarena; iv) Cia. Norte de Navegação e Portos (CIANPORT), em Itaituba; Hidrovias do Brasil S/A, em Itaituba e Barcarena; e, v) Ipiranga Produtos de Petróleo, em Itaituba.

Em virtude dessas políticas de Estado para o desenvolvimento nacional, o objetivo deste artigo é apresentar e debater o projeto Arco Norte e analisar criticamente como se ele se articula com projetos portuários graneleiros já em operação e em processo de construção no Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis). A relevância do artigo é mostrar de forma sistemática e crítica a política de infraestrutura portuária brasileira e suas contradições, forjada pelo Estado brasileiro, a partir de 2007.

Como procedimentos metodológicos adotados para responder ao objetivo aqui proposto, foi utilizado: (1) documento oficial do Estado e das suas políticas públicas, o Arco Norte: um desafio logístico, produzido em 2016, pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos, da Câmara dos Deputados; (2) Discurso do Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, no primeiro e segundo Fórum de Debate, A Logística voltada para o Arco Norte, ocorridos respectivamente (áudio gravado): em Santarém-Pará, no dia 24 de Junho de 2016; e, em Barcarena, no dia 02 de dezembro de 2016; (3) o II Plano Nacional de Logística Portuária, cujo uso visou à verificação de possível articulação com o projeto Arco Norte; (4) Pesquisa de campo em Itaituba, de 2014 a 2017, onde ocorre a operação e construção de complexos portuários graneleiros (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a).

O artigo está dividido em quatro 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 na década de 1990 e início da década de 2000, e, depois, em uma subseção, políticas públicas portuárias no Brasil a partir de 2007. A terceira seção apresenta e debate o projeto Arco Norte e analisa como ele se articula, isto é, relaciona-se com os projetos portuários graneleiros já em funcionamento e em processo de construção para o Oeste do estado do Pará, Itaituba e Rurópolis. Por fim, na quarta seção são apresentadas algumas considerações finais.

## **Estado e políticas públicas portuárias no Brasil na década de 1990 e início da década de 2000: uma breve retomada**

A política pública de infraestrutura portuária no Brasil sempre esteve ligada à política pública de transportes (CASTRO; LAMY, 1992; SILVEIRA, 2013). Considerava-se a área portuária como parte do transporte, ou mais especificamente, parte da rede multimodal. Os portos, a área portuária, eram concebidos como componentes logísticos, como rodovias, ferrovias, hidrovias e aeroportos, e não por serem eixos de articulação nacional-global, de fluxos materiais e imateriais intra/extraescalar, ou como enfatiza Martner-Peyrelongue (2004), os portos passam a serem gestores e articuladores, no tempo e no espaço, de fluxos que abastecem processos territorialmente dispersos e fragmentados.

O Estado brasileiro, para chegar até a compreensão, supostamente mais avançada de sociedade e de Estado, do qual os portos são gestores e articuladores de fluxos, precisou efetuar, sobretudo, a partir do início da década de 1990, políticas públicas para área portuária de forma um pouco mais intensa e continuada, por meio: i) da dissolução da Empresa de Portos do Brasil S.A (PORTOBRÁS), em 1990, via Programa Nacional de Desestatização -, órgão governamental que centralizava a gestão dos portos brasileiros; e, ii) da reformulação do marco regulatório para o setor, cuja lei 8630/1993 é ilustrativa (GOULARTI-FILHO, 2007; MONIÉ, 2011). O Estado, durante a década de 1990, transformou-se em um regulador, estruturador do jogo e com dimensões adaptativas (LOJKINE, 1981), convertendo o setor portuário “en una ‘arena’ en la cual varios grupos y coaliciones compiten de acuerdo a determinadas reglas del juego, sancionadas y garantizadas por el propio estado” (BORON, 2003, p.268) - instituído para manter a ordem e a confiança ao mercado, cuja política formal não se diferenciou da política real (FUENMAYOR, 2014), no entanto, setorizado.

A expectativa do Estado era de que o ajuste fiscal, ancorado principalmente na privatização, e a abertura econômica dessem um “choque de modernidade” ao país, propiciando a estabilidade macroeconômica, sobretudo, dos preços, pois a inflação chegara a 1.863,5%, em 1989, e, a retomada do crescimento econômico (GOULARTI-FILHO, 2016). Esse jogo político e econômico do Estado é sinalizado na criação da lei de Modernização dos Portos, Lei 8.630/1993. Dispositivo que foi fundamental para o Estado brasileiro, pois com isso, houve a possibilidade ampliar a oferta de serviços, conseqüentemente, os custos da movimentação de mercadorias e a captura de fluxos econômicos para o Estado-nação brasileiro (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014).

A referida lei [Lei 8.630/1993], na sua essência, objetivava, em curto prazo, a descentralização e desregulamentação do setor, a redução da atuação do Estado [que não significa enfraquecimento desse agente], o aumento da participação da iniciativa privada, a racionalização do uso da mão-de-obra e a maior capacitação do trabalhador; a médio prazo, buscava a melhoria da qualidade da mão-de-obra, a racionalização do ambiente de trabalho (estímulo à polivalência) e a redução dos preços e tarifas; finalmente, a longo prazo, o aumento da eficiência e competitividade dos portos (RODRIGUES, RODRIGUES; CASTRO, 2014, p.117).

A criação dessa Lei e a dissolução do PORTOBRÁS, sob o olhar do setor portuário, foram reformas que buscavam promover uma reengenharia institucional e legal para ampliar a competitividade dos ambientes portuários, ao estimular a atuação concorrencial entre os portos (interportos) e no interior dos mesmos (intraportos). Além disso, contribuiu para a configuração do setor portuário brasileiro (MONIÉ, 2011), formado por: Armadores, Práticos, Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), Agências Marítimas, Agências de Navegação, Companhias Docas, Operadores portuários. Isso desencadeou, durante a década de 1990, em políticas públicas pautadas em financiamento. Até novembro de 1999 foi investido mais de 920 milhões de reais, em 145 contratos assinados para arrendamento de áreas.

Já no início da década de 2000, a política pública portuária no Brasil, calcou-se em intervenções: 1) dragagem; 2) aumento da profundidade dos canais de acesso; 3) informatização das atividades; 4) financiamento público, de maneira tímida, na compra de guindastes elétricos, rebocadores, balanças, empilhadeira, tratores, sugadores para trigo; 5) a especialização das embarcações, granéis sólidos, líquidos e *containers*. Tudo isso para aumentar a fluidez, pois assim os navios passariam menor tempo nos portos e realizariam mais viagens, o que reduziria os custos médios por tonelada transportada e dos fretes, consequentemente aumentando da rentabilidade do setor. Isso contribui para que a movimentação de mercadorias pelos portos, no ano de 2012 tivesse um aumento de 249,78% comparado a 1994.

O movimento na cabotagem cresceu proporcionalmente, em 88%, tendo a sua participação atingido 26% do total, com 97.827 milhões de toneladas (VELASCO; LIMA, 1997). De 1999 a 2010, o total de cargas movimentadas pelos portos brasileiros cresceram 190%; e, o volume do transporte por *containers* cresceu 570%, no mesmo período (ROCHA; BRITTO, 2015). Cabe enfatizar que, em escala mundial, entre 1985 e 2005, o transporte de *containers* cresceu 10% ao ano (ZONDAG *et al*, 2010). Tal fluxo econômico dialogando com Chesnais (1996) significa: “O volume de transações reflete, em primeiro lugar, a amplitude assumida pelas cadeias de operações longas e imbricadas, e pela complexa e frágil pirâmides de créditos e débitos que ligam os principais operadores (bancos, fundos de pensão, fundos mútuos, instituições especializadas)” (CHESNAIS, 1996, p. 243).

### **Políticas Públicas Portuárias no Brasil a partir de 2007**

Segundo Goularti-Filho (2016) mostra que houve um engessamento no planejamento logístico e na ampliação no já caótico sistema de transporte nacional brasileiro, principalmente até o início da década de 2000. Isso devido à ausência de uma agenda política continuada e com estratégias para desconstruir esse quadro caótico. Dentro desse contexto, a partir de 2007, começou a ser constituída, pelo menos de forma mais agressiva, uma visão estratégica

nacional orientadora do planejamento no país, e no seio do aparelho indutor do processo produtivo brasileiro, do Estado brasileiro, com a falácia de investimentos estratégicos inovadores para valorizar “a diversidade cultural e ambiental local e fortalecer a unidade social e territorial” e “favorecer crescimento econômico sustentado, com melhores possibilidades de engendrar uma sociedade mais justa e próspera” (BRASIL, 2008, p.48).

Essa visão estratégica nacional passou a ser exposta em uma série de programas e políticas horizontais, na maioria dos investimentos e em discursos políticos, como forma de superar o chamado custo-Brasil, a multimodalidade. Entre os programas maiores, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2007; a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), em 2007; a Política Nacional de Logística e Transporte, em 2007; Plano Nacional de Viação, em 2008; a Política Nacional de Transporte Hidroviário (revisada em 2010); a Política Nacional de Aviação Civil, em 2009; e, o Plano Hidroviário Estratégico, em 2010 (CASTRO, 2012). A criação desses programas, principalmente do PAC, significa um esforço de construção de agenda política continuada e um projeto de Estado.

Segundo Gobbi, Carraro e Furlan (2015), o PAC até 2014 investiu R\$ 5,27 bilhões em obras de dragagem, infraestrutura portuária e serviço de inteligência logística, em 24 portos. Somente o PAC, entre 2007 e 2014, injetou, na área de infraestrutura, particularmente de infraestrutura portuária e de transporte, rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário, 132,3 bilhões de reais; 65,4 bilhões de reais investidos, de 2007 a 2010, e R\$ 66,9 bilhões de reais, de 2011 a 2014.

Esse volume de investimentos em infraestrutura portuária aumentou com o lançamento do I Programa de Investimentos em Logística – Portos (PIL – Portos), em 2012, complementar ao PAC. O objetivo do programa é incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, como também: i) expandir os investimentos federais no setor portuário visando à redução de custos em planejamento; ii) proporcionar o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, sobretudo, ao mercado exterior (BRASIL, 2013). O PIL-Portos irá canalizar (o uso do verbo “irá” se deve ao fato de que os investimentos são lentos, apesar de já serem garantidos no plano plurianual 2016-2019), aproximadamente R\$ 54,2 bilhões, destinados a estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de Terminais de Uso Privativo – TUPs; sendo R\$ 31 bilhões até 2014/2015 e R\$ 23,2 bilhões, entre 2016/2017.

Os portos beneficiados são: a) na Região Sudeste, os de Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí e Santos; b) no Nordeste, Cabedelo, Itaquí, Pecém, Suape, Aratu e Porto Sul/Ilhéus; c) no Norte, Porto Velho, Santana, Manaus/Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Belém/Miramar/Outeiro; e, d) no Sul, o Porto de Paranaguá/Antonina, São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Rio Grande. Complementar a isso, o Governo Federal anunciou os primeiros TUPs que poderão ser construídos, com financiamento do Estado. Do total dos 50 TUPs, 27

empreendimentos serão instalados na Região Norte, com um investimento de R\$ 1,8 bilhão (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b).

No dia 22 de dezembro de 2015, é lançado o II Programa de Investimentos em Logística (II PNLP), imerso ao PAC. Esse programa contextualiza a situação atual do setor portuário, a projeção de demanda dos portos, os desafios, os objetivos estratégicos e o portfólio de ações. O dois pilares estratégicos principais são: 1) Aprimorar a governança e modernizar a gestão dos portos organizados; e, 2) Melhorar a produtividade, o nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos na movimentação de carga e no transporte de passageiros. Os investimentos do II PNLP são estimados em R\$ 51,28 bilhões, divididos da seguinte forma: i) novos arrendamentos: R\$16,24 bilhões; ii) novas Instalações privadas: R\$ 19,67 bilhões; iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento: R\$ 11,11 bilhões; e, iv) investimentos públicos em dragagens: R\$ 4,26 bilhões (PNLP, 2015).

Outro ponto do II PNLP foi à relevância às autorizações de instalações portuárias privadas. Cabe pontuar que, em 2013, havia 123 novos pedidos em andamento de autorização de instalação portuária na ANTAQ: sendo 63 para Terminais de Uso Privativos (TUP), 29 para Amazônia; 44 Estações de Transbordo de Carga (ETC), 30 para Amazônia<sup>1</sup> (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a; 2016). Até o final do ano de 2016, segundo a ANTAQ, houve o lançamento de 132 anúncios públicos para outorga de construção e exploração privada de portos: em 2013 foram 50; em 2014, 24; 34 anúncios em 2015; e, 24 anúncios foram divulgados em 2016 (ANTAQ, 2016). Desse total de anúncios, 55 para Amazônia, dos quais 22 para o estado do Pará; sendo 11 para o Oeste do Pará (ANTAQ, 2016). De julho de 2013 a setembro de 2017 foram autorizados, para explorar e construir: 163 TUPs e 32 ETCs no Brasil. Além disso, foram arquivados: 76 pedidos de autorização de TUPs e 17 de ETCs. Ainda há 100 processos em andamento na Gerência de Autorização de Instalações Portuárias (GAP)/ANTAQ (Informação obtida via solicitação pelo Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao cidadão/e-SIC).

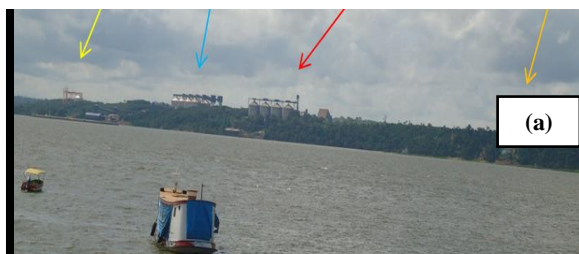
Segundo a Secretaria Especial de Portos (SEP), dentre as instalações portuárias autorizadas (até 13/09/2017) para o Oeste do Pará, estão: Cia. Norte de Navegação e Portos (CIANPORT), em Itaituba; Hidrovias do Brasil S/A, em Itaituba e Barcarena; Bunge em Itaituba e Barcarena; Ipiranga Produtos de Petróleo, em Itaituba; Itaipava S/A, em Itaituba; Transporte Bertolini, em Juruti; Dorinaldo M. da Silva, em Vitória do Xingu; Caulim da Amazônia S/A (CADAM), Almerim; Distribuidora Nacional de Petróleo LTDA (DNP), Santarém; e, Base Belo Monte, em Vitória do Xingu. O porto da Bunge, da Hidrovias do Brasil, Cargill, CIANPORT e

---

<sup>1</sup> TUP e ETC são modalidades de portos, definidas respectivamente por: instalação portuária explorada mediante autorização; instalação portuária explorada mediante autorização, utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

Bertolini<sup>2</sup> já estão em operação. O porto da Caramuru está planejada para iniciar a operação no primeiro semestre de 2018 (Figura 1 e 2).

**Figura 1: Portos graneleiros à margem direita do rio Tapajós, Itaituba.**



**Figura 2: Porto da Caramuru Alimentos, a margem Esquerda do rio Tapajós, Itaituba.**



Fonte: Jondison Rodriques. (a) reastrado 27 de maio de 2016 e (b) reastrado 16 de outubro de 2016.

No distrito de Miritituba/Itaituba e Santarenzinho/Rurópolis, estão planejadas mais de 26 Estações de Transbordo de Cargas (ETCs), que formarão um complexo, englobando os municípios de Itaituba e Rurópolis<sup>3</sup>. Além disso, estão planejados também quatro pátios de caminhões em Itaituba e cinco em Novo Progresso, Pará. Há com isso, reservas de territórios (antecipação espacial) para em empresas instalarem-se (Quadro 1).

**Quadro 1: Planejados, em operação ou em construção, em Itaituba e Rurópolis, Oeste do Pará.**

Porto	Planejados, em operação ou em construção
Bunge	Em operação/Itaituba
Cargill	Em operação/Itaituba
Cianport	Em operação/Itaituba
Hidroviás do Brasil	Em operação/Itaituba
ADM/Atlas	Em operação/Itaituba
Transportes Bertolini Ltda	Planejado/Rurópolis (com licença prévia)
Cevital	Planejado /Itaituba
Odebrecht	Planejado /Rurópolis
Louis Dreyfus Company (LDC)	Planejado /Rurópolis
Cianport	Planejado /Rurópolis
Unirios	Planejado /Itaituba
Chibatão Navegações	Planejado/Itaituba
Reicon	Planejado/Itaituba
Brick Logística	Planejado/Itaituba
Amagi	Planejado/Itaituba
Transportes Bertolini Ltda	Em operação/ Itaituba (porto flutuante)

<sup>2</sup> A Cargill e Transportes Bertolini, até o primeiro semestre de 2017, operava irregularmente um porto flutuante, sem licença da ANTAQ e da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS).

<sup>3</sup> Há também outros portos graneleiros (empresas) em processo de “territorialização produtiva-financeira lenta” no estado do Pará, para a construção do “nó de ligação, como lugar de encontro e de articulação entre espaços do interior e do exterior” (MARTNER-PEYRELONGUE, 2014, p.105-6): Cevital, Cargill e Estação de Transbordo Fluvial S.A., em Barcarena; Cevital, EMBRAPAS, CEAGRO e UNIRIOS, em Santarém; Louis Dreyfus Company, em Ponta de Pedras; Brick Logística, em Itupiranga; Bufalos Silos e Logística S.A, em Marabá; Majonav-Transporte Fluvial da Bacia Amazônica Ltda, Cesari Empresa Multimodal de Movimentação de Materiais (CEMULTI) e UNIRIOS, em Belém.



Itaipava S. A.	Planejado/Itaituba
Woodhollow Participações LTDA	Planejado/Itaituba
Caramuru Alimentos	Em construção/Estrutura metálica/Itaituba
ATEMS distribuidora de Petróleo	Planejado/Itaituba
J.F. de Oliveira Navegação Ltda.	Planejado/Itaituba
Venbras Maritima Ltda.	Planejado/Itaituba
Complexo Agroindustrial) - Rio Tapajós Logística Ltda (RTL)	Planejado/Itaituba
Porto Tapajós Incorporação e Empreendimentos Imobiliários SA	Planejado/Rurópolis

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

De acordo com pesquisa de Aguiar (2017) ainda há outros portos planejados: da Mobile, Cantagalo, DSR Paraná, Ipiranga e Júlio Simões, em Rurópolis. Assim fica contundente a mudança no vetor logístico para o norte do país e a territorialização do capital financeirizado, com o financiamento a construção desses portos (quadro 1). Com a operação e a construção desses portos planejados, MTPA (2017) estima que a “produção de grãos” deverá passar de 200,7 milhões de toneladas em 2014/15 para 259,7 milhões de toneladas em 2024/25 (MTPA, 2017).

### **O Arco Norte: um projeto político neoconservador desenvolvimentista?**

O Arco Norte é um projeto do Estado brasileiro em sinergia com setores empresariais do agronegócio. Nesse projeto, o Estado, vem assegurar e organizar as condições necessárias para instalações portuárias e logísticas: 1) abertura e pavimentação de estradas, construção de ferrovias e hidrovias; 2) financiamento público a obras privadas; 3) incentivos fiscais e energéticos; 4) dispositivos jurídicos que possibilitem ampliação da chamada segurança jurídica, mais direitos e concessões ao setor empresarial; 5) viabilidade do licenciamento ambiental; 6) qualificação de mão-de-obra; 7) Elaboração de estudos e pesquisas que possam otimizar a movimentação de mercadorias.

Essa postura de assegurar e organizar as condições necessárias, com relação à elaboração de estudos e pesquisas é expresso no Estudo de Impacto Ambiental, do Projeto Ferrovia Paraense S.A., elaborado pela TERRA LTDA, contratada pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (SEDEME), do Governo do Estado do Pará, visando à obtenção da Licença Ambiental Prévia do empreendimento em questão, cujo custo do projeto é estimado em mais de R\$ 14 bilhões. Essa Ferrovia objetiva o transporte de cerca de 80 milhões de toneladas de minérios e produtos do agronegócio entre a região de Santana do Araguaia e o Porto de Vila do Conde, em Barcarena, com dois ramais ferroviários para Paragominas e para Rondon do Pará, cortando 23 municípios, dos quais se planeja expulsar mais de 1,2 mil pessoas, sobretudo, povos tradicionais.

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

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

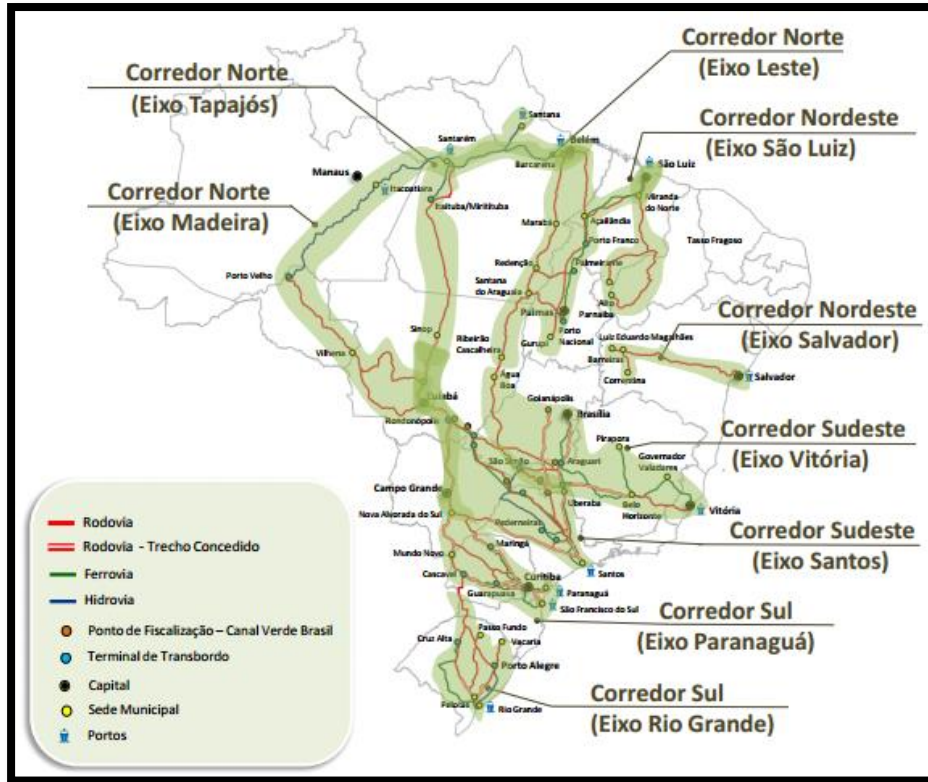
As *commodities* são o signo do desenvolvimento que auferem o Estado e setores empresariais do agronegócio. Tal afirmação pauta-se no documento elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Associação Nacional dos Servidores da Carreira de Planejamento e Orçamento (ASSECOR) (IPEA; ASSECOR, 2017): Brasil 2035: cenários para o desenvolvimento, no qual tangencia para imprescindibilidade na exportação de *commodities*, para uma forma de crescimento médio do PIB, cerca de 4% a.a. Isso é a configuração desse jogo técnico e político, que é uma forma de promoção de fluidez e integração ao comércio internacional, principalmente com a China, no qual a fluidez não é puramente uma categoria técnica, mas, sobretudo, política; operando sob novas normas de ação (SANTOS, 2012), de projetos políticos.

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

A construção de corredores logísticos imprimidos nas políticas de planejamento regional brasileira não é apenas uma apresentação de uma perspectiva panorâmica e diagnóstica da infraestrutura mais atual, é também: a) a antecipação e organização espaço-temporal; b) a construção de políticas de interesses de uma fração de uma classe hegemônica e com forte ligação com multinacionais e novos países hegemônicos, a China; c) de ações futuras, para construir, consolidar e mobilizar ações. Tal compreensão é concebida pela Secretaria de Política e Integração do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SPI/MTPA), particularmente, no projeto Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de

Soja e Milho, lançado dia 15 de maio de 2017. Os corredores logísticos são caracterizados em função de seus usos para deslocamento dos principais produtos da economia brasileira: Complexo de soja e milho; Petróleo e combustíveis; Minério de ferro; açúcar; carne; e, automóvel. O complexo soja é a mercadoria que possui protagonismo (Figura 3).

**Figura 3: Corredores Logísticos Estratégicos – Exportação.**



Fonte: MTPA (2017a).

Esses eixos ou Corredores Logísticos Estratégicos não é o projeto o Arco Norte, mas é base para a construção de política, no qual “a política compreende a capacidade de construção de hegemonia” (THEIS *et al*, 2011, 37) e um projeto societário e sua consecução dos fins definidos (THEIS, 2016). Esses corredores são compostos pelos eixos Tapajós, Madeira, Leste e São Luiz (Figura 3) para corredores de exportação de grãos. Nesse contexto, os portos do Arco Norte estão realizando obras de ampliação, como é o caso de Itacoatiara (AM), Barcarena e Santarém (PA) e São Luís (MA), assim como a construção de terminais portuários privados, em Itaituba (PA), Porto Velho (RO), Barcarena (PA), Santana (AP) e São Luís (MA). Segundo o projeto Arco norte: o desafio logístico: “Há uma clareza muito grande da parte dos planejadores de transportes, estudiosos do tema, operadores logísticos e do setor produtivo, que as alternativas de escoamento mais adequadas para a pujante produção do Centro-Oeste e Norte brasileiro são as que conduzem para os portos da região Norte” (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2016, p. 21).

Isso fez a Amazônia se transformar em um grande canteiro de obras portuárias (RODRIGUES; RODRIGUES, 2016), no qual o Arco Norte passa ser sinônimo de plataforma de exportações de grãos, soja e milho. Helder Barbalho, então Ministro da Secretaria Especial de Portos (SEP) (cargo exercido de 2 de outubro de 2015 a 20 de abril de 2016), enfatizava que o Arco Norte seria oportunidade de desenvolvimento:

A alternativa do Arco Norte está consolidada e é seguramente o caminho para o desenvolvimento da nossa economia [...] Crise no setor portuário não existe, e particularmente no Pará. O movimento é de crescimento continuado. [...] Estamos realizando seis leilões agora e vamos prosseguir logo depois com mais 20 áreas, 14 delas no Estado do Pará. Portanto, o Arco Norte colocará o Pará em protagonismo (Gravado a partir do discurso do Ministro Helder Barbalho, no dia 03/03/2016, em Belém, no Seminário Setor Portuário: Desafios e Oportunidades, promovido pela Revista Carta Capitais e Editora Confiança, com o patrocínio da Cargill).

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

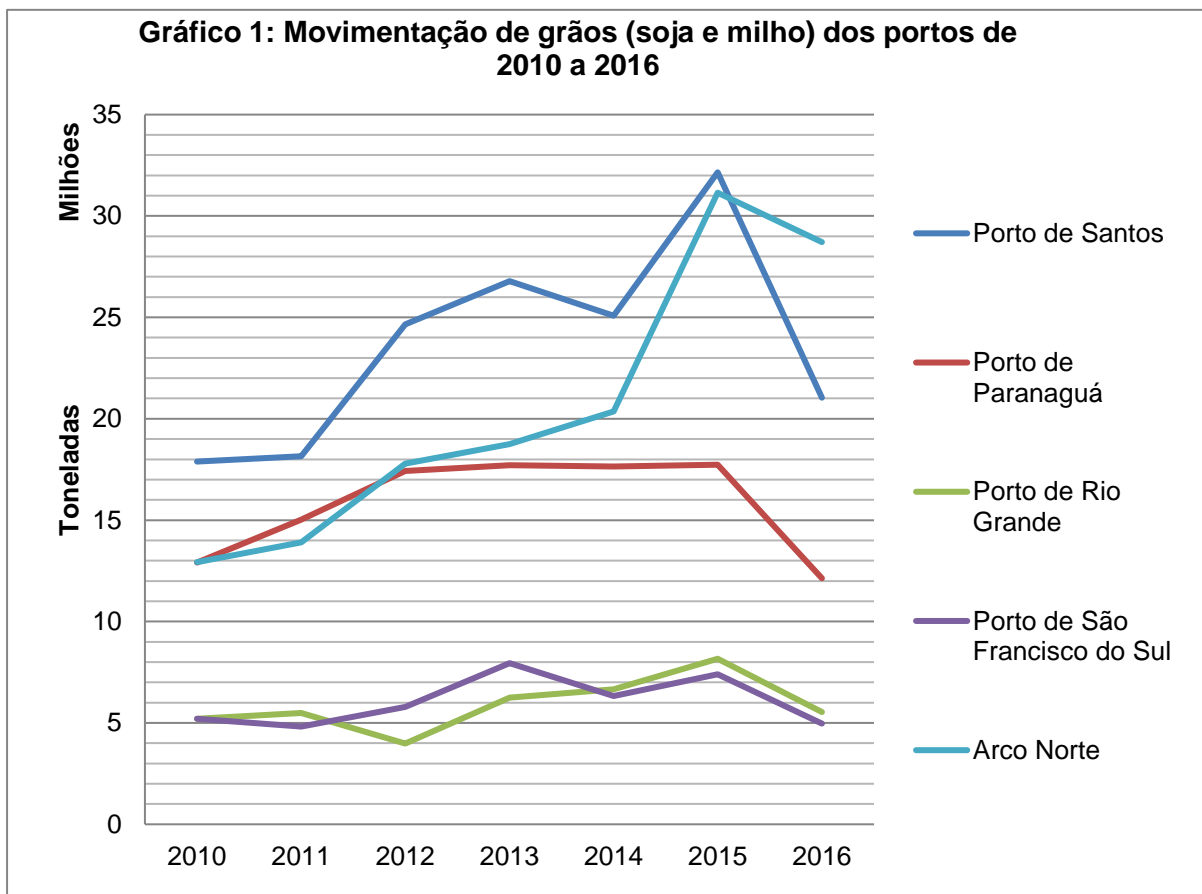
O mercado internacional precisa sentir segurança para aplicar seu capital e executar o que planeja. Além disso, o Brasil precisa dialogar e entender que sua regulação não pode ser excessiva. É necessário um ambiente mais desburocratizado em nosso país para incentivar o desenvolvimento. Precisamos consolidar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

Estamos unindo sinergias para que as produções da região encontrem um novo caminho no Arco Norte, que é um caminho de desenvolvimento para nossa região. É importante compatibilizar a necessidade de crescimento econômico com a sustentabilidade. Este equilíbrio é um exercício que deve ser feito por todos nós. [...] Está comprovado que escoar a produção pela região Norte é mais barato, transforma o nosso produto nacional em um produto mais competitivo a partir da produção do centro-oeste brasileiro, não mais indo para São Paulo, para o Paraná e encontrando o caminho justamente do estado do Pará. (Gravado a partir do discurso do Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, durante o '1º Fórum de debates: A Logística voltada para o Arco Norte', em Santarém/PA, dia 24 de junho de 2016).

O Arco Norte é tratado como urgência e priorização do Estado brasileiro e dos setores empresariais do agronegócio, não só pelo seu potencial de escoamento, mas, sobretudo, pela melhoria da competitividade da produção nacional e possibilidade ao produtor e o exportador de grãos, menores custos em transporte; aproximando o mercado de grãos ao mercado Chinês, isto é, estimulando a competitividade do agronegócio no mercado internacional e alimentando lucros de bancos, fundos de investimento e multinacionais. Os investimentos no Arco Norte prometem aliviar o fluxo intenso dos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), o maior complexo portuário do país; desafogando as exportações do

agronegócio, já que mais de 80% do escoamento dos grãos ainda são realizados pelas regiões sul e sudeste. Estima-se que, com essa mudança de corredor, haverá uma redução no custo logístico de até US\$ 50 por tonelada (MAPA, 2016).

Essa nova rota de grãos já está em funcionamento parcial. Em 2015 essa nova rota de exportações, movimentou mais de 30 milhões de grãos (Gráfico 1): “A participação do Arco Norte, que há 5 anos, segundo dados do Ministério da Agricultura, escoava 8% do total de soja e milho destinado ao mercado internacional, já alcança 20% dos embarques totais do País” (CAMÂMARA DE DEPUTADOS, 2016, p. 145). Cabe pontuar que em 2014 as exportações pelo Arco Norte tinha sido um pouco mais de 20 milhões de toneladas, um aumento de 152,98% (veja a Tabela 2, a movimentação de grãos pelos portos paraenses). O volume esperado para a safra 2016/2017 é: 108 milhões de toneladas de soja e 93 milhões de toneladas de milho (VIEIRA, 2017). Segundo o MTAP (2017b), a produção do complexo, soja, milho e farelo de soja foi de: Safra 2014/2015: 99,3 milhões de toneladas; e, a produção de 2015/2016 foi de: 84,6 milhões de toneladas.



<sup>4</sup>Fonte: Elaborado por Jondison Rodrigues a partir de <http://web.antaq.gov.br/anuario/>

<sup>4</sup> Os portos, em operação, do projeto Arco Norte são: Porto de Santarém/Cargill, Terminal Ponto da Montanha (Barcarena), Bunge Itaituba, Hidrovias do Brasil, Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena, Terminal de Vila do Conde, Porto de Vila do Conde, Porto de Itaqui, Terminal Graneleiro Hermasa, Porto de Santana, Porto de Porto Velho, Porto Cargill Agrícola/RO, Estação Cojubinzinho/RO, Terminal de Expedição de Grãos Portuários/RO e Porto de Porto Velho/RO. Foi considerados, soja e milho, a partir do agrupamento cunhado pela ANTAQ: Sementes

**Tabela 1: Movimentação de grãos pelos portos paraenses, de 2010 a 2016, em toneladas**

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

Fonte<sup>5</sup>: Elaborado por Jondison Rodrigues a partir de <http://web.antaq.gov.br/anuario/>

Durante esse intervalo de tempo de movimentação de soja e milho nos portos cresceu significativamente: movimentação de soja (2011-2016), teve um aumento de 88,5% e a movimentação de milho (2011-2016), o crescimento foi de 174,8% (ANTAQ, 2017).

A partir dos fluxos de *commodities* pelos portos paraenses há um processo territorialização e coordenação dos circuitos espaciais produtivos globais (CASTILLO, 2010; ARROYO, 2014), por meio de *trading companies*, empresas de comercialização especializadas em exportação, grandes transacionais, no caso, Bunge, Cargill e ADM.

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

O Estado brasileiro figura como grande mediador e jogador, sendo que a Amazônia e o estado do Pará, ou mais especificamente o Oeste do Pará, é uma região protagonista da canalização de investimentos em logística portuária. Cabe destacar que o estado do Pará possui atualmente uma carteira de investimentos na área de logística superior a 22 bilhões de

e frutos oleaginosos; “Cereais” e resíduos e desperdícios das indústrias alimentares e Alimentos preparados para animais.

<sup>5</sup> Não inserimos, tanto no Gráfico 1 como na Tabela 1, a movimentação de grãos operado pela Bertolini e Cargill, em Itaituba, pois os dados não foram entregues a ANTAQ; isso deve ao fato que essas empresas estão operando irregularmente sem licença da ANTAQ e da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade, do estado do Pará. A CIANPORT iniciou a operação no segundo semestre de 2017 e ainda não apresentou dados a ANTAQ.

reais, excluindo os mais de 13 bilhões reais em concessões de outorgas que foram concedidas até o final de 2017. Esses investimentos apontam que o agronegócio no Pará, com a produção de complexos portuários graneleiros de transbordo em Itaituba; e, Barcarena como plataforma de exportação, seria a melhor alternativa para formação de cadeias produtivas e corredores logísticos mais eficientes e eficazes. Segundo Vale (2016, p. 9):

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

O Arco Norte busca consolidar-se como um projeto de Estado, uma vez que foi capturado do agronegócio, o qual tem atualmente como principal arauto do projeto, por está dentro do Estado, o Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Blairo Maggi; do Grupo Amaggi, *trading* brasileira de propriedade do Ministro. A presença do “rei da soja” no MAPA sinaliza certo consenso de *commodities* (SVAMPA, 2013) sobre o projeto Arco Norte. Além da sinergia entre as esferas federal, estadual e municipal no estado do Pará. Na escala estadual, essa construção de consenso, efetuada via o plano PARÁ 2030<sup>6</sup> e na escala municipal, com a atualização dos planos diretores de Itaituba e Barcarena, em 2015 e 2016, respectivamente e em discursos políticos. Outro elemento desse consenso sobre o Arco Norte está na assinatura de convênio, no dia 24 junho de 2016, em Santarém, que inclui Santarém e a região Oeste do estado do Pará, oficialmente, no projeto Arco Norte. Consenso, ou acordos, só entre o Estado e os setores empresariais.

A assinatura desse convênio deu-se no contexto do “Fórum sobre o Arco Norte em Santarém-PA” promovida pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES), da Câmara dos Deputados. Nesse evento houve a apresentação do estudo e do projeto “Arco Norte: um desafio logístico” que versa sobre: planejamento e política de transportes, integração intermodal, logística e licenciamento ambiental. O Arco Norte propõe a instalação de 96 portos nos estados que fazem parte do projeto, Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará, Maranhão e Bahia, sendo seis em Santarém (PA): a) três na região da Área Verde, da Cevital, EMBRAPS e CEAGRO; b) dois na área da Companhia Docas do Pará, um de exportação de fertilizantes e outro de granéis sólidos; e, c) o sexto ainda sem local definido. Além dessa pactuação sobre a expansão portuária de grãos, o Estado começa a ofertar linhas de crédito para impulsionar

---

<sup>6</sup> O Pará 2030 é um Plano Estratégico elaborado pelo Governo do Estado do Pará com o objetivo de fomentar o desenvolvimento sustentável, impulsionado pelos investimentos em setores de negócios escolhidos pelos seus fortes potenciais econômicos. Os investimentos em infraestrutura é setor com forte atenção como forma de possibilitar que o escoamento mercadorias, no caso *commodities*, pelo estado do Pará, para os mercados consumidores internacionais – por exemplo, Europa, e, principalmente Chinês.

o agronegócio e o desenvolvimento no Pará, com o apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)<sup>7</sup>.

O Arco Norte, além de projeto de Estado, é um vetor logístico seria um elemento fundamental para integrar os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, tanto fluvial quanto marítimo, isto é, contribuíra para a integração modal e a gerência logística de fluxos de mercadorias, principalmente *commodities* agrícolas (RODRIGUES; RODRIGUES, CASTRO, 2014). Dialogando com que diz Castro (2012) esses vetores convergem com a construção de megaprojetos:

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

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

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

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

- ✓ Recuperação e adequação de capacidade da BR-364/RO;

---

<sup>7</sup> Cabe destacar que o BNDES concedeu o “empréstimo”, no valor de R\$ 404 milhões para a empresa Hidrovias do Brasil para a construção do seu Terminal de Uso Privado (TUP), no Porto Organizado de Vila do Conde, em Barcarena. Outro financiamento, realizado pelo BNDES, é a Companhia Norte de Navegação e Portos S/A (CIANPORT), com o total de R\$ 75,9 milhões. Já a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) concedeu financiamento de R\$ 77 milhões para a ampliação do Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), localizado no Porto de Vila do Conde, em Barcarena, de propriedade da Archer Daniels Midland (ADM). E o Banco da Amazônia (BASA) financiou R\$ 78,6 milhões a Hidrovias Brasil, para a aquisição de 20 balsas graneleiras e 03 empurraadores, para operar no transporte de grãos (soja e milho), na hidrovia Madeira-Tapajós.



- ✓ Dragagem e sinalização da hidrovia do rio Madeira;
- ✓ Terminais portuários em Porto Velho;
- ✓ Conclusão da pavimentação da BR-163/PA;
- ✓ Estrada de Ferro EF-170, Ferrogrão, entre Sinop e Miritituba;
- ✓ Terminais portuários em Miritituba (distrito de Itaituba);
- ✓ Conclusão da BR-158/MT;
- ✓ Recuperação das BR-158/PA e 155/PA;
- ✓ Derrocamento do Pedral do Lourenço, na hidrovia do Tocantins;
- ✓ Ramal ferroviário Água Boa (estado do Mato Grosso)-Campinorte (estado de Goiás);
- ✓ Pavimentação das BRs-242/MT, 080/MT e 080/GO;
- ✓ Conclusão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) até Figueirópolis (estado do Tocantins);
- ✓ Terminais portuários em Vila do Conde;
- ✓ Ramal ferroviário Açailândia-Barcarena (denominada de Ferrovia Paraense); e,
- ✓ Com o objetivo de promover a integração regional sul-americana e criar uma alternativa de transporte para os Municípios mais setentrionais do Brasil, a implantação e pavimentação da BR-210/AP/PA/RR, cujos estudos de viabilidade se encontram em andamento (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016, p. 21-2).

E ainda há, apesar de não está expresso literalmente no projeto “Arco Norte: um desafio logístico”, mas sim nas condições necessárias para sua reprodução, é a construção de hidrelétricas, no Rio Cupari, nos braços leste e oeste, em Rurópolis e no Rio Itapacurá, em Itaituba. Além do Complexo Hidrelétrico São Luiz do Tapajós que foi arquivado, em agosto de 2016, pelo IBAMA, que tem a perspectiva de reabertura de 2020 a 2022. E por fim, a hidrelétrica de Jatobá, no rio Tapajós, em Itaituba, em que Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) aceitou os Estudos de Viabilidade da hidrelétrica de Jatobá, no rio Tapajós. Estudos conduzidos por um grupo formado por várias empresas do setor, composto: Eletrobras, Eletronorte, Camargo Corrêa S.A., EDF, Eletricité de France S.A., Cemig, Copel, GDF Suez Energy Latin America Participações Ltda., Endesa Brasil S.A., Neoenergia Investimentos S.A. e Consórcio Tapajós. Publicado no Diário Oficial da União, no dia 02 janeiro de 2018.

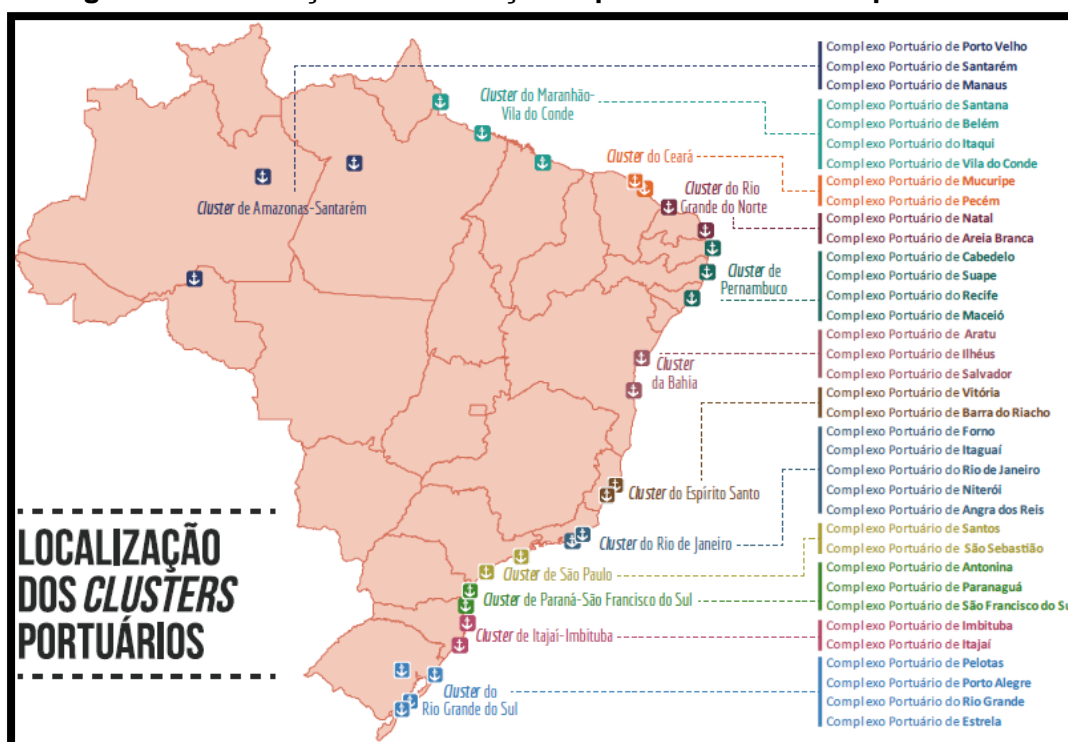
A prioridade e articulação desses investimentos, dialogando com Huertas (2010) e Martner-Peyrelongue (2014), deve-se ao fato de que:

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

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

O Arco Norte converge com dois os programas lançados, respectivamente, em 2015 e 2016, o II PNLP e o Programa de Parceria de Investimentos (PPI). No caso do PPI articula-se com: i) a concessão de duas áreas portuárias, Porto de Santarém, que compõe o Arco Norte: STM 04 – Terminal de Combustíveis em Santarém e STM 05 – Terminal de Combustíveis em Santarém, áreas já arrendadas, em março de 2017; e, ii) Ferrovia Sinop/MT - Miritituba/Itaituba/PA, conhecida como Ferrogrão, que envolve as principais *traders* agrícolas: Bunge, Cargill, ADM e LDC e com parceria com o grupo chinês Shanghai Pengxin<sup>8</sup>. O custo do empreendimento será de aproximadamente de 12,7 bilhões de reais. A estimativa das empresas é que 40% da produção de grãos e farelo de Mato Grosso sejam embarcados por essa linha. Já o II PNLP vem desenhar e denominar a alocação das cargas como *clusters* portuários (Figura 4):

Figura 4: Localização e distribuição espacial dos *Clusters* portuários.



Fonte: PNLP (2015, p. 35).

Os *clusters* que formam o Arco Norte são o *Cluster* do Amazonas-Santarém e o *Cluster* do Maranhão-Vila do Conde. Para PNLP (2015) considera-se *cluster* portuário como sendo conjunto de portos e terminais privados geograficamente próximos entre si. Essa

<sup>8</sup> Cabe salientar que o grupo chinês Hunan Dakang Pasture Farming (DKBA), unidade do grupo Shanghai Pengxin, comprou 53,99% das ações da Belagrícola. O valor do negócio não foi revelado, mas a empresa londrinense – possui negócios relacionados a comercialização de grãos e insumos – com faturamento de R\$ 2,8 bilhões. O grupo chinês é o mesmo que, em 2016, havia comprado a Fiagril, companhia do mesmo ramo da Belagrícola. Comprou 57% na Fiagril por cerca de R\$ 1 bilhão (US\$ 286 milhões). A Fiagril possui sede em Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso.

definição foi tomada devido à semelhança de custos logísticos que incide entre portos próximos. Essas articulações do Arco Norte com diversos planos, lógicas e investimentos, principalmente para o agronegócio, configura-se, como uma proposta de ordenamento territorial, por meio da identificação, organização, antecipação espacial, regulações jurídicas e construção de fixos, portos, hidrovias, ferrovias.

As políticas portuárias correlacionam-se com o projeto Arco Norte, por meio do PAC e PNLP, que, aliás, os dois últimos estão articulados (CASTRO; 2012; 2016), constitui elemento fundamental, visando à integração produtiva, portando não reduzida a dimensão de integração física e sul-americana, através dos moldais e sistemas de comunicação e informação, da Amazônia. Mas, sobretudo, a integração produtiva financeira, ao mercado internacional financeiro, da *supply chain* de *commodities*, ou seja, na rede logística de *commodities*, particularmente agrícolas. Cabe destacar, segundo Ioris (2016a), que até 2019 o Brasil responderá por 40% do comércio mundial de grãos de soja e 73% de farelo de soja.

Segundo Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014), os investimentos em terminais na Amazônia constituem ações que visam avanços na área de logística global, no armazenamento temporário nos terminais, pautado no modelo *Just-in-time*, para barateamento de remessas. Assim possibilitaria uma sincronização suave entre modos de transporte, transportadores e serviços de logística, por consequência, a sincronização entre operações marítimas/lacustres e de transporte terrestre. Assim a modernização, concessão e construção de terminais privados vão além da integração física nacional e internacional e defesa do território amazônico, inserem-se na lógica do aumento dos fluxos de mercadorias, a captura de capitais, a fluidez nas relações de trocas e a inserção ao processo de expansão do capitalismo financeirizado.

A formação desses novos corredores de exportação, Arco Norte, fortemente organizados e apoiados pelas políticas públicas municipais, estaduais e federal vem se configurando como “monopolização do território” (OLIVEIRA, 2015), pelos grandes *trading companies*, que acabam por contribuir significativamente: (1) na diferenciação interna do uso do solo e da estrutura da propriedade, especulação fundiária (IORIS, 2016b) e na financeirização do espaço; (2) incorporação de terras, fronteira agrícola de grãos, milho e soja, e desmatamento; (3) desterritorialização de povos tradicionais; (4) conflitos territoriais entre garimpeiros, latifundiários, indígenas e povos tradicionais como todo; e, (5) violação de direitos sociais e étnicos, ao não respeitarem as consultas prévias e ao direito de povos decidirem o futuro dos seus territórios e tradições.

Essa “monopolização do território” e contradições, por meio de *trading companies* agrícolas, já se manifestam no Oeste do Pará, no município de Itaituba:

- 1) Inchaço populacional, a população está estimada, entre 130 a 140 mil habitantes, sendo que o IBGE estima que seria de 98.523, em 2017. Crescimento decorrente da mobilidade de trabalhadores em busca de emprego em canteiro de obras dos portos, sobrecarregando, sobretudo, o sistema educacional e de saúde;
- 2) Destruição de sítios arqueológicos;
- 3) Desmatamento nas áreas direta, indiretamente afetadas e em áreas que não estavam nessa categorização;
- 4) Assoreamento de igarapés, como o Igarapé de Santo Antônio;
- 5) Apropriação privada de estradas e ruas, pelos caminhões;
- 6) 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; 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;
- 7) Ocorrência de conflitos territoriais e ambientais, em comunidades de Itaituba, principalmente relacionados ao uso de recursos naturais coletivos, uso de espaços públicos e recursos pesqueiros;
- 8) O não cumprimento das condicionantes ambientais, emprego, por exemplo, pelos agentes portuários privados, conseqüentemente produzindo uma “exército de desempregados”;
- 9) A proibição da atividade pesqueira, na frente ou no percurso dos portos, sob justificativa de se estabelecer uma área de segurança;
- 10) Interferência no conforto ambiental, com a perda de quietude, da tranquilidade da população rural, com a circulação de caminhões graneleiros;
- 11) Injustiça ambiental, com tratamento injusto principalmente com relação às informações sobre empreendimentos e a tomadas decisões-deliberativas pela população de Itaituba, em relação ao desenvolvimento, aplicação das leis, regulamentos e políticas;
- 12) Aumento de todos os tipos de violência, doméstica, no trânsito, por dívidas, e a sensação de medo e insegurança, particularmente no distrito de Miritituba (Figura 5);
- 13) Prostituição e tráfico de drogas;
- 15) “Cooptação” (particularmente via silêncio) de instituições de ensino superior, principalmente do Oeste do Pará, como forma de blindagem as críticas e aos questionamentos (RODRIGUES, 2017); e,
- 16) Desrespeito aos territórios dos povos tradicionais e violação do direito à consulta prévia, livre e informada, sobretudo porque segundo a convenção nº 169/OIT (promulgada pelo Brasil, por meio do Decreto n. 5.051, de 19 de abril de 2004), no artigo 7: Os povos interessados deverão ter o direito de escolher suas, próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento, na medida em que ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural.

**Figura 5: Notícias de Jornais sobre aumento da violência em Itaituba, Pará, 2017**



Fonte: <http://blogdojuniorribeiro.blogspot.com.br>

Além disso, acidentes e mortes nas rodovias Transamazônica e na Br-163, parte da rodovia que compõe Itaituba, envolvendo carretas, de soja e milho, e carros e motociclistas (Figura 6).

**Figura 6: Acidente de carretas (de soja e milho) e carro, Rodovia Transamazônica**



Fonte: Jondison Rodrigues, 19 de junho de 2017.

Esses complexos portuários graneleiros significariam, a expressão e resultado de territorialização de dinâmicas territoriais circunscritas à escala regional e com conexões aos

circuitos globais financeiros, com a preponderância/protagonismo do Estado como agente territorial, mediador, regulador, jogador e organizador político do jogo.

## Considerações Finais

O território brasileiro, especialmente amazônico, desde o início do século XXI, vem passando por uma série de múltiplas e complexas transformações; resultado da expansão de agentes econômicos transnacionais e estratégias de planejamento estatal, tendo o Estado brasileiro como protagonista dessas intervenções na região. Esse planejamento estatal brasileiro seriam arquiteturas de planejamento que se alinha, sintoniza-se, à política territorial federal, imerso no PAC; seria um projeto que supostamente abriria “oportunidades de negócios, novos empregos e ampliação da capacidade de produção no Estado (do Pará), além de garantir competitividade e diminuição de custos” (SEP, 2016) e transformaria em um “projeto nacional que pense o país de maneira contínua, coesa e articulada” (HUERTAS, 2013, p. 190). Contudo, essas estruturações para formação de corredores de exportação de *commodities*, principalmente agrícolas, são uma forma de integração territorial, econômica e financeira, alimentando investimentos especulativos lucrativos, de bancos e multinacionais. Conectando assim o Brasil e o agronegócio aos circuitos globais, ao mercado internacional, da *supply chain* de *commodities*

O Arco Norte aponta isso, no documento “Arco Norte: um desafio logístico”, produzido em 2016. Ele se configura como um projeto do Estado para e com o agronegócio, com uma racionalidade e uma lógica do grande sociometabolismo produtivo e financeiro, isto é, uma lógica distante que se implanta no território (FREDERICO, 2013). O projeto Arco Norte seria uma espécie de modernização, territorial, institucional e política; uma busca de fabricação de uma “hiperfluidez associada à conformação de redes de articulação territorial sobre o espaço global” (MARTNER-PEYRELONGUE, 2014, p. 109).

Além disso, o projeto Arco Norte, carrega consigo, por meio da lógica e práticas, um projeto autoritário e não dialógico e promovedor de violações de direitos humanos e étnicos. No caso de um projeto autoritário e não dialógico, com falta de participação social, exemplificasse, no encontro do I Fórum de Debate, A Logística voltada para o Arco Norte, ocorrido em Santarém-Pará, dia 24 de Junho de 2016. A reunião foi marcada pela presença de somente políticos e empresários. Já no II Fórum de Debate, A Logística voltada para o Arco Norte, em Barcarena, dia 02 de dezembro de 2016, a participação social deu-se como expectador, sem qualquer ação deliberativa e indicativa de redesenho do projeto.

A respeito das violações, cabe destacar que nas regiões, do projeto do Arco Norte, há e vivem povos tradicionais, assim sendo e dialogando com o Decreto n. 5.051, de 19 de abril de 2004, que promulga a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho -

OIT sobre Povos Indígenas e Tribais, Artigo 7º: os “povos deverão participar da formulação, aplicação e avaliação dos planos e programas de desenvolvimento nacional e regional suscetíveis de afetá-los diretamente”. O Estado por meio do projeto Arco Norte, comete violações, como também intensifica ainda mais, com políticas espoliativas; isso em virtude do Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Decreto que busca regular a exploração de portos organizados e instalações portuárias, no qual a União pode ceder, expulsando populações e povos tradicionais, para construção de instalações portuárias: Art. 46, do Decreto: “Ato conjunto dos Ministros de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil e do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão estabelecerá os procedimentos para cessão de áreas públicas da União, com vistas à implantação de instalações portuárias”.

O Arco Norte é uma compactuação com o agronegócio como forma de jogar segundo os ditames da globalização/mundialização de trocas, financeirização econômica, do Efeito China e dos Blocos Econômicos, principalmente os BRICS; ao custo do bem-estar das populações locais que já carregam um grande passivo social histórico, produzido, de inúmeras empresas que profetizaram apoiar o desenvolvimento local, com geração de emprego, renda e inclusão social, da região amazônica, como a Vale, a Albrás/Alunorte, hoje Norsk Hydro, a Biopalma/Vale, a Agropalma, a Alcoa, a Imerys, a Mineração Rio do Norte, a Cargill, a Bunge. Contudo, tais projetos, ampliaram as desigualdades sociais, conflitos fundiários, trabalho escravo, superexploração do trabalhador, etnocídio e degradação ambiental nas cidades, por exemplo, de Barcarena, Santarém, Oriximiná, Ipixuna do Pará, Ourilândia do Norte, Tomé-Açu, Moju, Acará, Paragominas, Parauapebas e Canãa dos Carajás. E agora drenam as riquezas e produzem transformações, violências e degradação socioambiental, em Itaituba e Rurópolis, no Oeste do Pará.

## Referências

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.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anúncios Públicos**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/AnunciosPublicos.asp>>. Acesso em: 30 dez 2016.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Desempenho do setor aquaviário 2016**. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Anu%C3%A1rio-Estat%C3%ADstico-2016.pdf>>. Acesso em: 16 maio 2017.

ARROYO, M. M. Flujos mercantiles y la división territorial del trabajo en Brasil. **Revista Geográfica Venezolana**, v. 55, n.11, p. 155-172, 2014.

ARRUDA, Z. A. Espacialização da "Logística" como Fato de Organização Produtiva do Território Mato-grossense. **Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos (Baru)**, v. 2, n. 2, p. 219-246, 2016.

BORON, A. **Estado, capitalismo y democracia en América Latina**. Buenos Aires: Clacso, 2003.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento: Volume IV – Estudos Prospectivos - Escolhas Estratégicas**. Brasília: MP, 2008.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco norte: o desafio logístico**. Brasília: Câmara dos Deputados/Edições Câmara, 2016.

CASTILLO, R. A.; FREDERICO, S. Dinâmica regional e globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro. **Mercator**, v. 09, n. 18, p. 17-26, 2010.

CASTRO, E. M. R. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, W.; CASTRO, E.; VEJMEKKA, M. (Org.). **Amazônia - região universal e teatro do mundo**. São Paulo/Belém: Globo, 2010. p. 105-122.

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

CASTRO, E. M. R. Política nacional de infraestrutura para a Amazônia renovação de práticas coloniais e desenvolvimentistas. In: ARAGÓN, L. E.; STAEVIE, P. M. (Org.). **Desenvolvimento, Integração e Conservação da Pan-Amazônia**. Belém: NAEA, 2016. p. 241-256.

CASTRO, E. M. R.; et al. Megaprojetos e novos territórios do capital: infraestrutura de transporte e portuária na Amazônia. In: CASTRO, E.; FIGUEIREDO, S. (Org.). **Sociedade, campo social e espaço público**. Belém: NAEA, 2014. p. 12-42.

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

CHESNAIS, F. **A mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

FREDERICO, S. **Modernização da agricultura e uso do território: a dialética entre o novo e o velho, o interno e o externo, o mercado e o Estado em áreas de Cerrado**. 285 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

FREDERICO, S. Modernização da agricultura e uso do território: a dialética entre o novo e o velho, o interno e o externo, o mercado e o estado em áreas de cerrado. **GEOUSP**, v. 33, p. 46-61, 2013.

FUENMAYOR, J. Política pública en América Latina en un contexto neoliberal. **Cinta moebio**, n. 50, p. 39-52, 2014.

GOBBI, G.; CARRARO, I. R.; FURLAN, J. Análise do setor portuário brasileiro: deficiências, transformações e melhorias. **Espacios (Caracas)**, v. 36, n. 5, p. 5-20, 2015.

GOULARTI-FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, v. 16, n. 3, p. 455-482. 2007.

GOULARTI-FILHO, A. Estado, transportes e planejamento no Brasil: a atuação do GEIPOT na formulação de políticas públicas para os transportes. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 12, n. 3, p. 228-258, 2016.



HUERTAS, D. M. O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira. **Revista Transporte y Territorio**, v. 3, p. 145-171, 2010.

HUERTAS, D. M. Fluidez territorial em áreas de expansão da fronteira agrícola no período da globalização. **Geosp**, v. 33, p. 60-75, 2013.

IORIS, A. A. R. Agribusiness in Brazil: the narrative drives on. **Revista NERA**, v. 19, n. 33, p. 139-154, 2016a.

IORIS, A. A. R. Rent of agribusiness in the Amazon: a case study from Mato Grosso. **Land Use Policy**, v. 59, p. 456-466, 2016b.

IPEA; ASSECOR. **Brasil 2035: cenários para o desenvolvimento**. Brasília: IPEA/ASSECOR, 2017.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte cresceram quase 54% em 2015**. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/comunicacao/noticias/2016/02/exportacoes-de-soja-e-milho-pelos-portos-do-arco-norte-cresceram-quase-54porcento-em-2015>>. Acesso em: 2 dez 2016

MARTNER-PEYRELONGUE, C. Articulación territorial de los puertos mexicanos em el contexto de cadenas productivas globalizadas. **Diseño y Sociedad**, [s.n], p. 1-8, 2004.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. O Porto como Nó de Articulação entre os Âmbitos Local e Global. **Espaço Aberto**, v. 5, n. 2, p. 101-122, 2014.

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.

MONIOS, J., WILMSMEIER, G. Between path dependency and contingency: new challenges for the geography of port system evolution. **Journal of Transport Geography**, v. 51, p. 247-251, 2016.

MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho**. Brasília: MTPA, 2017a.

MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Anuário Estatístico de Transportes 2010 – 2016**. Brasília: MTPA, 2017b. Disponível em: <[http://www.transportes.gov.br/images/2017/Sum%C3%A1rio\\_Executivo\\_AET\\_-\\_2010\\_-\\_2016.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/2017/Sum%C3%A1rio_Executivo_AET_-_2010_-_2016.pdf)>. Acesso em: 25 jul. 2017.

NG, A. K. Y.; PADILHA, F.; PALLIS, A. A. Institutions, bureaucratic and logistical roles of dry ports: the Brazilian experiences. **Journal of Transport Geography**, v. 27, p. 46-55, 2013.

OLIVEIRA, W. B.; LIMA, L. C. Os portos e fluxos no meio técnico-científico-informacional: o caso do Porto de Fortaleza. **Caderno de Geografia**, v. 26, n. 46, p. 597-614, 2016.

OLIVEIRA, A. U. A mundialização do capital e a crise do neoliberalismo: o lugar mundial da agricultura brasileira. **Geosp**, v. 19, n. 2, p. 229-245, 2015.

PNLP. **PNLP 2015- Plano Nacional de Logística Portuária** - relatório de metodologias. Brasília: SEP, 2015.

ROBINSON, R. Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. **Maritime Policy & Management**, v. 29, n. 3, p. 241-255, 2002.

ROCHA, C. H.; BRITTO, P. A. P. Project Finance and Concession Pricing Models: An Application to Brazilian Ports. **Latin American Business Review**, v. 16, n. 2, p. 127-141, 2015.

RODRIGUES, J. C. **Portos no Rio Tapajós**: Arco de desenvolvimento e justiça social. Rio de Janeiro: IBASE, 2017 (Cartilha).

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, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4.ed. São Paulo: EDUSP, 2012.

SEP – Secretaria Especial de Portos. **Terminais de Uso Privado**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 30 dez 2016.

SILVEIRA, M. R. Infraestruturas e Logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator**, v. 12, n. 2, p. 41-53, 2013.

SOUZA, V. H. P.; SILVEIRA, M. R. Integração territorial na América do Sul: uma análise dos projetos de infraestrutura dos portfólios da IIRSA/COSIPLAN. **Cadernos Prolam**, v. 13, n. 25, p. 137-156, 2014.

SVAMPA, M. “Consenso de los Commodities” y lenguajes de valoración en América Latina. **Nueva Sociedad**, n. 244, p. 30-46, 2013.

THEIS, I. M. Desenvolvimento desigual e planejamento regional no Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 37, n. 131, p. 79-97, 2016.

THEIS, I. M.; BUTZKE, L.; RISCHBIETER, I. L. K.; LINDER, M. C. ; VARGAS, D. B. O cavalo de Troia e sua barriga verde: planejamento regional e desigualdades socioespaciais em Santa Catarina. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 120, p. 33-50, 2011.

VALE, L. Prefácio. In: CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco norte**: o desafio logístico. Brasília: Câmara dos Deputados/Edições Câmara, 2016. p. 9-10.

VELASCO, L. O. M.; LIMA, E. Navegação de cabotagem no Brasil. **Informe Infra- Estrutura**, BNDES, n. 10, p. 1-5, 1997.

VIEIRA, M. **Safra de soja e milho será submetida "a raio-x" de profissionais do campo**. Disponível em: <[http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/03/08/internas\\_economia,852505/safra-de-soja-e-milho-sera-submetida-a-raio-x-de-profissionais.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/03/08/internas_economia,852505/safra-de-soja-e-milho-sera-submetida-a-raio-x-de-profissionais.shtml)>. Acesso em: 16 maio 2017.

XIAO, Y.; et al. An Analysis of the Dynamics of Ownership, Capacity Investments and Pricing Structure of Ports. **Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal**, v. 32, n. 5, p. 629-652, 2012.

ZONDAG, B.; et al. Port competition modeling including maritime, port, and hinterland characteristics. **Maritime Policy & Management**, v. 37, n. 3, p.179-194, 2010.

---

### Sobre o autor

---

**Jondison Cardoso Rodrigues** – Graduação em Ciências Naturais – habilitação em Química pela Universidade Federal do Pará; Mestrado em Ciências Ambientais pela Universidade Federal do Pará; Doutorado em andamento em Desenvolvimento Sustentável pela Universidade Federal do Pará.

---

### Como citar este artigo

---

RODRIGUES, Jondison Cardoso O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA**, ano 21, n. 42, p.202-228 , Dossiê, 2018.

---

Recebido para publicação em 01 de outubro de 2017  
Devolvido para a revisão em 05 de dezembro de 2017  
Aceito para a publicação em 07 de janeiro de 2018

---