

# PORTOS NO RIO TAPAJÓS

O ARCO DO DESENVOLVIMENTO E DA JUSTIÇA SOCIAL?



**ibase.**

Rio de Janeiro, 2017.  
Todos os direitos reservados ao Ibase.

É permitida a reprodução total ou parcial dos textos aqui reunidos,  
desde que seja citado(a) o(a) autor(a) e que se inclua a referência ao artigo original.

**Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (Ibase)**

Rua Senador Dantas, nº 40 - 2º andar - Centro

Rio de Janeiro - RJ - CEP. 20.031-203

Telefone: (21) 3528-3535

secretariageral@ibase.br

www.ibase.br

## EXPEDIENTE

Autor:

**Jondison Cardoso Rodrigues (GETTAM / NAEA / UFPA)**

Coordenadora Geral:

**Moema Miranda**

Coordenadora Técnica:

**Maria Elena Rodriguez**

Pesquisadora Colaboradora:

**Jane Souza da Silva**

Revisão:

**Juliene do Socorro Cardoso Rodrigues**

Diagramação e Ilustração:

**Christiann Megalha** (Apoio: Alan Kardek Guimarães)

Fotografias:

**Jondison Cardoso Rodrigues**

ISBN:

**978-85-89447-27-0**

Apoio:






CHARLES STEWART  
MOTT FOUNDATION

Realização:



# SUMÁRIO

	<b>04</b>
	<b>05</b>
	<b>08</b>
	<b>09</b>
	<b>10</b>
	<b>11</b>
	<b>12</b>
	<b>13</b>
	<b>14</b>
	<b>17</b>
	<b>19</b>
	<b>20</b>
	<b>21</b>
	<b>22</b>

---

APRESENTAÇÃO.

---

ESTRATÉGIAS E INVESTIMENTOS DO ESTADO BRASILEIRO NO SETOR PORTUÁRIO.

---

OS PORTOS E O DECRETO Nº 9.048, DE 10 DE MAIO DE 2017.

---

O ARCO DO NORTE.

---

A RELAÇÃO DOS PORTOS DO PARÁ COM O ARCO NORTE.

---

PORTOS NO RIO TAPAJÓS.

---

OS GRANDES FINANCIADORES DOS PORTOS NOS RIOS DO PARÁ.

---

PORTOS PARA QUEM?

---

POR QUE A ESCOLHA DE ITAITUBA PARA A CONSTRUÇÃO DE PORTOS PRIVADOS?

---

IMPACTOS DECORRENTES DA INSTALAÇÃO DE PORTOS EM ITAITUBA.

---

CONFLITOS.

---

O ARCO DO DESENVOLVIMENTO E DA JUSTIÇA SOCIAL?

---

REFERÊNCIAS.

---

NOTAS.

---

## > APRESENTAÇÃO.

As transformações que vem ocorrendo no Distrito de Miritituba, no município de Itaituba, se dão sob o velho argumento do desenvolvimento a partir da exportação de grãos, principalmente soja, vindo do estado do Mato Grosso. São Terminais Portuários Privados de multinacionais dos mercados de Commodities e dos transportes, fortalecidos por políticas de investimentos estatais, contando com recurso público do BNDES e Banco da Amazônia.

No ensaio da implantação desse novo modal de transporte discutiu-se a possibilidade da duplicação e asfaltamento da rodovia BR 163, mas o que vem se concretizando é a redução das Unidades de Conservação para implantação da ferrovia “Ferrogrão” e hidrelétricas gerando desmatamento ao longo das Florestas Nacionais (FLONAS), Áreas de Proteção Ambiental (APAS) e Parques Nacionais (PARNAS), criadas na perspectiva de se implantar um outro modelo de desenvolvimento na região.

Inserir Itaituba no Arco Norte, direcionar recursos públicos do BNDES apenas ao setor privado e a criação 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, demonstra que todo debate do Plano BR 163 sustentável se inviabiliza.

Portanto, se faz necessário o diálogo (e esperamos que essa cartilha contribua) com a sociedade sobre todos os aspectos e consequências caso venham ser implantados os 26 portos previstos para o Rio Tapajós.

Bom debate.

**ibase.**



## ➤ ESTRATÉGIAS E INVESTIMENTOS DO ESTADO BRASILEIRO NO SETOR PORTUÁRIO.

A política portuária (privada e pública), no Brasil, no final da década de 1990 e início da década de 2000, pautou-se por intervenções pontuais, cujas ações estratégicas eram: a dragagem; o aumento da profundidade dos canais de acesso; a informatização das atividades; o financiamento público à compra de guindastes elétricos, rebocadores, balanças, empilhadeira; tratores, sugadores para trigo, a especialização das embarcações, de granéis sólidos, líquidos e contêineres. A partir de 2007, começou a ser constituída, de forma mais “agressiva”, uma visão estratégica nacional orientadora e indutora do processo produtivo brasileiro (através do Estado brasileiro), com a justificativa de que investimentos estratégicos inovadores iriam valorizar “a diversidade cultural e ambiental local e fortalecer a unidade social e territorial” e “favorecer crescimento econômico sustentado e com melhores possibilidades de engendrar uma sociedade mais justa e próspera”.

Essa “visão estratégica nacional” passou a ser exposta em uma série

de programas e políticas horizontais e na maioria dos investimentos, a fim de superar o chamado custo-Brasil que derivariam dos modais de transportes. Entre os programas, destacam-se: o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de 2007; a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), 2007; além da Política Nacional de Logística e Transporte, 2007, Política Nacional de Transporte Hidroviário (revisada em 2010), Plano Nacional de Energia 2030 e Matriz Energética Nacional 2030, 2007 a 2009 (Decreto nº 6.780/09); e o Plano Hidroviário Estratégico, de 2010. O PDP, por exemplo, investiu 141 bilhões de reais, sendo 30 bilhões em transporte ferroviário e rodoviário (2006 a 2009) e 111 bilhões (2011 a 2014). Já com o PAC, os investimentos foram altíssimos, como expressos na Tabela 1.

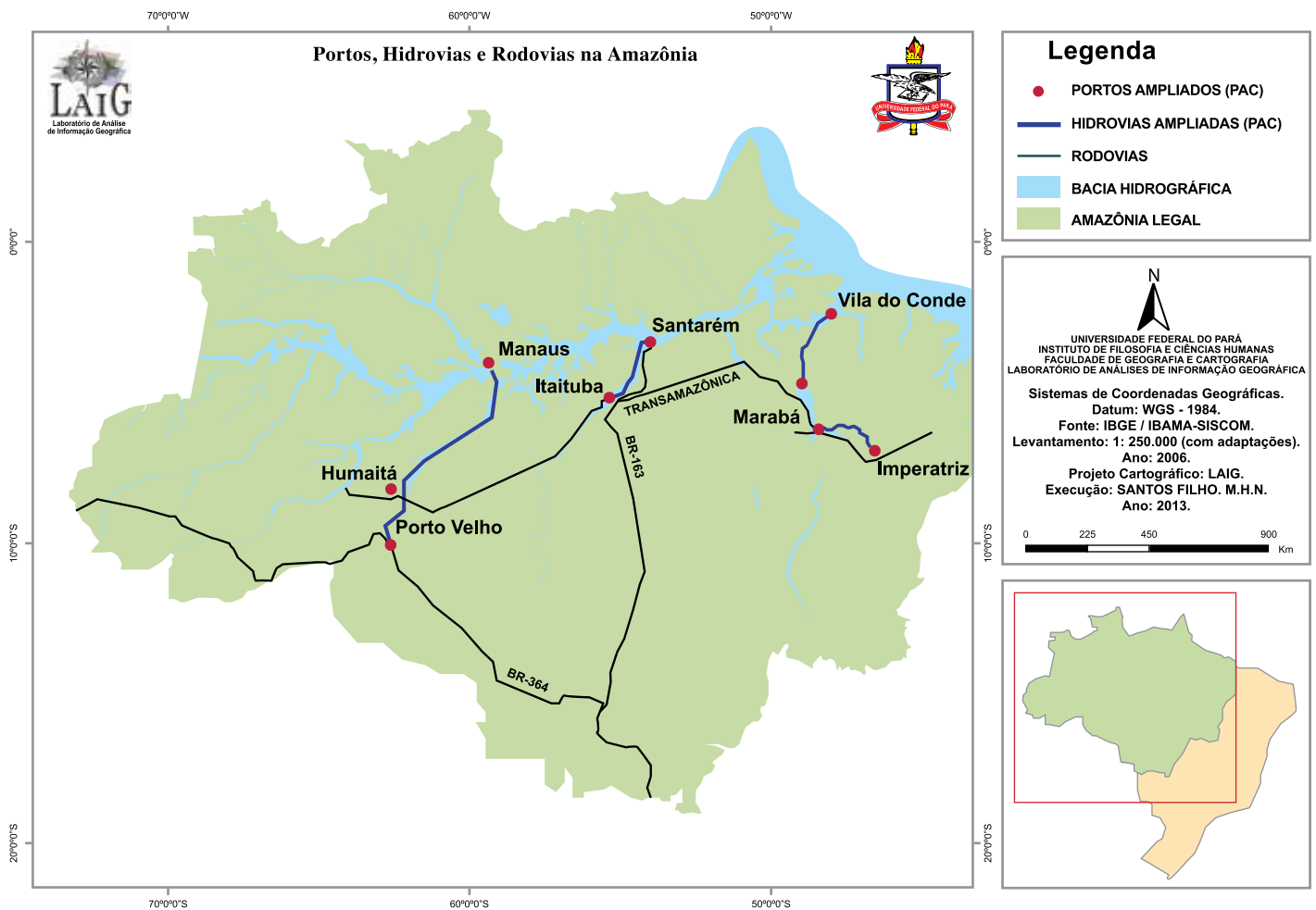
No contexto regional, destacam-se o Plano Amazônia Sustentável, o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu e o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de influência da BR-163.

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

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

Fonte: Elaborado a partir de Brasil - 2013.

**Figura 1: Mapa: Portos, Hidrovias e Rodovias na Amazônia.**



Cabe destacar que as políticas portuárias advindas do PAC 1 tiveram uma injeção de R\$ 794,2 milhões, de um total de R\$ 2,2 bilhões, cuja maior parcela foi para o estado do Pará, equivalente a R\$ 735,4 milhões. Além disso, houve os investimentos infraestruturais nos portos paraenses no período de 2007-2012, oriundos desse Programa e da própria receita da Companhia Docas do Pará (CDP); somando quase R\$ 1,2 bilhão. Até o ano de 2015 foram canalizados R\$ 551,4 milhões, proveniente do PAC 2. Além disso, foram criados 32 planos e programas específicos para área portuária.

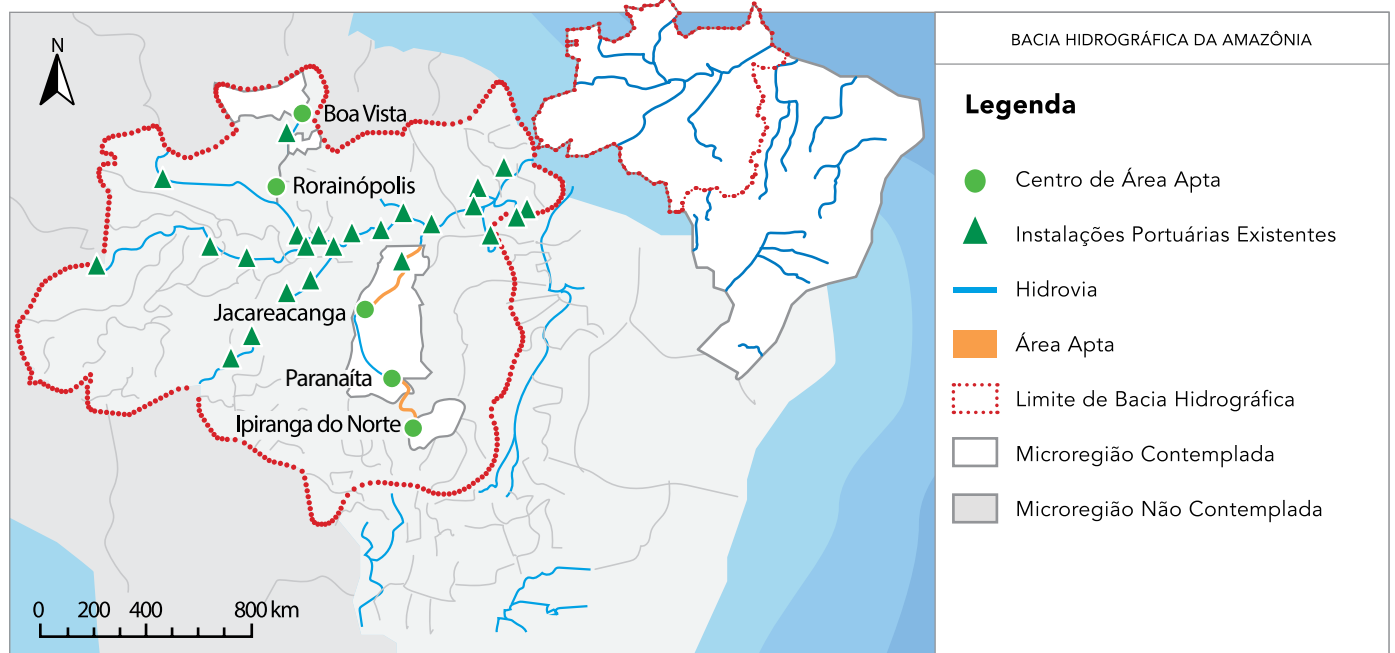
O Estado brasileiro, a partir de 2007, passou a elaborar um conjunto de estratégias político-econômicas e executar ações (políticas portuárias) por meio de planos, programas e projetos. Destacam-se também, alguns que tratam

especificamente da estrutura portuária como a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP I e II), o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH) e o PIL Portos. O Plano de Investimento em Logística – Portos (PIL-Portos), quando criado em 2012 tinha o intuito de canalizar R\$ 54,2 bilhões para estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de Terminais de Uso Privativo. Desse total, R\$ 31 bilhões seriam referentes ao biênio 2014/2015, e os R\$ 23,2 bilhões restantes, entre 2016/2017. Segundo o programa, os portos “beneficiados” estariam distribuídos pelas diversas regiões do Brasil, sendo os da região norte, os de Porto Velho, Santana, Manaus/Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Belém/Miramar/Outeiro.

Em 2013, o Estado brasileiro criou

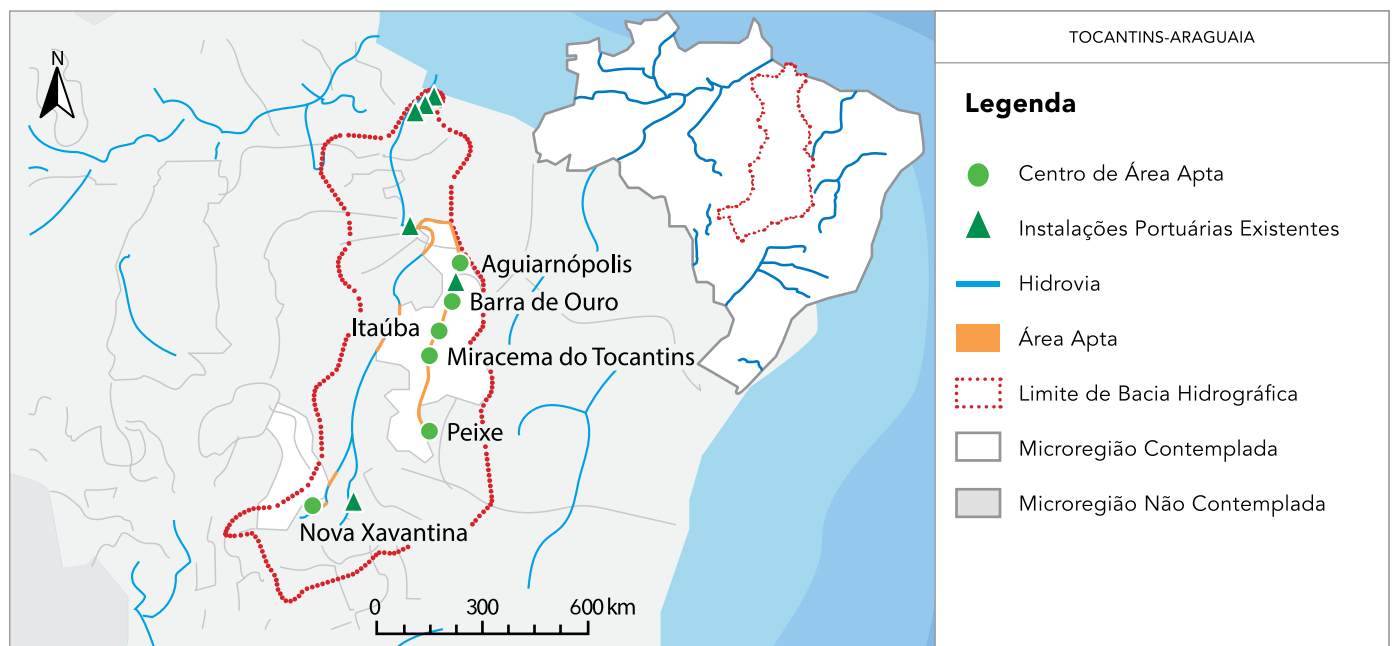
um plano, o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH), o qual apresenta um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras e a indicação de áreas propícias para instalações portuárias. Na bacia Amazônica, esse plano indica municípios em Jacareacanga, Colares e Baião, no Pará, Boa Vista e Rorainópolis (RR), Cucuí (AM), Peixe, Aguiarnópolis, Barra do Ouro, Itaúba e Miracema do Tocantins (TO). Com isso, intencionou-se que a movimentação nas hidrovias da Bacia Amazônica alcance 220 milhões de toneladas em 2030.

**Figura 2: Hidrovias da Bacia Amazônica com seus terminais existentes e áreas propícias.**



Fonte: ANTAQ - 2013.

**Figura 3: Hidrovia do Tocantins-Araguaia com seus terminais existentes e áreas propícias.**



Fonte: ANTAQ - 2013.

## > OS PORTOS E O DECRETO Nº 9.048, DE 10 DE MAIO DE 2017.

O Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, assinado por Michel Temer, é um dispositivo jurídico que busca regular a exploração de portos organizados e instalações portuárias. Esse decreto está relacionado ao projeto Arco Norte; e, seria a forma de conceder ainda mais benefícios ao setor do agronegócio. Esse Decreto seria uma sinalização e fonte de ampliação de políticas espoliativas (desmatamento, expulsão de trabalhadores e populações tradicionais dos seus territórios), já que em três meses o Estado autorizará instalações portuárias. Em 90 dias é humana e tecnicamente impossível averiguar: 1) título de propriedade; 2) inscrição de ocupação; 3) certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do terreno; 4) documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas federal, estadual e municipal da sede da pessoa jurídica; e, 5) o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS. Todos esses documentos são exigidos por esse decreto.

Outro elemento indicativo claro de ampliação de espoliação/(des)possessão seria ao fato de que, no artigo 46 desse decreto, a União pode ceder propriedades para Instalações Portuárias (“Art. 46. 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”).

Com esse Decreto e coassociado com a Medida Provisória n.759/2016 (conhecida como MP da Grilagem), incentiva-se a entrega da Amazônia e do Tapajós a grandes empresas e empresários estrangeiros. São empresários que não moram e nunca vieram à Amazônia; apenas encaminharam seus técnicos para estudar, analisar, explorar e saquear nossas riquezas naturais e populações humildes, simples e de caráter.

O Brasil, com essas “leis”, contribui para incentivar ou apoiar o agronegócio via leis e financiamentos, ocasionando danos como: desmatamento, poluição do solo e rios por agrotóxicos, expulsão de populações do campo, exploração de trabalhadores, concentração de terras e riquezas, práticas de sonegação fiscal, mortes ocorridas no campo, desigualdade no acesso a políticas agrícolas: crédito, maquinário e insumos agrícolas. Além disso, o país contribui para fragilização da agricultura familiar, verdadeira responsável pela produção de alimentos no país possuindo, portanto, importância econômica vinculada ao abastecimento do mercado interno e ao controle da inflação dos alimentos consumidos pelos brasileiros.

O Censo Agropecuário de 2006, a agricultura familiar constitui a base econômica de 90% dos municípios brasileiros com até 20 mil habitantes; responde por 35% do produto interno bruto nacional; e absorve 40% da população economicamente ativa do país. Ainda segundo o Censo, a agricultura familiar produz 87% da mandioca, 70% do feijão, 46% do milho, 38% do café, 34% do arroz e 21% do trigo do Brasil. Na pecuária, é responsável por 60% da produção de leite, além de 59% do rebanho suíno, 50% das aves e 30% dos bovinos do país.



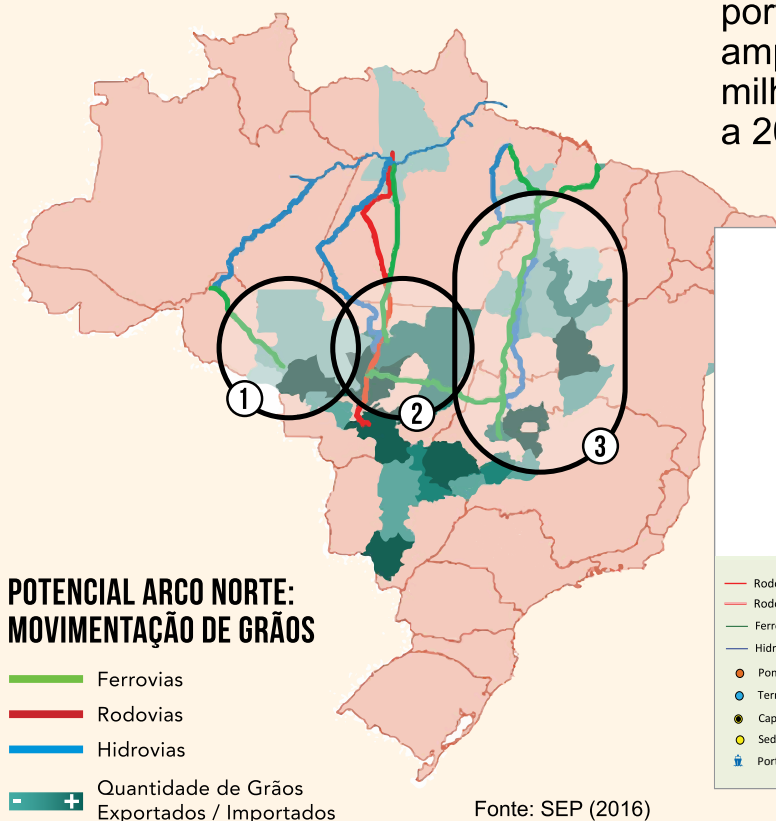
A partir do final de 2015 foi lançado o II Plano Nacional de Logística Portuária – PNL P, o qual possui um investimento estimado de R\$ 51,28 bilhões, divididos da seguinte forma: Novos arrendamentos - R\$16,24 bilhões; Novas Instalações Privadas - R\$ 19,67 bilhões; Prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento - R\$ 11,11 bilhões; e, investimentos Públicos em Dragagens - R\$ 4,26 bilhões. O projeto chamado de Arco Norte é emblemático da disposição do Estado em expandir a capacidade de escoamento e será melhor detalhado a seguir.

## > O ARCO NORTE.

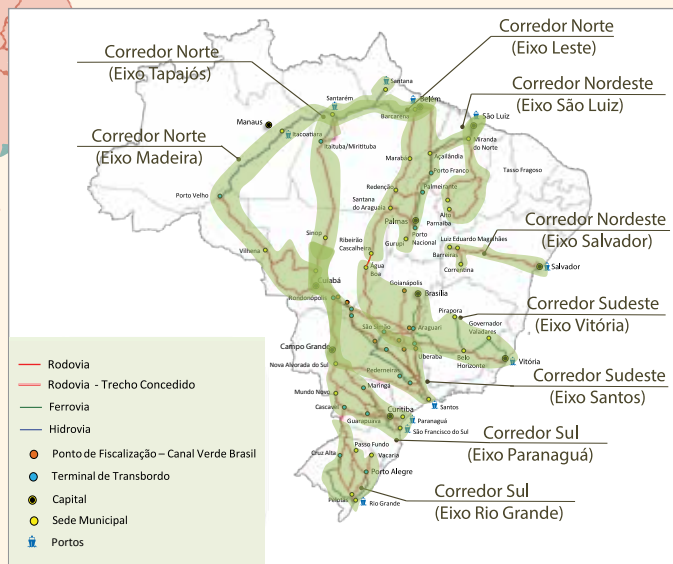
O Arco Norte é um projeto do Estado brasileiro em sinergia com setores empresariais do agronegócio. Nesse projeto, o Estado, vem assegurar as condições necessárias para instalações portuárias e logísticas:

- 1) Pavimentação de estradas, construção de ferrovias e hidrovias;
- 2) financiamento público a obras privadas;
- 3) incentivos fiscais e energéticos;
- 4) dispositivos jurídicos que possibilitem

**Figura 4: Projeto Arco Norte.**



ampliação da chamada segurança jurídica (mais direitos e concessões ao setor empresarial); 5) “viabilidade” (flexibilização) do licenciamento ambiental; 6) qualificação de mão de obra. O Arco Norte é composto pelos eixos Tapajós, Madeira, Leste e São Luiz (Figura 1 e 2) para corredores de exportação de grãos. Nesse contexto, os portos de Itacoatiara (AM), Barcarena, Santarém (PA) e São Luís (MA), assim como em Itaituba (PA), Porto Velho (RO), Barcarena (PA), Santana/AP, terminais portuários privados que tem o objetivo de ampliar as exportações de grãos (soja e milho), em dez anos; chegando próximo a 20 milhões de toneladas.



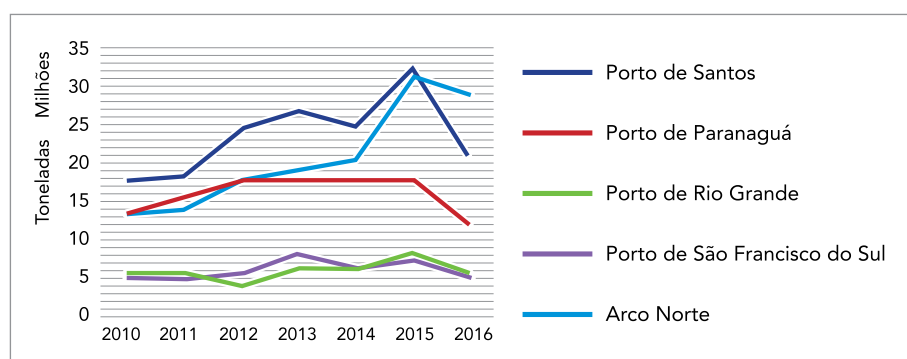
A priorização do Arco Norte é uma urgência do Estado e dos setores empresariais, não só pelo seu potencial de escoamento, por meio da intermodalidade, mas, sobretudo, para melhorar a competitividade da produção nacional e possibilitar aos grandes produtores (monocultores e latifundiários) menores custos em transporte, aproximando a produção de grãos ao mercado asiático, principalmente chinês.

## > A RELAÇÃO DOS PORTOS DO PARÁ COM O ARCO NORTE.

Os investimentos no Arco Norte prometem aliviar o fluxo intenso dos portos de Santos (SP), o maior complexo portuário do país, e Paranaguá (PR). Isso para desafogar as exportações do agronegócio, já que mais de 80% do escoamento dos grãos ainda são realizados pelas regiões sul e sudeste do País. Além disso, estima-se, com essa mudança de corredor, que haverá uma redução no custo logístico de até 50 dólares por tonelada.

Essa nova rota de grãos, pelo Arco Norte, já está em operacionalização parcial no Pará com os seguintes

**Gráfico 1: Movimentação de grãos (soja e milho) dos portos de 2010 a 2016.**



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

portos: Porto de Santarém/ Cargill, Terminal Ponto da Montanha (Barcarena), Bunge Itaituba, Hidrovias do Brasil (em Itaituba e Barcarena), Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena, Terminal de Vila do Conde, Porto de Vila do Conde, Porto de Itaqui (MA), Terminal Graneleiro Hermasa, Porto de Santana (AP), Portos de Porto Velho, Cargill Agrícola, Estação Cojubinzinho, Terminal de Expedição de Grãos Portuários em Rondônia. Observa-se no gráfico e tabelas abaixo o aumento no fluxo de volume de grãos pelos portos do Arco Norte, de 2010 a 2016:

**Tabela 2: Variação percentual da movimentação de grãos do Arco Norte e dos principais portos, de 2010 a 2016.**

Ano	Porto de Santos (t)	Porto de Paranaguá (t)	Arco Norte (t)
2010	17.888.938	12.906.399	12.926.599
2011	17.888.938	15.017.373	13.902.946
2012	24.647.113	17.419.687	17.783.217
2013	26.785.068	17.706.384	18.750.483
2014	25.074.286	17.652.073	20.360.003
2015	32.152.469	17.733.094	31.146.914
2016	21.046.022	12.131.759	28.714.041

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

**Tabela 3: Movimentação de grãos pelos portos paraenses, de 2010 a 2016.**

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

## > PORTOS NO RIO TAPAJÓS.

### Empresas responsáveis pela instalação de novos portos de transbordos, de Itaituba e Rurópolis.

Porto	Previstos, em operação ou em construção.
Bunge	Em operação/Itaituba
Cargill	Em Operação / Itaituba
Cianport	Em Construção/Estrutura metálica/ Itaituba
Hidroviás do Brasil	Em operação/Itaituba
ADM/Atlas	Em Operação (Porto Flutuante) / Itaituba
Transportes Bertolini Ltda	Previstos/Rurópolis (com licença prévia)
Cevital	Previstos/Itaituba
Odebrecht	Previstos/Rurópolis
Louis Dreyfus Commodities (LDC)	Previstos/Rurópolis
Cianport	Previstos/Rurópolis
Unirios	Previstos/Itaituba
Chibatão Navegações	Previstos/Itaituba
Reicon	Previstos/Itaituba
Brick Logística	Previstos/Itaituba
Amagi	Previstos/Itaituba
Transportes Bertolini Ltda	Em Operação/Itaituba (porto flutuante)
Itaipava S. A.	Previstos/Itaituba
Woodhollow Participações LTDA	Previstos/Itaituba
Caramuru Alimentos	Em Construção/Estrutura metálica/ Itaituba
ATEMS distribuidora de Petróleo	Previstos/Itaituba
J.F. de Oliveira Navegação Ltda.	Previstos/Itaituba
Venbras Maritima Ltda.	Previstos/Itaituba
Empresa Gorski Integradora (Central Logística Itapacurá – Complexo Agroindustrial, Rio Tapajós Logística Ltda. / Itaituba)	Previstos/Itaituba

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



Porto da Cianport

Porto das Hidroviás do Brasil

Porto da Bunge

Porto do Cargill

Fonte: Foto de Jondison Rodrigues, 23/MAI/2016.



## Figura 6: Porto da Caramuru Alimentos, no Km 28 da Transamazônica, na Margem Esquerda do rio Tapajós, Itaituba.



Fonte: Foto de Jondison Rodrigues, 16 de Outubro de 2016.

Só para o estado do Pará há um investimento na área de logística superior a 22 bilhões de reais, que virão do BNDES, Banco da Amazônia, SUDAM, Governo Federal e empresas privadas. Com os novos investimentos, o agronegócio e o Arco Norte pretendem se consolidar como um projeto de Estado, uma vez que foram capturados pelo Agronegócio, representado pelo Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Blairo Maggi (“rei da soja” e rei do desmatamento). Na escala estadual, via plano “PARÁ 2030” e, na escala municipal, com a atualização dos planos diretores de Itaituba e Barcarena (em 2015 e 2016 respectivamente) e discursos políticos. Outro elemento sobre o Arco Norte na região do Tapajós está na assinatura de convênio, do dia 24 junho de 2016, em Santarém, que inclui a região Oeste do estado do Pará, oficialmente, no Arco Norte. Essa assinatura deu-se no contexto do “Fórum sobre o Arco Norte em Santarém-PA” promovido 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.

### > OS GRANDES FINANCIADORES DOS PORTOS NOS RIOS DO PARÁ.

O Projeto Arco Norte, propõe a instalação de 96 portos nos estados de Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará, Maranhão e Bahia. Destes, seis serão em Santarém (PA): três na região da Área Verde, dois na área da Companhia Docas do Pará (um de exportação de fertilizantes e outro de grãos sólidos) e o sexto, ainda não tem local definido. Além dessa pactuação sobre a expansão portuária de grãos, o Estado começa a ofertar linhas de crédito para impulsionar o agronegócio de desenvolvimento no Pará. Essa priorização de investimentos no setor do agronegócio se dá, principalmente, pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

Esse banco, por exemplo, concedeu o empréstimo-ponte no valor de R\$ 404 milhões para a empresa Hidrovias do Brasil Vila do Conde S.A. Os recursos darão suporte à construção de um 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. 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.



**Figura 7: Porto de Grãos Ponta da Montanha, Barcarena, Pará.**

Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

### > PORTOS PARA QUEM?

## **“Vamos oportunizar alternativa para o escoamento da produção de grãos pelo Arco Norte.”**

O Porto de Grãos Ponta da Montanha é de uso privado, sob responsabilidade de uma parceria entre a empresa suíça GLENCORE e a norte-americana ARCHERDANIELSMIDLAND (ADM). Com o novo aporte de recursos, será possível ampliar as operações do terminal ainda no final deste ano. A intenção é expandir a área portuária, a fim de elevar a movimentação de cargas para seis milhões de toneladas/ano.

O Banco da Amazônia (BASA) já havia financiado R\$ 78,6 milhões à Hidrovias Brasil, para a aquisição de 20 balsas graneleiras e 03 empurradores, para operar no transporte de grãos (soja e milho), na hidrovia Madeira-Tapajós

Em discurso 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, o ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, argumentou que os investimentos em Barcarena irão melhorar a logística do estado do Pará e ajudará a consolidar o Arco Norte como rota para a exportação da produção

agrícola. “Vamos oportunizar alternativa para o escoamento da produção de grãos pelo Arco Norte. Para isso, precisamos não só dos portos, que estarão prontos para atender a demanda futura, mas deste esforço conjunto que está sendo realizado pelo governo, viabilizando e integrando os diferentes modais (BARBALHO, 2016) [Ferrovia Lucas do Rio Verde (MT)-Miritituba (PA), hidrovia Teles-Pires, pavimentação e duplicação da Br-163 até Santarém, a pavimentação da área de acesso ao porto da Bunge em Miritituba, Itaituba].” O Porto de Grãos Ponta da Montanha entrou em operação em 2016, veio contribuir para “alimentar” ainda mais a cadeia produtiva de agronegócio mundial e assegurar o Brasil como um dos líderes mundiais de grãos, como também fortalecer o agronegócio. O Brasil é um dos países que mais contribuem para o desmatamento, a poluição do solo, a expulsão de populações do campo, a exploração de trabalhadores e a concentração de terras e riquezas, além de ocasionar mortes no campo.

## Quadro 1: Países de destino da soja e milho que são exportados a partir do Porto de Santarém/Cargill.

Ano	País de Destino
2010	Holanda e Portugal
2011	Holanda e República Dominicana
2012	Estados Unidos, Holanda e Ilhas Virgens.
2013	Arábia Saudita, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Itália, Japão e México.
2014	China, Egito, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Indonésia, Japão e México.
2015	Arábia Saudita, Egito, Espanha, França, Holanda e Tunísia.
2016 (Até Outubro)	África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argélia, China, Egito, Espanha, Estados Unidos, França, Guatemala, Holanda, Itália, Japão e República Dominicana.

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

No Terminal de Vila do Conde, os países de destino são: Brasil, China, Coreia do Sul, Cuba, Egito, Holanda, Irã.

Já o Porto de Vila do Conde os países de destino são: Angola, Irã, Iraque, Jordânia, Líbano Rússia, Turquia e Venezuela.

### > POR QUE A ESCOLHA DE ITAITUBA PARA A CONSTRUÇÃO DE PORTOS PRIVADOS?

A região de Itaituba sofre diversos impactos em decorrência das políticas levadas a cabo, pelo Governo Federal e o Governo do estado do Pará, no que se refere à infraestrutura. Além do que já foi construído, estão planejadas ainda 26 estações de Transbordo de Cargas (ETCs), que formarão um complexo, englobando Itaituba e Rurópolis, ao longo das margens do Rio Tapajós

A descoberta de Itaituba, como centro logístico portuário, deve-se a um conjunto de fatores, dentre os principais estão:

- 1) A distância mais curta em relação aos produtores de grãos do Mato Grosso, diminuindo o custo operacional;
- 2) Melhores acessos portuários (de trânsito) em relação aos portos de Santos e Paranaguá - principais portos exportadores graneleiros do país;
- 3) A não existência de filas de espera de navios para atracar (no caso de Itaituba são usadas balsas - barçaças);
- 4) Aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias em relação ao exterior, em virtude da economia nos custos dos fretes, transporte, decorrentes da proximidade física com o mercado consumidor (sobretudo, com os EUA, a Europa e a China) e o pagamento de seguro no transporte dos grãos.



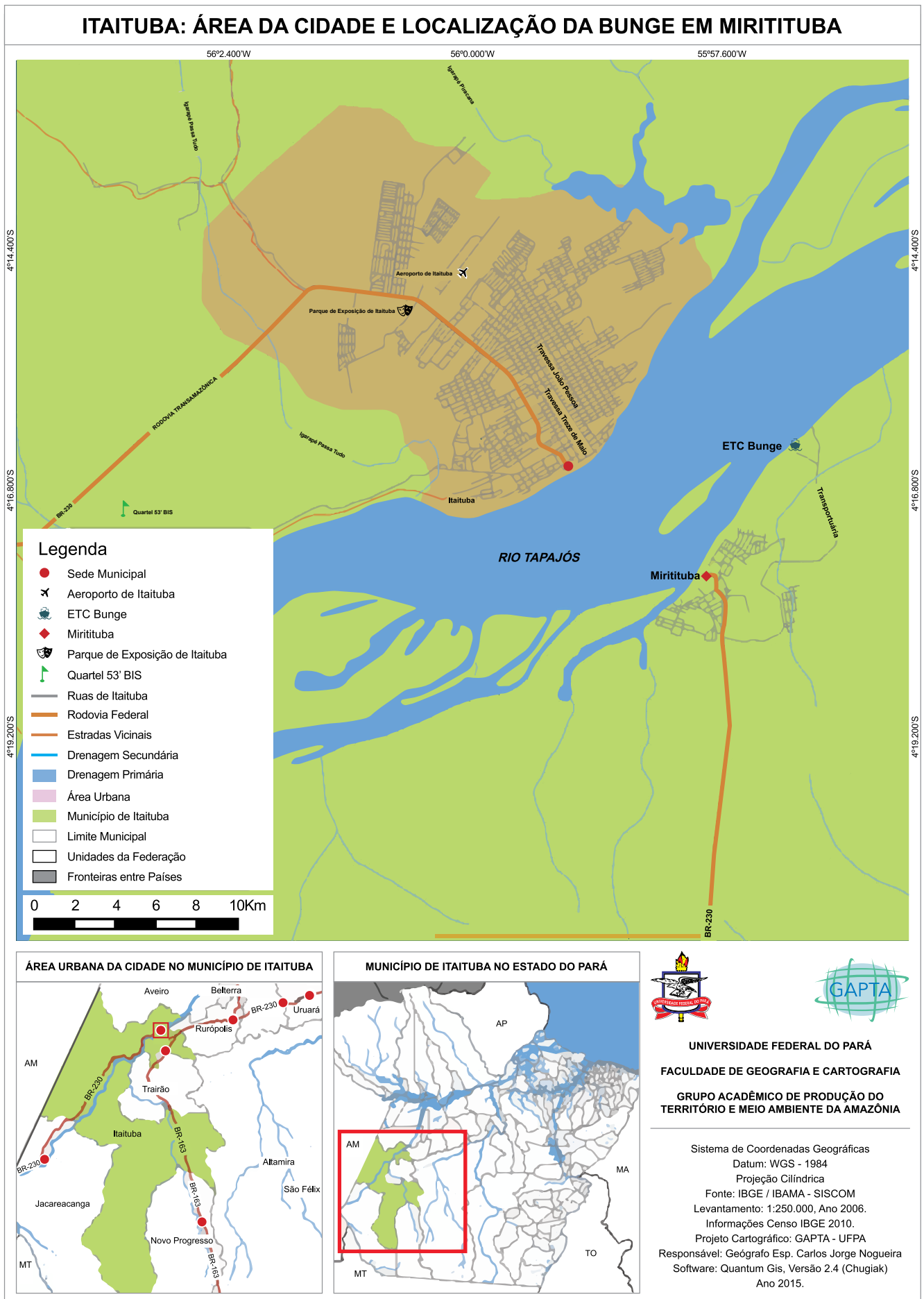
Foto Capa

Mas há outras justificativas para os investimentos e construções de portos em Itaituba:

- Localização - não há necessidade de passar pelo centro da cidade de Itaituba, que se localiza na outra margem do rio – centro urbano;
- Forte apoio dos poderes públicos a esse “modelo” de desenvolvimento, de exportação de grãos;
- Baixa fiscalização por órgãos estadual e municipal de meio ambiente;
- A pouca resistência de movimentos sociais;
- Área com baixa densidade populacional;
- Utilização da intermodalidade rodoviária e hidroviária;
- A existência de outros empreendimentos portuários no mesmo local que, em conjunto, ganham força para reivindicar melhorias na infraestrutura regional ao Estado;
- O empreendimento está 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;
- A proximidade - Não será mais necessário percorrer em média 2.300km de estradas até os portos do sul e sudeste do Brasil (Paranaguá - PR e Santos - SP), barateando o preço de transporte do produto (entre 30 a 35%) pois, o centro produtor do Mato Grosso está apenas a 1.100Km de Miritituba.



**Figura 8: Mapa de Itaituba: área urbana da Cidade e a localização do primeiro porto operar o transbordo de grãos em Itaituba, em 2014.**





## > IMPACTOS DECORRENTES DA INSTALAÇÃO DE PORTOS EM ITAITUBA.

A instalação de portos em Itaituba vem promovendo aberturas para a acumulação de novos espaços e territórios, produzindo impactos como a destruição de sítios arqueológicos, desmatamento nas áreas direta e indiretamente afetadas, assoreamento de igarapés - como o Igarapé de Santo Antônio em Itaituba (Figura 9) - e apropriação privada de estradas e ruas por caminhões. É comum, ainda, a formação de nuvens de poeira e barulhos decorrentes da circulação destes veículos que

**“ [...] nuvens de poeiras prejudicam o crescimento e a formação das copas e ramos.”**

tendem a prejudicar a reprodução de espécies da fauna local. Cabe destacar que essas nuvens de poeira prejudicam o crescimento e a formação das copas e ramos de árvores, devido à deposição de poeira nas folhas das árvores e plantas, além de serem altamente prejudiciais à saúde das pessoas. Assoreamento Igarapé do Santo Antônio, Miritituba/Itaituba e Figura (d) e parte do Igarapé do Santo Antônio que vem se tornando depósito de restos de soja e milho.

**Figura 9: Fotos dos Impactos ambientais decorrentes das construções dos portos em Itaituba.**



Fonte: Jondison Rodrigues, Fotos (a) e (b) registrado em Julho de 2014; Foto (c) registrado em fevereiro de 2015; e, Foto (d) Registrado dia 16 de outubro de 2016.

**Figura 10: Desmatamento: com a construção de estrada de acesso aos novos portos, Posto Dado, Cianport, Bertolini e Odebrecht.**



Houve um aumento significativo no desmatamento, em decorrência da construção de estradas de acesso aos portos (Figura 10), postos de triagem das cargas de soja, como também pela construção de postos de gasolina para atender a frota de carretas que transportam grãos do Mato Grosso ao Pará.



Fonte: Jondison Rodrigues, fotos (d) e (e) registrado em Julho de 2014 e (f) e (g) registrado em maio de 2016.



“O aumento da criminalidade e violência urbana podem ser vistos nas notícias de jornais da região.”

## > CONFLITOS

Há também, denúncias sobre ocorrências de diversos conflitos territoriais e ambientais em comunidades de Itaituba, principalmente relacionados ao uso de recursos naturais coletivos do rio, da pesca, uso de espaços públicos 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 nessa cidade.

Em virtude da construção desses portos, houve um aumento no fluxo populacional e migratório. Pessoas vindas, principalmente, dos estados do Maranhão, Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso. O Cadastro Único da Assistência Social de Itaituba estima que há 130 mil habitantes, muito acima do que Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística afirmava (em 2015), de 98.446 habitantes. O Distrito de Miritituba, onde ficam instalados os portos, sofreu impactos significativos nos preços dos aluguéis e imóveis, com a especulação fundiária, o inchaço populacional, o deslocamento de pessoas que moravam na margem do rio Tapajós, onde esses portos estão a partir da “sedução” de compras milionárias dos lotes, aumento no tráfico de drogas, prostituição, roubos e furtos.

O aumento da criminalidade e violência urbana podem ser vistos nas notícias de jornais da região:

- A violência está se banalizando em Itaituba, causando grande preocupação a todos que vivem neste município, de

modo especial, na cidade. [...] quatro mortes em um único final de semana em uma cidade do porte Itaituba é demais (**Jornal Pepita**, 31 jul.2014) (p.9)

- Homem é barbaramente assassinado e corpo é jogado no Rio Tapajós. (**Jornal O Impacto**, 19 jul.2014) (p.1)

- Violência doméstica é elevada em Itaituba e há poucas denúncias (**Jornal Tribuna do Tapajós**, jul.2014) (p.11)

- Mototaxista é torturado antes de ser morto em Itaituba. **Jornal O Impacto**, 13 de janeiro 2015).

A proibição da atividade pesqueira, na frente ou no percurso dos portos, sob justificativa de se estabelecer uma área de segurança tem inviabilizado a pesca artesanal, a perda de quietude, da tranquilidade da população rural, com a circulação de caminhões graneleiros, desinformações sobre empreendimentos e audiências públicas homologatória/confirmatória - e não deliberativa - pela população de Itaituba. Dentro desse contexto, ainda ocorreu a aprovação do plano diretor de Itaituba (aprovado em 2015, pela Lei Municipal nº 2.884/2015), o qual teve apoio financeiro da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós (ATAP) (Hoje com a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica – AMPORT). Esse plano diretor teve como principal favorecida a ATAP, já que reservou toda a costa de Miritituba à função portuária, e que, no antigo plano diretor, de 2006, era para Habitação.



## > O ARCO DO DESENVOLVIMENTO E DA JUSTIÇA SOCIAL?

Os portos, ao longo da histórica da formação social e econômica do Brasil, foram postos de trocas e interações socioculturais, sem, contudo, serem espaços fechados e privatizados. Muitas das trocas davam-se pela prática da troca de serviços ou “mercadorias”, caracterizado pela permuta, que substitui o uso do dinheiro, processo denominado de Escambo. Contudo, essas relações comerciais e interações socioculturais diminuíram consideravelmente (apesar de ainda existirem, particularmente na Amazônia), em virtude, sobretudo, do desenvolvimento de relações econômicas que relegam aos portos um novo papel: o de entreposto global de fluxos de mercadorias para as mais diversas partes do planeta. Os portos tornaram-se um espaço físico privatizado nos quais os beneficiados são grandes empresas nacionais e estrangeiras.

Na região amazônica, e particularmente no Tapajós, Oeste do Pará, esses portos se materializam e

se multiplicam cada vez mais. Como forma de promover a fluidez e o aumento da integração da cadeia de produção mundial de grãos (soja e milho). Os investimentos em portos na Amazônia constituem, portanto, ações que visam avanços na área de logística global, no armazenamento temporário nos terminais para barateamento de remessas logísticas. Esses portos são pontos e símbolos da concentração da riqueza para poucas empresas, principalmente estrangeiras, que não procuram Itaituba como fonte de desenvolvimento local, mas como fonte de interesses individuais e de seus acionistas. Apontam para um pequeno grupo empresarial que lucrará bilhões de dólares às custas do desmatamento, da poluição e contaminação das águas, da legalização da grilagem, concentração de terra, do desmonte de comunidades tradicionais: ribeirinhas, camponesas e indígena da região do tapajós.



## > REFERÊNCIAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Plano Nacional de Integração Hidroviária**. Brasília: ANTAQ, 2013.

BRASIL. PAC 2 – **5º Balanço maio-set.2012**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/c6c606b5b1d4b71831c69dead4909f25.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2013.

Ministério da Integração Nacional. Fundo da Amazônia impulsiona agronegócio e desenvolvimento no Pará. Disponível em: <[http://www.mi.gov.br/web/guest/area-de-imprensa/todas-as-noticias/-/asset\\_publisher/YEkzzDUSRvZi/content/primeiro-projeto-de-2016-do-fundo-de-desenvolvimento-da-amazonia-e-aprovado/pop\\_up?\\_101\\_INSTANCE\\_YEkzzDUSRvZi\\_viewMode=print&\\_101\\_INSTANCE\\_YEkzzDUSRvZi\\_languageId=pt\\_BR](http://www.mi.gov.br/web/guest/area-de-imprensa/todas-as-noticias/-/asset_publisher/YEkzzDUSRvZi/content/primeiro-projeto-de-2016-do-fundo-de-desenvolvimento-da-amazonia-e-aprovado/pop_up?_101_INSTANCE_YEkzzDUSRvZi_viewMode=print&_101_INSTANCE_YEkzzDUSRvZi_languageId=pt_BR)>. Acesso em: 20 dez. 2016.

MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos / Volume I - Complexo de soja e milho**. Brasília: MTPA, 2017. Disponível em: <<http://www.cnabrazil.org.br/pesquisas/corredores-logisticos-estrategicos-volume-i-complexo-de-soja-e-milho>>. Acesso em: 29 maio 2017.

PARÁ. **Pará 2030** – Estratégias para o desenvolvimento sustentável. Disponível em: <<http://para2030.com.br/>>. Acesso em: 02 jan 2016.

## > NOTAS.

1. 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.
2. No intuito de 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.
3. Na Região Sudeste, os do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí e Santos; No Nordeste, Cabedelo, Itaqui, Pecém, Suape, Aratu e Porto Sul/Ilhéus; e No Sul, o Porto de Paranaguá/Antonina, São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Rio Grande.
4. Segundo o Secretário de Estadual de Transportes do Pará, Kléber Menezes, ao participar, no dia 18 de maio de 2017, do Seminário “Poluição, Acidentes e Multiplicidade de Conflitos no Eixo Barcarena e Abaetetuba, destacou que a Odebrecht está desistindo de prosseguir o investimento, de construção de um porto em Itaituba/Rurópolis. Contudo, a seu “desinteresse” não se deve a fato de crise da imagem e perdas parceiros financeiros, decorrente da Operação Lava Jato. Segundo a ata da 59ª Reunião Ordinária do Conselho Estadual do Meio 3 Ambiente (COEMA)/Pará, a empresa (a fala da engenheira, Daniella Cysneiros): “Odebrecht estaria desistindo do projeto não procede, e hoje a gente está buscando o mercado externo inclusive [...] [...] é uma construção com os parceiros que se apresentam interessados: China, Argentina, enfim... Esses percentuais não são discutidos, tudo muda depois da LP na mão, a gente tem mais força, convenhamos [...] (COEMA, 2017). Há um jogo de desinteresse, de blefe de retirada, no discurso do Secretário Kleber Menezes, isto porque, já foram realizadas o EIA/RIMA, as realização das audiências públicas, a construção de barcaças e compra de terreno.
5. O Pará 2030 é um Plano Estratégico elaborado pelo Governo do Estado com o objetivo de fomentar o desenvolvimento sustentável, impulsionado pelos investimentos em setores de negócios escolhidos pelos seus fortes potenciais econômicos. Ele está dividido em 12 eixos: Agricultura familiar sustentável, Logística; Pecuária Sustentável; Grãos; Cacau; Aquicultura e verticalização do Pescado; Biodiversidade; Turismo e gastronomia; óleo de palma; Floresta plantada; Produção e verticalização do açaí; e, Internalização das compras. Os investimentos em logística serão, portanto, relevantes para induzir a atividade econômica e atrair investimentos ao Estado e, assim, possibilitar que o escoamento de produtos ocorra de maneira mais competitiva, tendo em vista a proximidade do estado do Pará com os principais mercados consumidores internacionais – por exemplo, com os portos da Ásia e Europa. Com relação ao eixo Grãos, o Objetivo do Estado Pará é prover segurança jurídica dos investidores para incentivar o aumento de produção e agregação de valor pela verticalização industrial em oportunidades como a produção de farelo, óleo de soja e biocombustíveis (PARÁ, 2016).
6. Dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos aos assentados da reforma agrária e sobre a regularização fundiária no âmbito da Amazônia Legal, institui mecanismos para aprimorar a eficiência dos procedimentos de alienação de imóveis da União, e dá outras providências.
7. Segundo a Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, artigo 5º, inciso XXII: Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade. Assim, os interesses econômicos e pessoais não se sobreponham aos interesses coletivos da sociedade que a rodeia.
8. A Logística é uma atividade milenar dedicada à arte da guerra (dar suporte modal e abastecimento a tropas), mas que na segunda metade do século XX passa ser incorporado ao mundo dos negócios e do Estado. Assim a Logística passa a designar o planejamento, políticas de financiamento e infraestrutura, administração, armazenamento, articulação de modais, produção e distribuição, isto é, uma gama de atividades envolvidas na circulação de mercadorias a partir de pontos de produção aos pontos finais de venda e consumo. Assim obras que vem sendo planejadas e executadas no Brasil não são logística, mas sim componentes da logística. Entre essas obras estão: a pavimentação da BR-163 e da BR-230, a adequação da BR-155, as pontes sobre a BR-230, dragagem e derrocamento da Hidrovia Araguaia-Tocantins e Teles Pires-Tapajós, prolongamento da Ferrovia Norte-Sul, as eclusas de Tucuruí (já concluídas pelo PAC), a hidrelétrica de Belo Monte e portos em Barcarena e Itaituba.

A priorização do Arco Norte é uma urgência do Estado e dos setores empresariais, não só pelo seu potencial de escoamento, por meio da intermodalidade, mas, sobretudo, para melhorar a competitividade da produção nacional e possibilitar aos grandes produtores (monocultores e latifundiários) menores custos em transporte, aproximando a produção de grãos ao mercado asiático, principalmente chinês.

Apoio:



Realização:

