



# O PROJETO ARCO NORTE NA AMAZÔNIA E A SUA RELAÇÃO COM O AGRONEGÓCIO

The Northern Arc project in the Amazon and its relationship with agribusiness

El Proyecto Arco Norte en la Amazonia y su relación con la agronegocio

 <https://doi.org/10.35701/rcgs.v23.787>

Jondison Cardoso Rodrigues<sup>1</sup>

Histórico do Artigo:

Recebido em 10 de junho de 2021

Aceito em 14 de setembro de 2021

Publicado em 01 de outubro de 2021

## RESUMO

Na última década, muitos países em desenvolvimento tiveram um aumento significativo de investimentos em infraestrutura, principalmente, por meio de investimentos públicos, privados, e de parceria público-privada. O Projeto Arco Norte Amazônia (PANA), no plano generalista (e pouco crítico), corresponderia aportes no setor de infraestrutura, como forma de criar novas orientações, organizações espaciais e modos de conectividade com a produção logística, principalmente de complexos portuários na Amazônia Legal, com forte participação do Estado brasileiro. O objetivo do artigo é refletir criticamente acerca do PANA e sua relação com o agronegócio, tendo por base a apreensão e interpretação analítica do projeto enquanto “totalidade concreta” (processual e empírica), a partir da compreensão desse empreendimento enquanto “palavra”, “investimento” e “espoliação”. Assim mostrando de forma ampliada, conexa, complementar e dialética os sentidos, no caso, os objetivos e interesses interescales, geopolíticos e geoeconômicos múltiplos do projeto Arco Norte.

**Palavras-chave:** Amazônia. Agronegócio. Estado. Infraestrutura.

## ABSTRACT

In the last decade, many developing countries have seen a significant increase in infrastructure investment, mainly through public, private, and public-private partnership investment. In the last decade, many developing countries have seen a significant increase in infrastructure investment, mainly through public, private, and public-private partnership investment. The Northern Arc Amazon Project (PANA), in the generalist (and not very critical) level, would correspond to contributions in the infrastructure sector, as a way to create new orientations, spatial organizations and modes of connectivity with the logistic production, mainly of port data in the Legal Amazon, with strong participation of the Brazilian State. The objective of the article is to critically reflect on PANA and its relationship with agribusiness, based on an analytical understanding and interpretation of the project as a "concrete totality" (procedural and empirical), based on the understanding of this enterprise as a "word", "investment" and "dispossession". Thus, showing in an

<sup>1</sup> Pos-doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará (UFPA).

Email: [jondisoncardosorodrigues@gmail.com](mailto:jondisoncardosorodrigues@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0001-6400-7445>

expanded, connected, complementary and dialectical way the meanings, in this case, the multiple interscalar, geopolitical and geoeconomic objectives and interests of the Northern Arc project.

**Keywords:** Amazon. Agribusiness. State. Infrastructure.

## RESUMEN

Durante la última década, muchos países en desarrollo han experimentado un aumento significativo en la inversión en infraestructura, principalmente a través de inversiones públicas, privadas y de asociaciones público-privadas. El Proyecto Arco Norte Amazonia (PANA), en el plan generalista (y poco crítico), correspondería a aportes en el sector infraestructura, como una forma de crear nuevas orientaciones, organizaciones espaciales y modos de conectividad con la producción logística, principalmente de puertos portuarios. En la Amazonia Legal, con fuerte participación del Estado brasileño. El objetivo del artículo es reflexionar críticamente sobre PANA y su relación con la agroindustria, a partir de una comprensión e interpretación analítica del proyecto como una "totalidad concreta" (procedimental y empírica), a partir de la comprensión de esta empresa como una "palabra", "inversión" y "despojo". Así, mostrando de forma más amplia, articulada, complementaria y dialéctica los significados, en este caso, los múltiples objetivos e intereses interescales, geopolíticos y geoeconómicos del proyecto Arco Norte.

**Palabras clave:** Amazonia. Agronegocio. Estado. Infraestructura.

## INTRODUÇÃO

O Projeto Arco Norte Amazônia (PANA), no plano generalista e pouco crítico, corresponderia aportes no setor de infraestrutura, como forma de criar novas orientações, organizações espaciais, modos de conectividade, conseqüentemente, servindo como um grande impulsionador do desenvolvimento econômico (RODRIGUES, 2018a). Aportes que viriam (supostamente) em função do crescimento significativo da população mundial, nas próximas décadas, das carências latentes atuais e futuras nas áreas de acesso e consumo de água potável, saneamento básico e eletricidade. Portanto, tendo as obras de infraestrutura como uma pré-condição para a industrialização, o crescimento econômico e a redução da pobreza (ENNS, 2019).

Esses aportes teriam como principal foco a produção de grandes obras de infraestrutura: portuária, aeroportuária, rodoviária, ferroviária, energética e comunicacional. Grandes obras de infraestrutura essas, segundo os olhos de "investidores" (especuladores), que poderiam aumentar a produtividade, estimular a atração de novos financiamentos privados e facilitar o comércio e os fluxos de capitais nacionais e internacionais (GURARA et al, 2018; ENNS, 2019).

Tais projetos de investimento em infraestrutura que vêm sendo disseminados e legitimados pela *Global Infrastructure Hub Ltd* (GIHUB) - uma organização sem fins lucrativos, empresa limitada por garantia, com sede em Sydney, Austrália e Toronto, Canadá; que possui alinhamento com as ações, prioridades e expectativas do G20 (SCHINDLER; KANAI, 2021). Entre os alinhamentos com o G20 está a defesa de investimentos de mais de 93 trilhões de dólares em infraestrutura, até 2040, para que as populações do planeta possam ter ganhos sistêmicos, principalmente em termos de inclusão social e equilíbrio ecológico (GIHUB, 2021a).

Cabe enfatizar que dentro do campo de parcerias do GIHUB estão diversos bancos multilaterais de investimentos: *World Bank*, *Inter-american Development Bank*, *Banco European Investment*, *European Bank*, *Slamic Development Bank*, *Eurasian Development Bank*, *Asian Development Bank*, *Asian Infrastructure Investment Bank*, *Black Sea Trade and Development Bank*, *African Development Bank* (GIHUB, 2021a). Bancos esses que lucram a partir de empréstimos bancários transfronteiriços (GURARA et al, 2018), ou, que passam a compor o quadro de acionistas. Por isso, talvez, o motivo desses “interessados” (ou obcecados), principalmente com a “lacuna de infraestrutura”, já que o aumento dos investimentos não seria mais de bilhões, mas sim trilhões de dólares.

Para GIHUB (2021b), o Brasil investe apenas 56% do que é necessário em infraestrutura. Ainda para essa GIHUB (2021b), a fim de diminuir esse déficit ou lacuna de investimento e acompanhar o crescimento econômico e populacional, é necessário um investimento de US \$ 2,7 trilhões - ou um pouco mais de 4,5 por cento do PIB do Brasil - em infraestrutura até 2040. Essa narrativa do GIHUB se constitui uma espécie de produção de “economias de infraestrutura”. Uma economia baseada no neoextrativismo de riquezas e na especulação, com venda ou produção de um mercado, uma 'classe de ativos' de infraestrutura, em escala (de ação) global (FURLONG, 2020).

A Amazônia se insere nessa produção/construção de estratégias escalares ou escalas de ação sistêmica, a partir do PANA, que se configuraria como um molde conceitual concreto de uma política trans(inter)escalar de poder, isto é, uma “geometria de poder”. Política trans(inter)escalar de poder, sobretudo, com a produção de complexos logísticos, principalmente portuários na Amazônia Legal, tendo o Estado brasileiro com indutor, mediador e participante geopolítico, a partir da formulação e implementação de políticas territoriais e grandes obras de infraestrutura (com parcerias público-privadas) (RODRIGUES; LIMA, 2020).

Considerando essa discussão, o objetivo do artigo é refletir criticamente acerca do PANA e sua relação com o agronegócio, tendo por base a apreensão e interpretação analítica do projeto enquanto “totalidade concreta” (processual e empírica), a partir da compreensão do PANA enquanto “palavra”, “investimento” e “espoliação”. Assim mostrando de forma ampliada, conexa, complementar e dialética os sentidos, isto é, os objetivos e interesses interescares, geopolíticos e geoeconômicos múltiplos do projeto Arco Norte.

A relevância do artigo não está apenas em esquadrihar projetos e mostrar reorientações espaciais de regimes especulativos e produtivos para região norte do Brasil, a Amazônia, mas, sobretudo, (re)ver e analisar a complexidade dos níveis relacionais, orquestrados em múltiplos jogos e

agentes econômicos, palavras e sentidos criados (fabricados). Como assinala Moore (2008), ao realizarmos uma abstração interescalar, por meio de políticas escalares (com suas diversas “redes”), é possível analisar os fluxos e linhas em rede, multi-diálogos, que funcionam em diferentes dinâmicas espaciais, conjugando ou alternando formas relacionais, postas e dispostas hierarquicamente ou que estão sendo construídas (MONDARDO, 2020).

Outra relevância do artigo está no processo de intensificação da retórica de: i) aumento de produtos exportados (soja e milho) pelos portos da região norte, realizados pelo Estado e pelo campo do agronegócio; ii) ampliação de novos projetos de infraestrutura planejados (“Ferrogrão”, “Ferrovia do Pará”, hidrelétricas e pequenas centrais hidrelétricas); iii) novas “concessões” de terras e outorgas de construção de projetos portuários privados; iv) propagação de mecanismos narrativos (discursivos) autorizatórios e legitimatórios de expansão dos setores do agronegócio e da mineração; v) desregulação ambiental e o processo de desmanche de instituições, normas, normativas, regras e procedimentos de preservação ambiental no Governo Bolsonaro.

O caminho metodológico é dividido, porém, articulado em três *corpus* analítico: o bibliográfico, o documental oficial e o empírico, sobre o PANA. O *corpus* bibliográfico utilizado são os trabalhos e as pesquisas acadêmicas que destacam e analisam o PANA e o conceituam. Entre os trabalhos com os quais dialogamos bastante são os de Rodrigues (2018a; 2018b), Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019), Rodrigues e Lima (2020), e Rodrigues et al (2020), por possuírem uma agenda de pesquisa continuada.

Agora, no que tange ao *corpus* analítico documental oficial, o principal material foi “Arco Norte: o desafio logístico”, desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, e publicado em 2016 (BRASIL, 2016). Outros materiais foram: i) Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho (BRASIL, 2017); ii) Manual do investidor do setor portuário (BRASIL, 2019); e, o, iii) Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP 2019 (BRASIL, 2020).

O *corpus* analítico bibliográfico e documental oficial se entrelaça com *corpus* empírico. *Corpus* empírico constitui-se das experiências e pesquisas de campo na Amazônia, especialmente, na cidade de Itaituba/Pará (Oeste do estado do Pará), entre 2014 a 2021. Cidade essa que vem se constituindo um corredor logístico, um vetor espacial especulativo e o espaço de maior materialização de projetos de infraestrutura na Amazônia legal, principalmente projetos portuários (RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES et al, 2020).

Este artigo se desdobra em cinco partes. A primeira parte é conformada por essa introdução. As três outras partes discorrem sobre o PANA, a partir da compreensão dialética do projeto

enquanto “palavra”, “investimento” e “espoliação”. Por fim, realiza-se uma breve consideração final crítica, a partir das reflexões analíticas levantadas ao longo do artigo.

## O PANA COMO “PALAVRA”

Definir algo não é uma atividade fácil e rápida, pelo menos no plano crítico-científico. Isso se deve ao fato de que não é apenas uma síntese ou tradução de determinado “significado” de uma palavra, no qual colocando um acento ou uma entonação seria autoexplicativa para compreender o papel, a função, ou a atribuição e os sentidos em/na sociedade.

Na acepção de Lefebvre (1991, p. 138-9): “Os ‘termos’ são as palavras que entram nas lógicas, tomadas enquanto expressões verbais de um conceito”. A palavra não está separada da sociedade (das relações sociais), isto é, como ainda afirma Lefebvre (1991): há sistematicamente a tentativa de “[...] isolar elementos ou aspectos do real, de eliminar uma parte mais ou menos importante do conteúdo” (p. 131). Para Freire (2016), a palavra é entendida como palavra e ação, um termo que assinala um pensamento que, por sua vez, não discorre separado da existência e de relações em sociedade. A palavra é significação (e sentido) produzida pelas “práxis”, cuja discursividade flui da historicidade, portanto, sendo uma dimensão viva e dinâmica com nexos dialéticos, e não uma categoria e um conceito inerte.

Nexos dialéticos, aliás, inexistentes acerca do PANA, em trabalhos acadêmicos, por exemplo, de Santos e Shuber (2018) e Ikeda, Adami e Barros (2020), os quais buscam descrever técnicas, políticas e ações, a partir de “impactos” em uma “porção de terra” (do “território”), cujo olhar se estende e termina nas lógicas territoriais locais. Como destaca Santos (2008, p. 74):

O aumento da população total, da população urbana e da produção industrial não se deve à influência do movimento próprio das parcelas localizadas nas diferentes regiões, mas ao movimento global decorrente das forças mais gerais responsáveis pela distribuição geográfica das diversas variáveis sobre o conjunto.

Os nexos dialéticos inexistentes acabam por apagar ou eclipsar “o modelo hegemônico atual, pautado no capitalismo financeiro (escala global), [que] extrai massivamente os recursos naturais das populações menos influentes e mais desfavorecidas (escala local e regional) em benefício das mais privilegiadas” (MIRANDA, 2020, p. 409). Também “apagando” a construção de estruturas e relações de poder capitalistas, (neo)coloniais e imperialistas que não só subalternizaram e “invisibilizam” grupos marginalizados historicamente como também produzem e intensificam formas de

violências e desigualdades socioambientais, em virtude do processo de inserção (imposição) do Brasil à economia internacional financerizada e rentista.

Tais trabalhos e reflexões sem nexos dialéticos ainda vêm se reengendrando em dimensões autoexplicativas (palavra mágica), que décadas atrás fora de “Fronteira” – quando era suficiente falar “fronteira” para que assim também fosse suficiente explicar as lógicas, racionalidades, dinâmicas e territorializações contraditórias e conflituosas. Ou, até mesmo, políticas de escalas e escalas de ação de novos agentes econômicos, além de diversas formas territorialização e espoliação na Amazônia. Como assinala Santos (2006): neste período de globalização (e a complexificação da vida, dos interesses e das relações) é imprescindível examinar as relações efetivas entre a Totalidade-Mundo e os Lugares, isto é, é fundamental realizar o movimento de relação do universal para o particular, “reexaminando, sob esse ângulo, o papel dos eventos e da divisão do trabalho como uma mediação indispensável” (SANTOS, 2006, p. 73).

Há uma carência de uma medição da “totalidade concreta”, isto é, há a separação do real dialético acerca do PANA, a partir da difusão no âmbito acadêmico (e no campo jornalístico), como elemento autoexplicativo, conforme observado em: Simões, Caixeta-Filho e Palekar (2018), Scotton et al (2020), Pereira, Botter e Robles (2020) e Thadani (2020). Além de ser apenas uma palavra de um projeto de ação, como visualizado em Rodrigues (2018a; 2018b), Mesquita e Alves (2020) e Abel (2021). Por fim, o PANA vem também sendo entendido como uma palavra-síntese, um corredor logístico ou multimodal, isto é, uma infraestrutura de transportes voltada para o escoamento de *commodities*, como visualizados nos trabalhos de Macedo e Gomes Junior (2019), Silva e Bender (2020) e Lima (2020):

Especificamente, no caso das exportações de grãos (soja e milho), há reivindicações históricas pelo aproveitamento das saídas pelo Arco Norte que compreende portos, hidrovias e estações de transbordos dos estados de Rondônia, Amazonas, Pará, Amapá e Maranhão. Os portos de Santarém (PA), Barcarena (PA), Itacoatiara (AM) e Itaqui (MA) e os terminais de Miritituba (PA) (MACEDO; GOMES JUNIOR, 2019, p. 2).

Os portos localizados nas regiões Norte e Nordeste brasileiro compõe o corredor de exportação de grãos agrícolas, denominado como Arco Norte. Este corredor é formado, sobretudo, pelos portos de: Porto Velho (RO), Manaus (AM), Miritituba (PA), Santarém (PA), Barcarena (PA), São Luis (MA) e Salvador (BA) (SILVA; BENDER, 2020, p.4-5).

Esses investimentos conformam a ofensiva das corporações agroalimentares e das empresas de logística para dinamização de escoamento de grãos pelo corredor logístico multimodal do Arco Norte (LIMA, 2020, p. 87).

Essa palavra-síntese, corredor logístico ou multimodal, seria o que tem sido pensado (e imposto em sentido legitimatório): i) pelo Banco Mundial, em uma escala global, a partir do seu Estudo dos Corredores Logísticos do Arco Norte - Diagnóstico Preliminar; ii) pelo Governo Federal, em escala nacional, com o Corredores Logísticos Estratégicos, o Plano Nacional de Logística Portuária e o Programa Parceria de Investimentos; e, iii) pela Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT)<sup>2</sup>, em escala regional. Para a AMPORT, por exemplo, o:

Arco Norte compreende eixos de transporte nos vários modais (rodoviário, ferroviário, hidroviário) responsáveis pelo escoamento de cargas e insumos pelos portos ao norte do Brasil, como os portos de Itacoatiara (AM), Itaquí (MA), Santarém (PA) e Barcarena (PA), que possuem como vantagem competitiva a proximidade com os principais mercados consumidores internacionais, com os centros produtores de *commodities* e abundância de opções do modal hidroviário, o mais sustentável, eficiente e de menor custo (AMPORT, 2021, s.p).

O PANA vem se conformando por meio do uso acadêmico (e também jornalístico), enquanto “palavra mágica e autoexplicativa”, “projeto de ação” e “palavra-síntese”, caindo no senso comum e na obviedade, com a vulgarização do debate e replicação do “imperialismo simbólico”, isto é: os efeitos poderosos e perniciosos veiculados por agentes e partidários da política neoliberal (BOURDIEU; WACQUANT, 2000). Portanto, reproduzindo o senso comum e a obviedade, suprimindo jogos políticos e de classes, hierarquias de poder, agentes hegemônicos e formas e relações interescales.

Reproduzindo (replicando), principalmente, o conceito extraído do documento “Arco Norte - o desafio logístico”: O Arco Norte, compreendido como eixos de transporte que levam a portos situados acima do paralelo 16° S (BRASIL, 2016), com a proposição de instalar mais de 90 portos nos estados que fazem parte do projeto (Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará, Maranhão e Bahia) (RODRIGUES, 2018a; 2018b).

Cabe assinalar aqui que, de acordo com a resposta recebida “eletronicamente”, no dia 05/03/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) (ESIC nº 233/2021/ANTAQ), do qual solicitamos informações sobre a movimentação pelo Arco Norte, de 2010 a 2020, assim se define o PANA:

<sup>2</sup> A AMPORT foi criada em 2016 e teria objetivo de defender os interesses dos associados, lutar pelo fortalecimento da cadeia logística e infraestrutura do Arco Norte. Entre as empresas associadas estão: Cargill, Cianport, Grupo Chibatão, Imerys, Hydro, Hidrovias do Brasil, LDC, Transportes Bertolini, Buritirama, Termogás, ADM, Unitapajós (Bunge e Amaggi).

Importante destacar aqui que Arco Norte é o termo genérico para retratar os fluxos de grãos com logística integrada entre modais terrestre e aquaviário, cujo ponto final da exportação seja algum porto localizado mais ao Norte do País. Uma visão do mercado (frisa-se que não é a única visão) é de que o Arco Norte envolve qualquer porto e a logística de seu acesso em movimentos feitos acima do Paralelo 16°S. Nesta visão, considera-se os Estados da Bahia, Maranhão, Pará, Amazonas, Amapá e Rondônia na localização de portos para movimentação de grãos.

Porém, o PANA é muito mais que uma palavra solta, um termo, um conceito técnico. Ele é uma “palavra” enquanto “práxis”, uma decisão, uma mensagem, uma (fabricação de) agenda política e econômica com sentido e objetivos trans(inter)escalares. Ele aponta para orientações espaciais, logísticas, produtivas e rentistas que serão fonte de atenção, consolidação e mobilização de ações pelos setores públicos e privados, com nexos dialéticos entre bancos, fundos, gestores de ativos, multinacionais e estados-nações.

Para Rodrigues (2018a), o PANA pode ser considerado como a criação e a incorporação de novos objetos, atores e a renovação de novos sistemas de engenharias; como também, a conexão ao circuito ou regimes produtivos-financeiros internacionais de *commodities* e as fontes especulativas, com aquisição ou produção de ativos, no caso: *commodities*, ações, títulos e projetos de infraestrutura planejados e em funcionamento. Cabendo ao Estado brasileiro, em sinergia com interesses dos setores empresariais do agronegócio, 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; 5) viabilidade do licenciamento ambiental; 6) qualificação de mão-de-obra; 7) Elaboração de estudos e pesquisas que possam otimizar a movimentação de mercadorias (RODRIGUES, 2018a; p. 210).

O PANA tem na sua composição, na sua “moldura” (portanto, no seu interesse do projeto), isto é, no plano da sua totalidade, o enfoque também de “investimentos”. “Investimentos” (PANA enquanto “investimentos”) que se enlaça com o PANA enquanto “palavra”, ou seja, em termos de (atenção): financiamento, créditos, obras infraestruturais, fluidez de *commodities*, agentes estruturantes e indutores e planos e arranjos políticos. Tais pontos que, aliás, iremos discorrer sinteticamente a seguir.

## O PANA ENQUANTO “INVESTIMENTOS”

O Brasil chega ao século XXI com um “importante” papel no mundo globalizado e “multipolar”, principalmente por possuir “recursos naturais” quase “ilimitados”, de: i) terras extensas e produtivas; ii) minerais; iii) fontes energéticas e grande potencial hidrelétrico, conseqüentemente de obras e desembarque de investimentos; iv) mão-de-obra barata; e, v) um mercado doméstico consumidor significativo. Além disso, um espaço de investimentos e financiamentos para mover o (a invasão de) capital especulativo, “*expansionary monetary policies*” (IYKE, 2017), isto é, construir novos ativos e/ou otimizar os ativos de infraestruturas existentes (DIMITRIOU; FIELD, 2019).

Tal importância relaciona-se com a “nova” geopolítica do Estado brasileiro, sua forma de se integrar ao processo de mundialização e financeirização global, assim, “cumprir” a agenda de “consenso de *commodities*” (SAMPA, 2015), pautada na divisão internacional do trabalho: 1) de “lugares” que serão exportadores de produtos *in natura*, semielaborados e matérias-primas; e, 2) “lugares” que serão exportadores de máquinas, equipamentos, patentes e tecnologias. Agenda essa que também se pauta na massiva implementação de megaprojetos neoextrativistas, que contribuirão para a expansão e fortalecimento do agronegócio no Brasil, com a implementação de uma política macroeconômica alicerçada em programas de investimentos em infraestrutura territorial, a partir dos chamados “eixos de desenvolvimento” ou “corredores logísticos” (KATO; LEITE, 2020).

Entre a agenda de infraestrutura (“consenso de grandes obras infraestruturais”) mais recente dispersada pelo *Global Infrastructure Hub Ltd* (GIHUB), com apoio do G20<sup>3</sup>, há bancos e fundos, em termos de *menu* (por meio de políticas e planejamentos do Estado brasileiro) de “ativos públicos” (propriedades da União), dos quais totalizaria 69 projetos em infraestrutura de transportes, envolvendo: aeroportos, portos, rodovias e ferrovias. Os principais são: i) Rodovia BR 364/RO; ii) Rodovia BR 153/GO/TO; iii) Ferrovia EF - 170 (Ferrogrão); iv) EF-334 (FIOL); v) “Ferrovia do Pará” (de Marabá a Vila do Conde); vi) Ferrovia EF-151 (Ferrovia Norte-Sul); vii) arrendamento de quatro áreas no Porto de Itaquí; viii) arrendamento de oito áreas no estado do Pará; ix) Concessão de cinco áreas no porto de Paranaguá/PR; x) Um arrendamento portuário de áreas: no complexo portuário de Pecém/CE, Rio de Janeiro/RJ e Vitória/ES; xi) Concessão de três áreas no Porto de Cabedelo/PB; xii) Construção, Implantação e Exploração do Porto de Luís Correia, no Piauí; xiii) Privatização da Companhia Docas do Espírito Santo, Capitania dos Portos de Santos, Portos Organizados de São Sebastião e Itajaí.

<sup>3</sup> Em 2016, o G20 solicitou ao Banco Mundial para atuar como Secretariado do *Global Infrastructure Connectivity Alliance* (GICA). O GICA colabora com o GIHUB, a OCDE, bancos multilaterais, ONU e países desenvolvidos (Vide mais em: <https://www.gica.global>).

Dessas concessões (vendas efetuadas) estão áreas portuárias e ferroviárias, entre elas: 18 terminais portuários arrendados (nos portos: Belém/PA, Vila do Conde/PA, Cabedelo, Vitória, Paranaguá, Santos); 1 trecho rodoviário; 1 ferrovia, a Ferrovia Norte-Sul (trecho Porto Nacional/TO – Estrela D’Oeste/SP). Essa relação de infraestruturas é apresentada no Quadro 1.

**Quadro 1:** Projetos de áreas que foram leiloados no Brasil de 2017 a 2020.

Projeto	Estado	Agente que adquiriu	Valor (R\$)	Ano
STM04 - Terminal de Combustíveis no Porto de Santarém/PA	Pará	Consórcio Porto Santarém (Petrobrás Distribuidora S.A e Petróleo Sabbá S.A)	18,2 milhões	2017
STM 05 – Terminal de Combustíveis em Santarém	Pará	Consórcio Porto Santarém (Petrobrás Distribuidora S.A e Petróleo Sabbá S.A)	50 milhões	2017
Porto de Niterói	Rio de Janeiro	Nitport Serviços Portuários S.A.	23.669.034,00	2017
Porto de Niterói	Rio de Janeiro	Nitport Serviços Portuários S.A.	40.178.309,00	2017
Terminal Portuário de Santa Catarina – TESC	Santa Catarina -	Terminal Santa Catarina	R\$ 138 milhões	2017
Terminal de Trigo do Porto do Rio de Janeiro - (RDJ XX)	Rio de Janeiro	Consórcio Maravilha (Bunge S.A e M Dias Branco S.A)	R\$ 1,180 milhão de outorga	2017
Terminal de Fertilizantes no Porto de Itaqui	Maranhão	Companhia Operadora Portuária do Itaqui - COPI, no Porto do Itaqui-MA e a Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP.	R\$ 57 milhões em investimentos	2018
Terminais de GLP em Miramar/BEL 06	Pará	Nacional Gás Butano Distribuidora	51,545 milhões	2018
Terminais de GLP em Miramar/MIR 01	Pará	Grupo Ultragás	300,162 mil	2018
Terminais de GLP em Miramar/BEL 05	Pará	Liquigás	100 mil	2018
Terminal XXXIX de Santos S.A. – Caramuru - Porto de Santos	São Paulo	Caramuru	231.246.960,00	2018
Terminais Portuários de Granéis Líquidos (TPGL)/BEL 02	Pará	Consórcio Latitude - Raízen/Ipiranga	40 milhões	2019
TPGL-Belém/PA/BEL 02B	Pará	PetróleoSabbá Distribuidora/Raizen	60 milhões	2019
TPGLBelém/BEL 04	Pará	Ipiranga	87,121 milhões	2019
TPGL Belém/BEL 08	Pará	BR Distribuidora	50 milhões	2019
TPGL Belém/BEL 9	Pará	Transpetro	30,283 milhões	2019
TPGL Vila do Conde - VDC 12	Pará	Tequimar	180,513 milhões	2019
AE 10 / AE 11 / AI 01 - Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Cabedelo/PB	Paraíba	Consórcio Nordeste (BR/Raízen/Ipiranga)	54,529 milhões	2019
Terminal Portuário de Granéis Líquidos no Porto de Vitória/ES - Porto de Vitória	Espírito Santo	Consórcio Navegantes Logística (BR/Raízen/Ipiranga)	165 milhões	2019
Terminal de Celulose no Porto de Paranaguá/PR – (PAR01)	Paraná	Klabin AS	1 milhão	2019

STS 20 - Arrendamento de granéis sólidos no Porto de Santos	São Paulo	Hidroviás do Brasil Holding Norte	112,5 milhões	2019
STS 13A - Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Santos	São Paulo	Aba Infraestrutura e Logística	35 milhões	2019
Ferrovia Norte-Sul	São Paulo/Minas Gerais/Goiás /Tocantins	Rumo Multimodal	2,719 bilhões	2019
STS14A - Arrendamento de terminal no Porto de Santos/SP	São Paulo	Bracell SP Celulose	255 milhões	2020
PAR12 - Arrendamento de terminal no Porto de Paranaguá	Paraná	Ascensus Gestão e Participação	25 milhões	2020
STS14 - Arrendamento de terminal no Porto de Santos	São Paulo	Eldorado Brasil Celulose	250 milhões	2020
MAC10 - Arrendamento de terminal no Porto de Maceió	Alagoas	Timac Agro Indústria	Arrematado por R\$ 50 mil em outorga	2020
ATU12 - Arrendamento de terminal no Porto de Aratu	Bahia	CS Brasil Transportes	10 milhões	2020
ATU18 - Arrendamento de terminal no Porto de Aratu	Bahia	CS Brasil Transportes	2,5 milhões	2020

**Fonte:** elaborado a partir de PPI (2021) e Brasil (2019).

Essas relações de projetos de áreas que foram leiloados se entrelaçam ao planejamento de investimentos de US \$ 44 bilhões em projetos de infraestrutura, para 2020 a 2022. Esse planejamento se articula a partir da parceria entre o GIHUB e o Governo Federal brasileiro, com elaboração de consultas e dados, formações técnicas e plano estratégico para atrair investimento privado e melhorar sua capacidade de trazer projetos mais financiáveis para o mercado (GIHUB, 2021c).

Essa parceria começou em dezembro de 2019, entre o GIHUB e o Ministério da Economia, e o Ministério da Infraestrutura do Brasil. O GIHUB conduzindo e modulando as necessidades e projetando um programa direcionado para atender as prioridades definidas pelo Brasil. Dentre os outros agentes econômicos que estão inseridos nessa parceria do Brasil e do GIHUB são: *Inter-American Development Bank, World Bank Group, International Finance Corporation, Brazilian Development Bank, Sustainable Infrastructure Foundation, Maritime & Transport Business Solutions, Machado Meyer, Boston Consulting Group, New Development Bank, IG4 Capita, Norton Rose Fulbright, Santander e VINCI* (GIHUB, 2021c)<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Além disso, ainda há por parte do GIHUB a formulação de um Programa de Privatização de Portos no Brasil. O GIHUB nomeou a Maritime & Transport Business Solutions (MTBS) para apoiar o desenvolvimento e entrega de uma consulta de mercado antecipada. Tais ações se iniciaram em 2020, liderada pelo GIHUB e MTBS, com diálogos com órgãos brasileiros, como a: Secretaria Nacional de Hidroviás e Portos do Ministério da Infraestrutura, a Secretaria de Parcerias e Programas de

Cabe ainda enfatizar que essas “concessões” (que estão amarradas ao GIHUB), sobretudo, portuárias, rodoviárias e ferroviárias, estão associadas à produção de corredores e/ou fonte alimentadoras do “escoamento” da produção agroindustrial (PPI, 2021), pois, segundo Brasil (2016) e Brasil (2017), esses componentes logísticos soldariam territórios e regimes de fluidez que levariam mercadorias (*commodities*) a portos situados acima do paralelo 16°S, trazendo grandes ganhos de competitividade as *commodities* agrícolas brasileiras no mercado internacional (BRASIL, 2019; 2020).

É importante destacar que a maioria dos projetos logísticos são do setor portuário, assim como ações e os (re)arranjos institucionais (jurídicos), políticos e projetos privados instalados no Brasil, sobretudo, na Amazônia, desde 2007. Entre essas ações e arranjos estão: i) Programa de Aceleração do Crescimento – Transporte/2007; ii) Plano Nacional de Logística e Transportes/2007; iii) Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura/2007; iv) BNDES Finem – Logísticas; v) Fundo da Marinha Mercante/2007; vi) Plano Geral de Outorgas/2010; vii) debêntures de infraestrutura/2011; viii) Plano Nacional de Logística Portuária/2012; ix) Plano de Investimento em Logística/2012; x) Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária/2013; xi) Plano Nacional de Integração Hidroviária/2013; xii) Criação da Lei 12.815/2013 (marco regulatório portuário); xiii) Projeto de Modernização da Gestão/2014; xiv) II Plano Nacional de Logística Integrada/2015; xv) Decreto nº 9.048/2017; e, xvi) Programa Avançar/2017.

Entre as ações e arranjos institucionais mais recentes, de 2019/2020, estão, o: Manual do Investidor do Setor Portuário, Plano Nacional de Logística Portuária – Diagnóstico; Plano Mestre – Complexo Portuário do Rio de Janeiro e Niterói, Angra dos Reis, Areia Branca Estrela, Porto de Forno, Recife, Suape, Maceió, Santos, Vitória e Barra do Riacho; Portaria nº 530/2019 (Estabelece normas para alterações em contratos de arrendamento portuário); Decreto nº 9.827/2019 (Delega competência ao Ministério de Infraestrutura para definir a área dos portos organizados); Decreto n. 10.390/2020 (Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais do setor portuário e do setor de transporte rodoviário no âmbito do PPI). Aliás, todas essas estruturações e arranjos políticos (planejamentos) são/estão conexos, usados para reforçar ou se alinhar a outros jogos de interesses geopolíticos e geoeconômicos, de dimensões transnacionais (RODRIGUES, 2018b; DEMETRIOU; FIELD, 2019).

Tudo isso também contribuiu para a expansão de projetos portuários no Brasil. Segundo ANTAQ (2021), de janeiro 2014 a dezembro de 2020 foram autorizados a operar 113 portos privados

---

Investimento do Ministério da Economia, o Planejamento e Empresa de Logística (EPL), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (GIHUB, 2021d).

no Brasil e na região norte, 49 portos privados, cujos investimentos somam, respectivamente, 30,72 bilhões de reais e 3,26 bilhões de reais (valor esse estimado).

Desses portos (de movimentação de mercadorias), a maioria é para movimentação de combustíveis e grãos. Os portos de movimentação de grãos tiveram significativa expansão na Amazônia legal, já que antes de 2014 só existia apenas o porto do grupo Hermasa (Amaggi, em Itacoatiara/Amazonas) e o porto da Cargill (em Santarém/Pará). Mais recentemente há diversas *tradings* e multinacionais (com parceria com fundos e bancos), entre elas: Amaggi, Bunge, Cargill, ADM, Caramuru Alimentos, Cianport, Hidrovias do Brasil, J.F. Oliveira, Transportes Bertolini e TEGRAM.

A título de exemplo, houve a construção de: dois portos da Cargill (Porto Velho e Itaituba); três portos da Amaggi (Porto Velho, Barcarena e Itaituba<sup>5</sup>); dois da Bunge (Barcarena e Itaituba); dois da Cargill (Porto Velho e Itaituba); dois da Cianport (Itaituba e Santana); dois da Caramuru Alimentos (Santana e Itaituba); um do consórcio TEGRAM<sup>6</sup> (NovaAgri, Glencore, Grupo CGG, Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-NohGrain) (São Luís/MA); dois da ADM (Barcarena e Itaituba<sup>7</sup>); dois da Hidrovias do Brasil (Barcarena e Itaituba); um da Transportes Bertolini Ltda/Estação Cujubinzinho (Porto Velho); um da F. H. Oliveira Peixoto (Porto Velho); e um Transportes Bertolini/Estação EAG (Manaus/Amazonas). Segundo Brasil (2020, p. 67): A “tendência é que ocorram cada vez mais autorizações e contratos de adesão assinados, trazendo investimentos e eficiência para o setor”, principalmente na Amazônia legal.

Assim a produção desses complexos portuários na Amazônia legal configuraria a formação do chamado “Corredores Logísticos Estratégicos”. Para Brasil (2017, p. 36), esses corredores constituir-se-iam de: “sistemas compostos de rotas modais e intermodais, por meio dos quais convergem as movimentações de cargas do complexo de soja e milho. Dessa forma, a partir da infraestrutura disponível, tem-se a infraestrutura dos corredores logísticos utilizada para escoamento dos grãos”. É importante enfatizar que tanto a elaboração quanto a publicação do “Arco Norte: os desafios logísticos” e do “Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho”, estão inseridos no contexto da queda na exportação de *commodities* agrícolas (soja e milho), observados em 2016, que esteve relacionada, também, ou, sobretudo, à baixa dos preços *commodities* agrícolas nas bolsas de valores, desde 2014.

<sup>5</sup> *Joint venture* com a Bunge, compondo a UNITAPAJÓS.

<sup>6</sup> O Tegram é uma das maiores obras de infraestrutura consorciada (de um total investido de mais de 860 milhões de reais) para a exportação da safra brasileira de grãos, que está articulado ao projeto MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia). Aqui, nesse artigo, não temos a intenção de discutir e analisar o MATOPIBA.

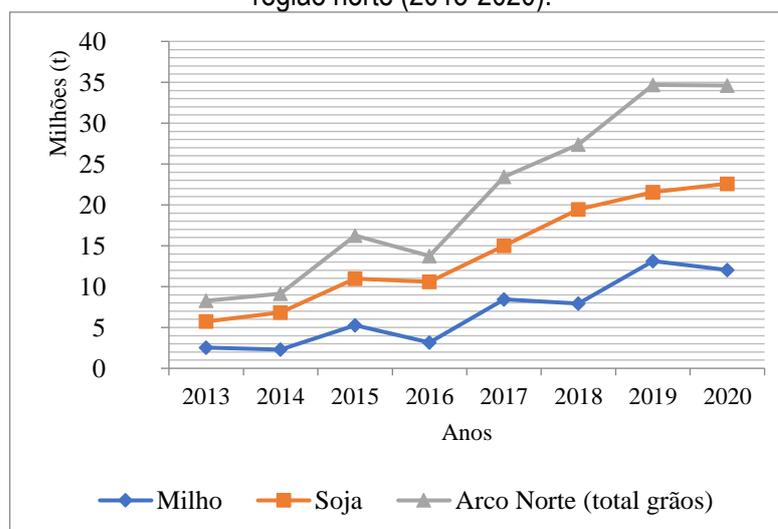
<sup>7</sup> Porto flutuante junto com grupo Transportes Bertolini.

Portanto, toda essa logística (de transportes e portuária) na Amazônia Legal significariam novas rotas e interesses corporativos sobre a região e territórios, e estariam relacionadas à expansão do agronegócio (RODRIGUES et al, 2020), em termos logísticos: no processo de circulação, distribuição, armazenamento, fluidez e soldagem da cadeia de agroalimentar e especulativa financeira.

Cabe destacar, segundo Clapp (2014), que os investidores financeiros (ao serem atraídos por grandes *tradings*) não estão necessariamente comprando *commodities* agrícolas em sua forma física, mas buscando lucros dentro e ao redor da cadeia de *commodities*, por meio de novos tipos de derivativos financeiros, de infraestrutura construída (ENNS; BERSAGLIO, 2020) e na apropriação especulativa de terras. Porém, muitas vezes associados, equivocadamente, a ganhos de escala (competitividade), devido à menor: distância física do mercado “consumidor”, gastos com combustível, pagamento de seguro, custo do frete, tempo ou velocidade de entrega de mercadorias, conforme defendido por Rodrigues (2018a; 2018b).

Dialogando com Santos (2006, p. 171): “a geografia dos fluxos depende [também], assim, da geografia dos fixos”, isto é, da multiplicação e operação de portos da região norte e da pavimentação da rodovia Br-163 (Santarém-Cuiabá) (concluída em novembro de 2019). A título de exemplo, segundo Abel (2021), o Arco Norte é responsável pela significativa participação e fluidez das exportações brasileiras de soja e milho; com aumento da participação de 14,4 %, em 2010, para 31,9 %, em 2019. Isso fica mais contundente quando se analisa o recorte temporal entre 2013 a 2020; quando houve o aumento dos fluxos de *commodities* agrícolas (soja e milho) pelo chamado Arco Norte Amazônia em virtude do início das operações dos portos na Amazônia, conforme a Figura 1.

**Figura 1:** Gráfico da evolução da movimentação de *commodities* agrícolas exportadas pelos portos da região norte (2013-2020).



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

Apesar dessa queda, em 2020, em termos de exportação do “complexo soja” (soja em grão, óleo e farelo), principalmente para China pelos portos do PANA, de forma geral, de 2014 a 2020, ainda houve uma significativa exportação, como pode ser observado na Tabela 1. Certamente a China (o “Efeito China”) está posto e indubitavelmente contribuiu para a produção e incentivo de políticas e processos ligados à infraestrutura do PANA, em virtude de aquisição de *commodities*, empréstimos, investimentos estrangeiros (OLIVEIRA; MYERS, 2020) e dispersão de excedentes no mundo. Além de vir sendo cotada como motor para recuperação econômica global em virtude da pandemia da Covid-19 e seu “efeito transbordamento” (WANG; ZHANG, 2021).

**Tabela 1:** Exportação do “complexo soja” para China, a partir dos portos da região Amazônica (2014-2020).

Ano	Amapá (TExp)	Amapá (TExp China)	Amazonas (TExp)	Amazonas (TExp China)	Maranhão (TExp)	Maranhão (TExp China)	Pará (TExp)	Pará (TExp China)
2014	-	-	1.855.662	46.006	3.054.084	1.287.701	1.923.544	116.643
2015	-	-	2.155.677	108.413	5.140.775	3.050.357	3.674.633	781.605
2016	-	-	2.025.662	325.585	4.002.774	2.608.883	4.188.469	709.943
2017	75.122	-	2.399.529	142.693	6.166.393	4.662.020	6.388.459	2.228.598
2018	102.339	-	2.454.953	368.667	8.473.537	5.735.354	8.404.520	3.063.798
2019	346.496	27.009	3.205.503	326.772	8.214.451	6.082.036	9.786.771	2.738.963
2020	169.961	-	3.447.785	57.363	8.730.701	5.689.925	10.241.914	2.557.686
Total	690.918	27.009	17.544.771	1.375.499	43.782.715	29.116.276	44.608.310	12.197.236

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

Obs: TExp (Total Exportado) e TExp China (Total Exportado para China) – PANA – em toneladas.

Rodrigues (2018b), no entanto, realiza uma dura crítica ao salientar que seria precipitado (e reducionista) “concluir” que a China (“Efeito China”) é o “fenômeno fonte”, de primeira e última (única) ordem, de lógicas de ações e políticas macroeconômicas, principalmente de políticas de infraestrutura na conformação do PANA; como também não acredita que a China ou a demanda chinesa por *commodities* estaria moldando fronteiras agrícolas em muitas partes do mundo, incluindo a Amazônia (FUCHS, 2020), conseqüentemente estaria ou seria a responsável por reestruturações e transformações socioterritoriais. Para Demetriou e Field (2019), os megaprojetos de infraestrutura são apresentados como respostas a uma produção de uma “demanda” e estão cercados de uma combinação de interesse individuais.

Hoje testemunhamos o surgimento e a dispersão de empresas globais gigantes que vêm moldando ações, (geo)políticas e agendas globais em diversos setores econômicos e sociais (CLAPP; PURUGGANAN, 2020). Empresas globais que se agigantam, por meio de fusões, aquisições

corporativas e expansões das redes físicas e sociotécnicas. Segundo McMichael (2021), os grupos a ADM (EUA), Cargill (EUA), COFCO (China) e Louis Dreyfus Company (França) controlam mais de dois terços do comércio mundial de grãos (milho, soja e trigo) e sementes oleaginosas<sup>8</sup>. Hoje estão fortemente na Amazônia, por meio do PANA.

Essas megacorporações já constam na Amazônia, a partir do grupo ABCD (ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus), e estão ampliadas: i) pela companhia chinesa de “agroalimentação internacional”, Dakang (proprietária do grupo e dos portos da Cianport); ii) de “fundos” (Vanguard Total World Stock Index Fund, BTO Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, Constellation, Artisan Sustainable Emerging Markets Fund LP e Fidelity Funds – Latin America Fund); iii) por empresas e gestoras de participações privadas (Pátria Investimentos/Brasil e EUA, Blackstone/EUA e BNDESpar); iv) por planos de previdência públicos e programas de seguro (Caisse De Depot et Placement Du Quebec); v) por fundo de pensão público (California Public Employees Retirement System, Public Sector Pension Investment Board, Coca-Cola Company Master Retirement Truste Ontario Teachers Pension Plan Board); vi) por planejamento e gestão de portfólio financeiro (Sommerville Investments B.V.); vii) por consultoras e gerenciadoras de investimentos (Artisan Partners e VanEck); viii) por uma administração de fundos por contrato ou comissão (Barthe Holdings Llc, Tyler Finance Llc e Red Life Reinsurance Limited); ix) por investidora em infraestrutura, serviços públicos e setores relacionados nos mercados emergente (Utilico Emerging Markets Trust plc); e, x) bancos (Norges Bank, BNDES, Citibank e J.P. Morgan). Todos esses agentes proprietários do grupo e dos portos das Hidrovias do Brasil<sup>9</sup>.

Articulados a essas corporações (multinacionais) há, para Clapp (2019), os fundos e as gestoras de ativos que estão se tornando cada vez mais robustos, orientando investimentos em diversos setores. Ainda para Clapp (2019), à medida que as empresas gestoras de ativos passaram a investir no setor agroalimentar, por meio de fundos de investimento, elas se tornaram acionistas importantes de uma série de empresas agroalimentares transnacionais.

Recentemente, as cinco maiores gestoras de ativos - *BlackRock, Vanguard, State Street, Fidelity e Capital Group*, juntas, controlam 18,8 trilhões de dólares em ativos. Possuem proporções de ativos significativos das empresas que dominam em vários pontos ao longo das cadeias de abastecimento agroalimentar. Proporções que variam de 10% a 30% das ações das principais

<sup>8</sup> Segundo Medina (2021, p. 232): “Até os anos 1980, empresas líderes brasileiras dominavam os setores industriais ligados ao agronegócio. Tudo isso sofreu um recuo na década de 1990 quando os *global players* assumiram controle da cadeia produtiva da soja e de outras commodities, bem como de seu comércio internacional”.

<sup>9</sup> Para saber mais e confirmar, veja em: <https://ri.hbsa.com.br/corporate-governance/atas-de-assembleias/>

empresas do setor agroalimentar, que somente no período de 2010-2014 tiveram seus fundos de investimento relacionados a ações que representaram cerca de um terço do investimento financeiro global no setor agroalimentar (CLAPP, 2019).

Há, portanto, muitos agentes interessados em participar dos jogos geopolíticos e geoeconômicos mundiais, como bancos, multinacionais, fundos soberanos, gestoras de ativos e estados-nações hegemônicos (principalmente, EUA e China). Agentes esses todos alinhados e pressionando tomadas de decisões no plano regional e nacional, no que se refere a: 1) ajuste fiscal; 2) redução de impostos; 3) taxas de juros reais moderadas; 4) taxas de câmbio competitivas; 5) mais liberalização comercial, com redução de taxas; 6) liberalização de remessas de capital estrangeiro e facilidades de investimento estrangeiro direto; 7) privatização de empresas estatais; 8) desregulamentação dos mercados de bens e serviços; 9) concessão de “segurança jurídica” para direitos de propriedade privada (LAMPA, 2021) e desregulamentações ambientais, trabalhistas, previdenciária, sociais e humanas.

Tudo isso contribuiu e vem contribuindo para pavimentação de caminhos aos novos complexos logísticos, principalmente portuários, com derrame de investimentos estrangeiros especulativos, que já foram “capturados”, a partir do planejamento de construção de mais de: 40 portos envolvendo Itaituba e Rurópolis (Pará); de 20 portos envolvendo Barcarena e Abaetetuba (Pará) e 8 em Santana; e, ainda, a mais de 100 solicitações de autorização de exploração e funcionamento portuário na região norte (RODRIGUES et al, 2020).

Pode-se inferir que há alguns elementos que estão articulados com a produção do PANA. Ligados, por exemplo: i) a incentivos e subsídios ao setor agroalimentar, a agricultura e a infraestrutura, oferecidos por bancos, fundos soberanos e gestoras de ativos (CLAPP, 2014, 2019; ENNS; BERSAGLIO, 2020; SHINDLER; KANAI, 2021), assim ao despejo de dinheiro, fluxos de capital e produção de ativos, que seriam as *commodities* e terras agrícolas (CLAPP, 2019), como também ativos de infraestrutura (ENNS; BERSAGLIO, 2020); ii) a grandes corporações agroalimentares que buscam dominar o mercado internacional (ADM, Amaggi, Bunge, Cargill, LDC e Dakang), com a incorporação de novos investidores e novas regiões a processos rentistas espoliativos; iii) a participação (subsídios e financiamento) e legitimação do Estado brasileiro, buscando capturar dividendos com o desembarque de projetos de investimentos e, ao mesmo tempo, inserindo-se no processo de mundialização de trocas, adotando o modelo (e agenda) agroexportador(a) (RODRIGUES, 2018b).

Para Rodrigues (2018b), há uma constelação de agentes, para além dos que citamos, jogando, mediando, regulando e ganhando (lucrando) com a ampliação e construção de infraestrutura

para o agronegócio, conseqüentemente, com a viabilização (ampliação e intensificação) do PANA. Agentes que vibram (pelos resultados da exportação) e “brigam” por mais atenção e recursos, principalmente público, ao agronegócio.

Entre esses agentes estão: i) trabalhadores (portuários, motoristas e terceirizados); ii) associações de terminais portuários; iii) fazendeiros; iv) transportadoras; v) políticos (locais, regionais e nacionais); vi) cooperativas agroindustriais; vii) empresas processadoras de soja e grãos; viii) Confederação Nacional da Agricultura (CNA); ix) a Associação Brasileira do Agronegócio; x) a Sociedade Nacional de Agricultura; xi) a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais; xii) a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais; xiii) Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (APROSOJA); xiv) a Associação Brasileira de Sementes e Mudas (ABRASEM); xv) Associação Brasileira dos Produtores de Sementes de Soja (ABRASS); xvi) a Associação Brasileira de Defensivos Agrícolas Pós-Patentes (AENDA).

Além das já mencionadas, temos ainda: xvii) Frente Nacional de Prefeitos; xviii) Frente Parlamentar (Frente Parlamentar da Agropecuária); xix) Construtora de obras civis e portuárias (por exemplo, a Construport); xx) as agências de marketing e propaganda; xxii) grupos de mídia televisiva e impressa (Globo, por exemplo); xxiii) empresas de consultorias agrícolas (consultoria agrícola Datagro e SAFRAS & Mercado); xxiv) empresas de consultorias Ambientais e de EIA/RIMA; xxv) instituições de ensino superior, particulares (a Fundação Getúlio Vargas é emblemática) e públicas (um setor, claro, Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”); e, xxvi) empresas de agropecuária (EMBRAPA). Por fim: i) armadores, ii) empresas de fertilizantes (Yara, Mosaic<sup>10</sup>, Potash e Agrium), iii) “indústrias” de agrotóxicos, defensivos e sementes (Bayer/Monsanto, Syngenta/ChemChina, Basf, FMC, Corteva Agriscience, GDM Seeds, Nufarm, UPL e Dow/DuPont); e, iv) de máquinas e equipamentos agrícolas (CNH, AGCO e John Deere<sup>11</sup>).

Todos esses agentes comporiam o campo do agronegócio (RODRIGUES, 2018a), já que segundo Elias (2021):

<sup>10</sup> A Mosaic é proveniente da união entre a Cargill e ICM Global que, em 2014, adquiriu a ADM Fertilizantes e, em 2018, a Vale Fertilizantes (MEDINA, 2021).

<sup>11</sup> CNH, AGCO e John Deere no Brasil, as três juntas controlam 99,6% das vendas de tratores e 100% da venda de colhedoras (MEDINA, 2021). Ainda para Medina (2021): “a soja tem 49% de participação no consumo de agrotóxicos no Brasil (US\$ 6,7 bilhões/ano). [...] No Brasil, em 2015, as multinacionais já controlavam 95,7% das vendas, com destaque para os grupos Syngenta (21,2%), Bayer (15,3%) e Basf (12,4%) e outros grupos multinacionais com fatias menores somando 46,8%. Em 2020 esta situação foi alterada para 94,2% de controle por multinacionais, com destaque para os grupos Syngenta (agora parte da chinesa ChemChina) (18,6% do mercado) e Bayer (agora dona da Monsanto) (com 15,7% do mercado) (p. 240). As informações disponíveis permitem inferir que as multinacionais estrangeiras controlam 83,9% da comercialização da soja brasileira, porcentagem superior aos 69,3% registrados em 2015” (p. 243).

O agronegócio abrange um conjunto de atividades que se realizam de forma totalmente interligada. A agropecuária se dá conectada a indústrias (agroindústrias, de máquinas agrícolas, de agrotóxicos, de sementes transgênicas), serviços (centros de pesquisa e experimentação, aviação agrícola, informatização dos processos de produção), comércio especializado no consumo produtivo do agronegócio (ração, implementos agrícolas, fertilizantes), agentes financeiros (bancos, bolsa de valores, fundos de investimento), armazenamento, marketing, logística e distribuição, especialmente em supermercados (ELAS, 2021, p. 5).

Ainda para Elias (2021), o campo do agronegócio é formado por empresas monopolistas, isto é, corporações multinacionais:

[...] atuantes na produção agropecuária e agroindustrial como de laticínios, massas, carnes, biscoitos, alimentos ultraprocessados (Nestlé, Unilever, Danone, M. Dias Branco), agroquímicas (Bayer, Basf, Dupont, Syngenta), fumageiras (Philip Morris, Souza Cruz), tradings (Bunge, Cargill, ADM, Luis Dreyfus), frigoríficos de frango (BRF, JBS, Aurora, Copacol, Globoaves), redes de supermercados (Carrefour, GPA, Cencosud, SDB Comércio de Alimentos Ltda., Irmãos Muffato, Grupo Big) e empresas do sistema financeiro por meio de vários de seus instrumentos, incluindo os fundos de investimentos e títulos de renda fixa (tais como a Letra de Crédito do Agronegócio do Banco do Brasil), com fortíssimo crescimento da financeirização no setor. Devemos considerar também, entre os principais agentes do agronegócio, os grandes proprietários de terra e o Estado.

Essas corporações notabilizam-se pela grande capacidade produtiva instalada, pela complexidade das operações, pelo volume de matéria-prima que processam, pela diversidade de suas atividades econômicas, pelo poder de impor suas demandas ao Estado (logística, incentivos fiscais), pela atuação em diferentes escalas geográficas e pelo controle de grandes áreas de terra, às vezes não só no campo, mas também em cidades (ELIAS, 2021, p.5-6).

E esse campo e suas lógicas de (atu)ações e políticas macroeconômicas, particularmente da conformação do PANA, que produzindo o PANA enquanto “palavra” e “investimento”, mas também como “espoliação”. Espoliação que está inserida no contexto de reverberações e transformações na região, nos territórios de vida e reprodução social. Transformações que iremos percorrer na próxima seção.

## O PANA ENQUANTO “ESPOLIAÇÃO”

Santos (2006) enfatiza que para entender as relações efetivas entre a Totalidade-Mundo e os Lugares, é necessário a referência da realidade, isto é, a captura da dinâmica empírica, de uma totalidade em totalização (resultado em processo), pois, na ação que se une o universal e particular.

Assim, para se iniciar o percurso interpretativo crítico sobre o PANA, enquanto “espoliação”, partiremos da configuração territorial processual da cidade de Itaituba, Oeste do estado Pará. Cidade que vem se constituindo um corredor logístico, um vetor espacial especulativo e maior fonte de materialização de projetos de infraestrutura, principalmente portuários (RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES et al, 2020). Porém, para isso, precisamos mostrar relações políticas, econômicas e institucionais, mais recentes, para se mergulhar em particularidades espoliativas. Então vamos!

No dia 10 de fevereiro de 2021, o Ministério da Infraestrutura assina quatro novos contratos para exploração portuária no estado do Pará, com os grupos: Petróleo Sabbá (Itaituba), Louis Dreyfus (Itaituba), Cargill (Itaituba) e Administradora de Bens de Infraestrutura (ABI) (Santarém). Juntos, esses portos objetivam investir cerca de R\$ 616,5 milhões na movimentação de grãos e combustíveis.

Três dias antes dessa “adesão” ocorrera uma grande manifestação de comunidades e populações tradicionais (ribeirinhos(as), pescadores(as) e quilombolas) no furo do capim, nas ilhas do município de Abaetetuba (Pará), face à instalação de bóias náuticas para dar suporte às barcaças graneleiras, a pedido do grupo Louis Dreyfus. Cabe enfatizar que já vêm ocorrendo manifestações, organizações e formações políticas dessas comunidades e populações tradicionais, desde 2017<sup>12</sup>, frente à irregularidade, ilegalidade e violação de direitos humanos do projeto portuário da Cargill, localizado dentro do Programa de Assentamento Agroextrativista (PAE) Santo Afonso, na Ilha Xingu (GONÇALVES; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2019).

Tais ações espoliativas, logicamente relacionadas com ações políticas estatais, de parceria e de apoio ao agronegócio (RODRIGUES, 2018a; 2018b). No entanto, mais recentemente ações pautadas no discurso autoritário, autorizatório e legitimatório (de “passar a boiada” do Governo Bolsonaro) (RODRIGUES, 2020), de práticas violentas sobre populações e comunidades tradicionais: de expropriação de territórios, violação de direitos humanos, promotora de conflitos (brigas familiares e comunitárias) e incentivadora de degradação ambiental.

---

<sup>12</sup> Desde 2017 a paróquia católica das Ilhas de Abaetetuba vem desenvolvendo atividades para alertar, conscientizar e formar, particularmente povos e tradicionais acerca da construção e efeitos da construção de instalações portuárias assim como seus direitos assentados na Convenção 160 da OIT. Outro grande destaque de resistências é: no dia 2 de março de 2018, mais de 300 manifestantes se reuniram na praia, na Ilha Xingu, comunidade Curupuacá, próxima à Ilha do Capim, em Abaetetuba, entre eles: pescadores, ribeirinhos, quilombolas, agricultores, comerciantes, militantes, organizações e movimentos sociais. Nesse evento denominado “O Grito das Águas”, (“um grito de rebeldia e resistência”), cerca de trinta comunidades estavam no evento, e deram seu grito de protesto contra os grandes empreendimentos (entre eles, do Grupo Cargill) que pretendem se instalar nas Ilhas e que já ameaçam territórios, modos de vida assim como já foram responsáveis por conflitos territoriais dentre comunidades e povos tradicionais, além de atos de criminalização de lideranças, por meio de intimações na delegacia de polícia de Abaetetuba, devido manifestação realizada no centro comunitário (ABEL, 2021).

Nessa esteira dessas práticas e apoio legitimatório do Estado brasileiro, vem se reverberando na Amazônia (em plena pandemia da Covid-19) discursos e práticas intimidatórias. Por exemplo, o tom intimidatório (de criminalização de pesquisadores, de “assédio processual”), do diretor da Cargill (Clythio Buggenhout) a pesquisadores(as), a partir do envio de e-mail, no dia 29 de março de 2021, endereçado à professora Dra. Rosa Acevedo Marin (UFPA/NAEA), em virtude do Seminário “Povos e Comunidades Tradicionais afetados pelas ilegalidades dos processos da Cargill Agrícola S.A. em Abaetetuba, Pará”, realizado no dia 01 de abril de 2021. O diretor assim escreveu: “A Cargill fez a aquisição do terreno de maneira regular”, repudiando “todas as acusações, manifestações ou alegações de ilegalidades que são manifestamente falsas e sem provas”, portando, cabendo processos jurídicos a quem afirma o contrário.

Aliás, tais violações e violências que vêm se tornando um método, um padrão e uma racionalidade política, calcadas na sistemática “invisibilização” de povos, populações e comunidades, como ocorre, por exemplo, nos projetos portuários, em: Santana/AP e Itaituba/PA (Cianport), Santarém/PA (ATEM e EMBRAPAS), Rurópolis/PA (Louis Dreyfus, Cianport, Transportes Bertolini), Barcarena (Hidrovias do Brasil, Unitapajós e ADM), Ponta de Pedras e Rurópolis (Louis Dreyfus), São Luís (comunidade do Cajueiro)(WPR/China Communications Construction Company) e Alcântara/Maranhão (Grão-Pará Multimodal). Assim como cooptação de lideranças e produção de conflitos dentro das comunidades (RODRIGUES, 2020).

Tal situação, cenário e conformação constitui literalmente o monopólio territorial (e supressão do território e da territorialidade da vida), isto é, a privatização do território, o que é apontado em estudos preditivos de Rodrigues e Rodrigues (2015). Todavia, toda essa privatização intensificada com o “início” da operação do primeiro porto do agronegócio, do “corredor norte” (o PANA), em Itaituba, em 2014, da Bunge, hoje denominado Unitapajós (*joint venture* da Bunge e Amaggi) (RODRIGUES et al, 2020).

Segundo Rodrigues e Rodrigues (2015, 2016), entre 2014 a 2016, além do monopólio territorial e a violação de direitos humanos, já havia a: (1) proibição da atividade pesqueira, na frente ou no percurso dos portos; (2) interferência no conforto ambiental, com a perda de quietude, da tranquilidade da população rural e urbana, com a circulação de caminhões graneleiros; (3) injustiça ambiental, com tratamento injusto, principalmente com relação às informações<sup>13</sup> sobre

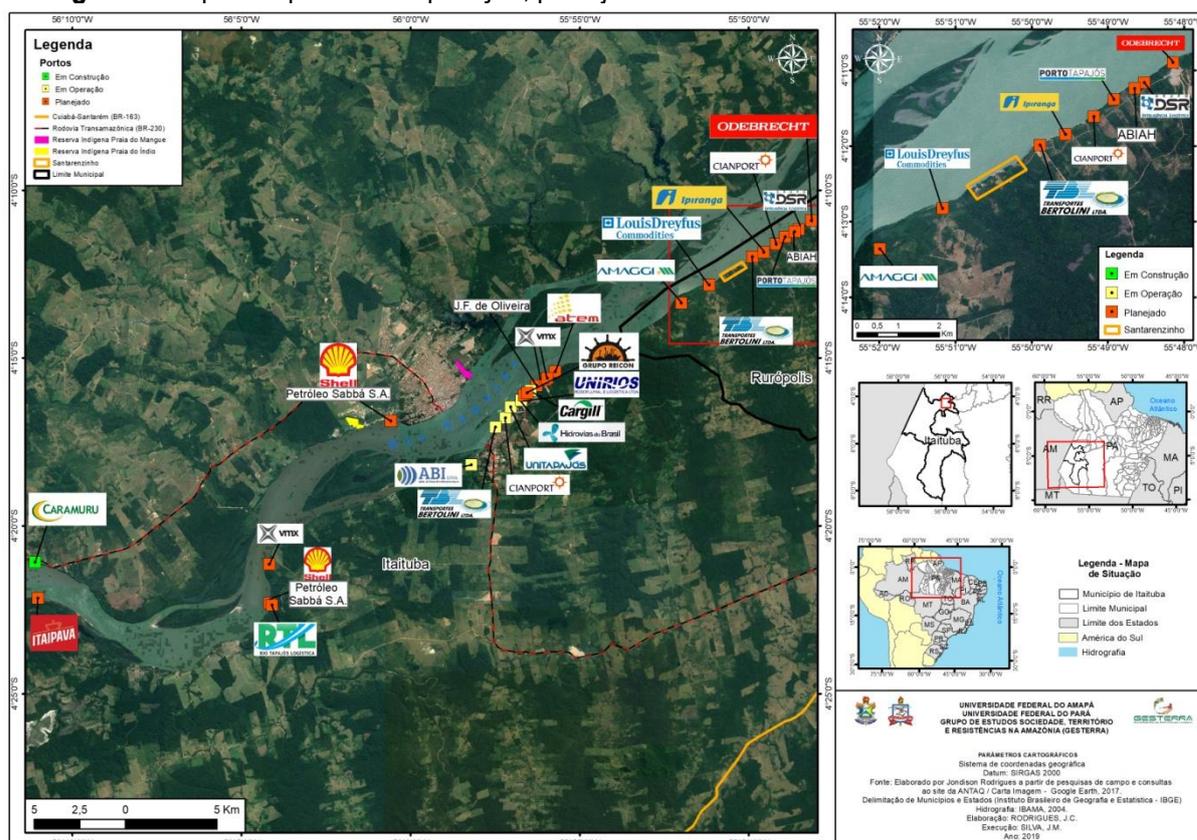
<sup>13</sup> Há o tratamento injusto e obscuro, em termos de acesso público e ampla publicidade: i) do Convênio nº 008/2013 (acordo de implementação de investimentos sociais em Itaituba e Miritituba, pela AMPORT); ii) do Convênio nº 008/2015 (implementação de recursos em benefícios do distrito de Miritituba); iii) dos valores de ISS arrecadados das empresas portuárias e os usos desses valores na sociedade de Itaituba.

empreendimentos, licenças, alvarás e a tomadas decisões-deliberativas; (4) destruição de sítio arqueológico e assoreamento de igarapés, como o Igarapé do Santo Antônio; (5) especulação fundiária e imobiliária, com a elevação de terrenos e aluguéis; (6) migração e aumento populacional; (6) a violência de todos os tipos (doméstica, no trânsito, por dívidas); (7) prostituição e tráfico de drogas. Quadro esse que a cada ano vem se intensificando, em virtude de incentivos concedidos pelo Estado (municipal, estadual e federal) à expansão do agronegócio, ligado, sobretudo, a sua cadeia logística, portuária e de transporte.

Tal quadro constitui o início de uma espécie, do que assinala Schindler e Kanai (2021), de um “regime emergente de desenvolvimento”, baseado em projetos de infraestrutura de grande escala (ferrovias, rodovias, barragens, portos e redes de energia regionais), cujo objetivo final é produzir territórios transnacionais funcionais que possam ser conectados a redes globais de produção e comércio. Ou, mais, especificamente, à conexão dos territórios da vida à escala de ação e espoliação global corporativa, isto é, inserção à cadeia neoextrativista de fluidez de *commodities*, dinheiro e riquezas privatizadas, a partir da sincronização territorial a regimes de acumulação (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019). Todavia, constituindo um processo contínuo, de “práticas predadoras ou parasitárias”, que conformariam as características e lógicas orgânicas/naturais do setor do agronegócio.

“Práticas” que podem ser também consideradas como a apropriação de territórios, com a estrangeirização de terras (PEREIRA, 2019) e sua conexão com um mercado global de terras (KATO; LEITE, 2020). Isso porque, além dos portos em operação e em construção, há mais de 40 portos planejados, todos ligados e/ou alimentados pelo agronegócio (RODRIGUES et al, 2020). Veja na Figura 2 os portos em operação, planejados e as comunidades sendo “cercadas”.

Figura 2: Mapa dos portos em operação, planejados e as comunidades sofrendo “cercamento”.



Fonte: Rodrigues (2020).

Segundo Abel (2021), as *tradings* e multinacionais de grãos vem disputando o controle da cadeia de abastecimento assim como o monopólio dos territórios, enquanto os atores locais vem disputando e lutando pela fixação e reprodução de vida face a expulsões (por meio, de cercamentos) e ameaças de expulsões. O mapa acima evidencia além do “cercamento” de comunidades também aponta para um processo de estrangeirização de terras em Itaituba e Rurópolis. Segundo Rodrigues et al (2020), há um processo acelerado de estrangeirização de terras na Amazônia Oriental, por meio da construção de grandes complexos portuários, com o controle de grandes extensões de terras, realizado por meio da aquisição/compra, grilagem, arrendamento e/ou concessão de terras, geralmente adquiridas por entidade estrangeira ou nacional.

Ainda vem ocorrendo, principalmente em Itaituba e Rurópolis, a estrangeirização de terras, baseada no que diz Pereira (2019) que se daria de formas legais e ilegais, porém, não se realizam pela compra propriamente dita da propriedade fundiária, mas da seguinte forma: *joint-ventures*, aquisição de empresas nacionais, investimentos em empresas nacionais, contratos de parceria, contratos de gaveta, terras registradas em nomes de laranjas. Além disso, da presença de

gestores de ativos e fundos, que são novos agentes da estrangeirização, que não compram terras diretamente, mas sim investem em terceiros, em projetos, por exemplo, de infraestrutura enquanto ativo “financeiro”.

Tais projetos portuários, em Itaituba e Rurópolis, aliás, que estão cobertos de obscuridades em termos de aquisição de terras, assim como às formas de regularização fundiária, já que os complexos portuários estão dentro de glebas e próximos do rio Tapajós. Cabe acrescentar que a maioria da população do distrito de Miritituba não possui título de propriedade (RODRIGUES, 2018b), porém, no âmbito do discurso do Estado, há a propagação de que os obstáculos na regularização fundiária, para atender a maioria da população amazônica, estariam relacionados à indefinição do perímetro de glebas, títulos emitidos fora das glebas e sobreposição com títulos emitidos pelos estados.

Essas práticas e ações estariam relacionadas a um conjunto de determinações econômico-políticas, baseadas na racionalidade do mercado, na qual a matriz do planejamento, principalmente de ordenamento territorial na Amazônia brasileira e em Itaituba, está alinhada a um modelo de organização fundamentado no controle e domínio do espaço, e,

“banhadas” de preferências, interesses particulares, como explícito, por exemplo, no novo plano diretor de Itaituba [de 2015], que teve apoio financeiro da ATAP (agora AMPORT), que veio, sobretudo, beneficiar os agentes econômicos portuários, com “reservas de territórios”. Esse beneficiamento que, aliás, é caracterizado pelo viés jurídico como “posse clandestina”: [...] adquirida sorrateiramente, ou seja, às escondidas, dissimulada, disfarçada (RODRIGUES, 2018b, p.235).

Essa “posse clandestina” pode ser verificada de forma mais contundente em uma área de aproximadamente 3,00 ha, supostamente do grupo Norte Marine, no distrito de Miritituba (vide mapa, Figura 3 e a empresa na Figura 4). Empresa essa que já movimenta fertilizante, porém, sem licença dos órgãos competentes pela pauta ambiental e operacional, respectivamente, da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS)<sup>14</sup> e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

---

<sup>14</sup> Até o dia 10 de setembro de 2021 a empresa Norte Marine não possuía Licenciamento ambiental emitida pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS). Confirmar em: <http://monitoramento.semas.pa.gov.br/simlam/index.htm>.

Figura 3: Área de “posse clandestina” do grupo Norte Marine e reivindicada pela população de Itaituba.

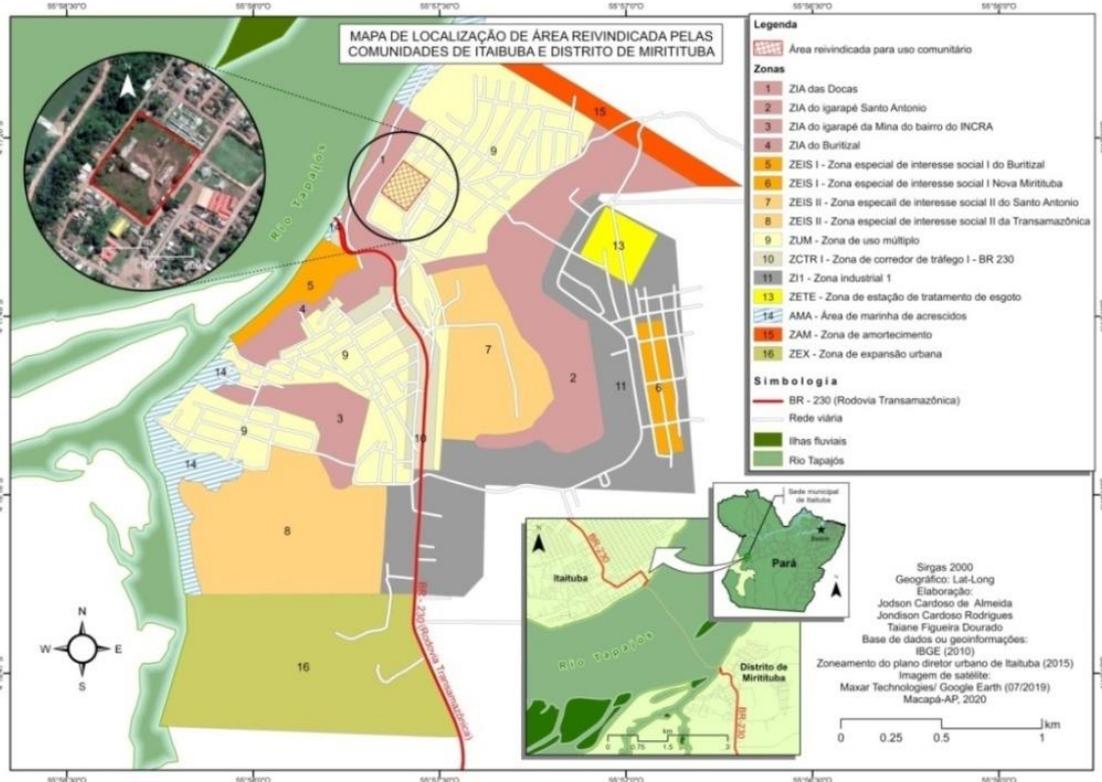


Figura 4: Grupo Norte Marine no Distrito de Miritituba, Itaituba, Pará.



Fonte: Registrado por Jondison Rodrigues no dia 03 junho de 2021.

Essa “posse clandestina” está relacionada com o processo de expansão do agronegócio (em termos de projetos infraestruturais) e prefigurariam como espoliações/desposseções, com mecanismos específicos de pressão: i) de expulsão forçada ou por compra; ii) perda do território, a partir da supressão do uso território como fonte de reprodução social e econômica; iii) como forma de racismo ambiental (exposição de “corpos em risco”)<sup>15</sup>. Nessa última situação, promovida particularmente junto aos moradores/população do Bairro de Nova Miritituba (como também visualizados em Miritituba); assim como argumenta Davies (2018), as pessoas não apenas testemunham mudanças graduais no ambiente local, mas, sobretudo, passam a perceber que a poluição e injustiças socioambientais se tornam crônicas, cada vez mais intensas e também naturalizadas.

Em Nova Miritituba, que se localiza no percurso onde as carretas vão descarregar grãos nos portos, a população acaba por respirar 24 horas por dia poeira e “pó da soja”. Além de sofrerem: i) com a poluição sonora dos caminhões; ii) mau cheiro pelo apodrecimento de soja e milho que caem dos caminhões; iii) ameaças de acidentes (atropelamentos) e tombamentos de carretas; e, iii) com o aumento populacional do bairro, violência urbana e o estrangulamento das já precárias condições sociais de acesso à energia, água, saneamento básico e moradia.

Portanto, constituindo-se ou revelando-se a seletividade social da proteção e amparo à vida, como também à individualização privada do bônus sobre o uso territorial e o ônus às populações, das contradições e danos socioambientais promovidos pela lógica e atividades das grandes corporações. Algo muito semelhante verificado na dinâmica do agronegócio (dos portos) em Barcarena (PA), com o monopólio privado da Av. Padre Casemiro Pereira de Souza pelos caminhões que levam grãos aos portos das *tradings* Hidrovias do Brasil e Unitapajós, onde passam em média cerca de 500 carretas (com 70 toneladas), no período de safra (RODRIGUES; HAZEU, 2019).

Nova Miritituba representa a materialização de forças e hierarquias de poder, onde é possível visualizar o contraste e a contradição, isto é, “ao mesmo tempo em determinada situação, entidade, processo ou evento” (HARVEY, 2016, p. 17), uma verdadeira “ficção concreta”, em que tal contraste social torna-se cada vez mais profundo: com grandes *tradings* e multinacionais e uma população com uma série de carências sociais.

---

<sup>15</sup> Racismo ambiental refere-se a qualquer política, ação realizada pelo Estado ou pelo setor privado, que atinge de forma desigual ou gera desvantagens de maneira diferenciada a grupos ou comunidades, com base em raça, cor, gênero, etnia e classe social. Sendo que os atores/grupos mais expostos às externalidades negativas e a fenômenos ambientais “nocivos” são: negros, pobres, mulheres, grupos LGBTQI, populações tradicionais e indígenas.

A título exemplificativo, em 2019, o lucro líquido das atividades das principais *tradings* no Brasil, que atuam em Itaituba e que usam a via transportuária, são de aproximadamente um bilhão de reais, de lucro! 57,24 milhões (Bunge), 58,609 milhões (Hidrovias do Brasil), 87,618 milhões (Amaggi) e 344,215 milhões (Cargill) (afirmação baseada e extraída dos relatórios financeiros). Sabendo que todos os portos dessas *tradings* custaram, somados os subsídios, isenções fiscais, financiamento e investimentos e outorga hídrica, aproximadamente um bilhão de reais (RODRIGUES, 2018b).

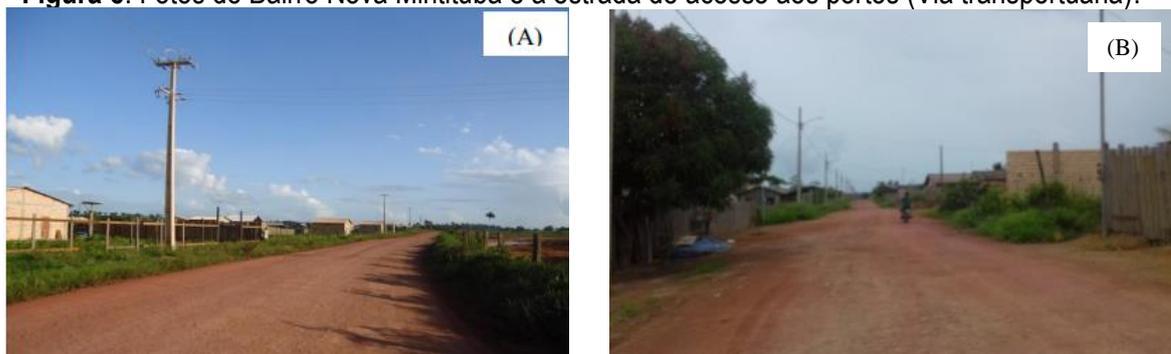
Cabe enfatizar que essas *tradings* estão associadas à AMPORT (antigamente chamada de ATAP), associação essa que no dia 16 de dezembro de 2013 assinava o Convênio nº 008/2013, com a Prefeitura de Itaituba. Esse acordo se constituía de investimentos sociais em Itaituba e Miritituba, isto é, a AMPORT e suas associadas assumiam o compromisso de execução, gestão e responsabilidades de investimentos nas áreas: de saúde (aquisição de equipamentos para o hospital municipal de Itaituba), segurança pública (unidade de corpo de bombeiros), saneamento básico (sistema de captação, tratamento e distribuição de água) e infraestrutura (pavimentação e manutenção da via transportuária). Todos esses compromissos até recentemente não cumpridos<sup>16</sup>.

Porém, a população do bairro vem lutando pelo acesso adequado, constitucional e humano de usos fundamentais como sistema de iluminação pública de qualidade, saneamento básico, sistema de água e esgotos e por uso coletivo de estradas. Além de racismo ambiental e injustiças socioambientais promovidos pelo agronegócio (corporações), há um processo em curso de geração construção de violência emocional, cultural – que são formas de traumas e lutos que não são simplesmente reparáveis por meio de soluções materiais (KOJOLA; PELLOW, 2021), por exemplo, por meio da perda de um ente familiar atropelado (como já ocorrera), expropriação da moradia em virtude de aluguéis elevados, péssima qualidade de vida do bairro, ou mesmo a ameaça de desapropriação. Na Figura 5 podemos visualizar as contradições estampadas na paisagem, mas também de ameaças e racismo ambiental.

---

<sup>16</sup> No dia 30 de outubro de 2019, ocorreu uma manifestação, na via transportuária, cuja reivindicação se pautava pela distribuição de água, asfaltamento e iluminação pública da Transportuária, como também a implantação de uma sede do Corpo de Bombeiros e uma feira livre no Distrito (que compunha o Convênio nº 008/2013).

**Figura 5:** Fotos do Bairro Nova Miritituba e a estrada de acesso aos portos (Via transportuária).



**Fonte:** (A) registrado no dia 23 de novembro de 2015; e (B) registrado no dia 9 de dezembro de 2019. Fotos de Jondison Rodrigues.

Além de todo esse quadro ou “arquitetura de exclusão” (NIXON, 2014), as vozes dos novos “descartáveis” (que vivenciam as violências), dos invisíveis urbanos e rurais (“os sem histórias, imagens e símbolos interessantes”), passam a ser estampados nas reivindicações, que são registradas nos cartazes, vozes, corpos e expressões de indignação (conforme a Figura 6), que, aliás, vão se tornar cada vez mais comuns em Itaituba, principalmente no Distrito de Miritituba, devido aos despejos de projetos, sobretudo, portuário e ferroviário (a Ferrogrão).

**Figura 6:** Manifestação ocorrida na via transportuária, em Itaituba.



**Fonte:** Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB). Registrado no dia 1º de agosto de 2020 pelo MAB.

Essa manifestação (na via transportuária) teve a organização do Conselho de Fiscalização dos Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI) e o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), para chamar atenção do poder público e das empresas do agronegócio sobre os descasos sociais que têm prejudicado a vida das populações deste território. Além de contestar e lutar contra uma espécie de doutrina universalista e naturalizada de “mercantilização, monetização e privatização” (HARVEY, 2016, p. 71) e a brutalidade lenta e oculta de certos espaços e lógicas (DAVIES, 2018).

Mas essa manifestação pode também ser considerada como o questionamento ao “projeto de modernidade” que acompanha os “grandes” projetos (RODRIGUES; LIMA, 2020), isto é, a narrativa

da trajetória redentora unificada e de progresso. Assim, a manifestação pode ser um ato criativo de perturbar a retórica de ascensão social unitária e coletiva, de “ganhos coletivos”, fortemente dispersados no início das obras e na operação de projetos de desenvolvimento.

Por fim, também configuraria a resistência a atos espolitivos e que estão imersos e pautam o PANA, isto é, a deslocamentos já imaginados, lugares e tempo já evacuados, desvinculados de projeto de futuro e justiça social. Tudo isso vem se espalhando pelo Corredor Norte de exportação - Eixo Tapajós, no caso, Itaituba, Rurópolis, Santarém, Barcarena, Abaetetuba e Santana (RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES et al, 2020).

Tais práticas de evacuação imaginativa, de antecipação da desapropriação que ocorreram historicamente no processo colonial imperialista de forma velada na África e América Latina (NIXON, 2010), porém, na Amazônia, tornou-se passado, presente e futuro, assim como condição, meio e resultado para expansão do modo (neo)extrativo capitalista. Segundo Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019) e Rodrigues e Lima (2020), há uma lógica orgânica/natural dos agentes econômicos na Amazônia, principalmente quando se avalia as práticas dos grandes projetos historicamente implementados (impostos!) na Amazônia e na Pan-Amazônia. Entre tais práticas estão: i) a construção do imaginário de chegada do desenvolvimento e benignidade e distribuição de renda gerados pelos empreendimentos; ii) violência e apagamento e/ou encobrimento (invisibilização) do “outro”; e, iii) práticas fraudulentas e de “saques” de apropriação de recursos e terras, expulsão de populações, violações dos direitos humanos (beiradeiros, ribeirinhos, pescadores, indígenas, quilombolas, agroextrativistas, assentados) desmatamento e organização espacial autoritária, em função dos seus interesses e necessidades.

O PANA se constitui como tal síntese, porém, possuindo uma diferença com os contextos históricos espoliativos supracitados. Mas recentemente, as terras e os territórios tornam-se um ativo (“classe de ativo”) para o mercado e se vivem um “Estado Espoliativo”, de exceção (RODRIGUES, 2018a), sob bases fascistas e antidemocráticas, em que a morte física passa a ser desinteressante (apesar de ameaças e assassinatos). Utilizam-se cada vez mais a poluição, a privatização do uso dos territórios e as intimidações (criminalização) das resistências como forma de conduzir um projeto hegemônico enquanto “palavra”, “investimento” e “espoliação”.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do artigo, buscamos descortinar o pensamento generalista e pouco crítico de que o PANA corresponderia aportes no setor de infraestrutura como forma de criar novas orientações, organizações espaciais e modos de conectividade, para beneficiar a sociedade como todo. A leitura e análise crítica do projeto percorrida no artigo está muito longe de ser apenas uma narrativa ficcional, de um filme futurista. Constitui-se uma realidade concreta e contínua, tecida na penumbra, em diversas escalas e redes hierárquicas de poder, possuindo um mosaico de agentes, interesses e forças em ação. Porém, muitas vezes reduzidos ao chamado “Efeito China”, conseqüentemente promovendo a supressão de territorialização de bancos, fundos, gestoras de ativos, multinacionais e estados-nações, e a soldagem a regimes produtivos, rentistas e financeirizados de valores, *commodities* e infraestrutura.

Tais regimes, no Brasil, que começam a ser “modulados” (e soldados) fortemente pelo GIHUB (“Iniciativa do G20”), em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, a partir da parceria que começou em dezembro de 2019. Essa modulação e soldagem realizada por meio de realização e suporte na elaboração de consultas e dados, formações técnicas e plano estratégico para atrair investimento privado e melhorar sua capacidade de “trazer” projetos mais financiáveis para o mercado brasileiro. Porém, tendo dentro dessa parceria outros agentes econômicos que querem parasitar e lucrar com um mercado de infraestrutura, por exemplo: *Inter-American Development Bank, World Bank Group, International Finance Corporation, Brazilian Development Bank, Sustainable Infrastructure Foundation, Maritime & Transport Business Solutions, Machado Meyer, Boston Consulting Group, New Development Bank, IG4 Capita, Norton Rose Fulbright, Santander e VINCI* (GIHUB, 2021c).

Os US\$ 44 bilhões planejados em projetos infraestrutura, entre 2020 e 2022, no Brasil, são apenas uma fatia pequena do processo especulativo financeirizado de valores, *commodities* e infraestrutura. O grande interesse está em explorar o que o GIHUB enfatiza como grande potencial das parcerias público-privadas (PPP), assim realizar *lobby para* investimentos em infraestrutura na ordem de US\$ 1,2 trilhão no Brasil – para assim supostamente ajudar a acelerar o desenvolvimento da capacidade institucional e dos mercados de infraestrutura, e conduzir uma agenda ambiciosa em infraestrutura sustentável, resiliente e inclusiva (GIHUB, 2021e).

O PANA se articula com o GIHUB por ser a principal fonte de desembarque de investimentos estrangeiro e “assanha” no e para o financiamento de grandes obras de infraestrutura (RODRIGUES, 2018a). O PANA nesse sentido não se constitui um antagonico do “arco de desmatamento”, como também não constitui uma espécie de macha pioneira ou mero corredor, saída

ou vetor que a “demanda chinesa por soja empurraria rota do agronegócio para Amazônia”, como pobremente ainda é discutido e dispersado, em nível acadêmico e jornalístico.

A síntese talvez mais próxima (a partir de nossas pesquisas) acerca do PANA é que ele seria um projeto hegemônico, fortemente relacionado ao agronegócio e também com o setor de infraestrutura (calcado em uma agenda de infraestrutura global, um “consenso de grandes obras infraestruturais”), em que sua totalidade dialética concreta seria ancorada enquanto “palavra”, “investimento” e “espoliação”, amparada em “imperialismo econômico produtivista e especulativo”, sobretudo, em “Grandes obras em Infraestruturas”, a partir de construção permanente de relações de força e poder, envolvendo fixos, fluxos, cadeias e agentes (privados e estatais) que vêm desenhando projetos coloniais e parasitários.

## AGRADECIMENTOS

Ao CNPQ, à FEPEAP/CAPES e FAPESPA pela bolsa, respectivamente, de Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental, Pós-Doutorado em Desenvolvimento Regional e Pós-Doutorado em Geografia, ao autor do artigo. A CPT e ao MAB pelos diálogos e entrevistas. Também agradecemos ao Grupo de Pesquisa sobre Estado, Território, Trabalho e Mercados Globalizados/GETTAM (coordenado pela professora Edna Castro, da Universidade Federal do Pará/UFPA) e ao Grupo de Pesquisa sobre Sociedade, Território e Resistência na Amazônia/GESTERRA (Coordenado pelos professores: Solange Gayoso e Marcel Hazeu/UFPA) pelos ensinamentos, diálogos e participações formativas e autoformativas.

## REFERÊNCIAS

ABEL, M. Transnational Grain Trade Threatens Brazil's Amazon. **NACLA Report on the Americas**, v. 53, n. 1, p. 26-31, 2021.

AMPORT - Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Baía Amazônica. **Arco Norte**. Disponível em: <<https://amport.com.br/arco-norte>>. Acesso em: 17 fev. 2021.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Painel de Monitoramento de Instalações Privadas**. Disponível em: <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrjoiMGIxODNhNzAtY2RkNi00YTgwLTlmNGItZDFmYTVMzjY2YW M2liwidCI6IjhtdmNzI3LTBINWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9>>. Acesso em: 18 fev. 2021.

BOURDIEU, P.; WACQUANT, L. A nova bíblia do tio Sam. **Le monde diplomatique Brasil**, v. 1, n. 4, 2000.

BRASIL. **Arco norte: o desafio logístico**. Brasília: Edições Câmara, 2016.

- BRASIL. **Corredores Logísticos Estratégicos**. Brasília: MTPA, 2017.
- BRASIL. **Manual do investidor do setor portuário** Brasília: MI, 2019.
- BRASIL. **Plano Nacional de Logística Portuária - PNL 2019**. Brasília: MI, 2020.
- BRASIL. **Comexstat**. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>>. Acesso em: 06 mar. 2021.
- CLAPP, J. Financialization, distance and global food politics. **The Journal of Peasant Studies**, v. 41, n. 5, p. 797-814, 2014.
- CLAPP, J. Mega Mergers on the Menu: Corporate Concentration and the Politics of Sustainability in the Global Food System. **Global Environmental Politics**, v. 18, n. 2, p. 12-33, 2018.
- CLAPP, J. The rise of financial investment and common ownership in global agrifood firms. **Review of International Political Economy**, v. 26, p. 604-629, 2019.
- CLAPP, J.; PURUGGANAN, J. Contextualizing corporate control in the agrifood and extractive sectors. **Globalizations**, v. 17, n. 7, p. 1265-1275, 2020.
- DAVIES, T. Toxic Space and time: slow violence, necropolitics, and petrochemical pollution. **Annals of the American Association of Geographers**, v. 108, n. 6, 1537-1553, 2018.
- DIMITRIOU, H. T.; FIELD, B. G.. Mega infrastructure projects as agents of change: new perspectives on 'the global infrastructure gap'. **Journal of Mega Infrastructure & Sustainable Development**, v. 1, n. 2, p. 116-150, 2019.
- DODSON, J. The global infrastructure turn and urban practice. **Urban Policy and Research**, v. 35, n. 1, p. 87-92, 2017.
- ELIAS, D. Mitos e nós do agronegócio no Brasil. **GEOUSP**, v. 25, n. 2, p. 1-18, 2021.
- ENNS, C. Infrastructure projects and rural politics in northern Kenya: the use of divergent expertise to negotiate the terms of land deals for transport infrastructure. **The Journal of Peasant Studies**, v. 46, n. 2, p. 358-376, 2019.
- ENNS, C.; BERSAGLIO, B. On the coloniality of 'new' mega-infrastructure projects in East Africa. **Antipode**, v. 52, n. 1, p. 101-123, 2020.
- FREIRE, P. **Pedagogia do oprimido**. 60. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.
- FUCHS, V. B. Chinese-driven frontier expansion in the Amazon: four axes of pressure caused by the growing demand for soy trade. **Civitas**, v. 20, n. 1, p. 16-31, 2020.
- FURLONG, K. Geographies of infrastructure 1: economies. **Progress in Human Geography**, v. 44, p. 572-582, 2020.
- GIHUB - Global Infrastructure Hub Ltd. **Strategic Partners**. Disponível em: <<https://www.gihub.org/>>. Acesso em: 22 fev. 2021a.
- GIHUB - Global Infrastructure Hub Ltd. **Investment in infrastructure tops the policy agenda in Brazil**. Disponível em: <<https://www.gihub.org/blog/investment-in-infrastructure-tops-the-policy-agenda-in-brazil/>>. Acesso em: 28 ago. 2021b.
- GIHUB - Global Infrastructure Hub Ltd. **Brazil's infrastructure investment agenda boosted by partnership with Global Infrastructure Hub**. Disponível em: <<https://www.gihub.org/news/brazils->

[infraestrutura-investimento-agenda-boosted-by-partnership-with-global-infraestrutura-hub/](#)>. Acesso em: 28 ago. 2021c.

GIHUB - Global Infrastructure Hub Ltd. **Ports provide ocean of opportunity for Brazil**. Disponível em: <<https://www.gihub.org/news/ports-provide-ocean-of-opportunity-for-brazil/>>. Acesso em: 28 ago. 2021d.

GIHUB - Global Infrastructure Hub Ltd. **Global Infrastructure Hub and IDB raise visibility frisk allocation to boost private investment in Brazil**. Disponível em: <<https://www.gihub.org/news/global-infraestrutura-hub-and-idb-raise-visibility-of-risk-allocation-to-boost-private-investment-in-brazil/>>. Acesso em: 28 ago. 2021e.

GONCALVES, O. D.; RODRIGUES, J. C.; SOBREIRO FILHO, J. Marés das rebeldias em Abaetetuba: dos rios da existência à resistência dos territórios na Amazônia paraense, Baixo Tocantins. **Revista Tamoios**, v. 15, n. 1, p. 80-103, 2019.

GURARA, D. et al. Trends and challenges in infrastructure investment in developing countries. **International Development Policy**, v. 10, n. 1, p. 1-32, 2018.

HARVEY, D. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo, Boitempo, 2016.

IKEDA, V. Y.; ADAMI, A. C. O.; BARROS, G. S. C. Impact of soy exports from the North on market integration: the case of Paranaguá and Sorriso. **Brazilian Journal of Development**, v. 6, n. 10, p. 79834-79855, 2020.

IYKE, B. N. The Penn Effect revisited: New evidence from Latin America. **Review of Development Economics**, v. 21, n. 4, p. 1364-1379, 2017.

KATO, K. Y. M.; LEITE, S. P. Land grabbing, financeirização da agricultura e mercado de terras: velhas e novas dimensões da questão agrária no Brasil. **Revista da ANPEGE**, v. 16, n. 29, p. 458 - 489, 2020.

KOJOLA, E.; PELLOW, D. N. New directions in environmental justice studies: examining the estate and violence. **Environmental Politics**, v. 30, n.1-2, p. 100-118, 2021.

LAMPA, R. Capital flows to Latin America (2003–17): A Critical Survey from Prebisch's Business Cycle Theory. **Review of Political Economy**, v. 33, n. 1, p. 103-125, 2021.

LEFEBVRE, H. **Lógica formal/lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

LIMA, M. S. B. Expansão da cadeia da soja na Amazônia setentrional: os casos de Roraima e Amapá. **Boletim de Geografia**, v. 38, n. 2, p. 79-93, 2020.

MACEDO, F. C.; GOMES JÚNIOR, E. G. Padrão de reprodução do capital, território e infraestrutura de transportes: os casos de Santarém (PA) e Itaituba (PA). **Boletim Goiano Geografia**, v. 39, p. 1-18, 2019.

MCMICHAEL, P. Political economy of the global food and agriculture system. In: KASSAM, A.; KASSAM, L. (Ed.). **Rethinking Food and Agriculture**, Londres: Elsevier Inc., 2021. p. 53-75.

MEDINA, G. S. Economia do agronegócio no Brasil: participação brasileira na cadeia produtiva da soja entre 2015 e 2020. **Novos Cadernos NAEA**, v. 24 n. 1, p. 231-254, 2021.

MESQUITA, J. R. C.; ALVES, L. F. N. Territorialização do agronegócio no estuário amazônico e re-existência camponesa: estudo de caso na Ilha do Capim, Abaetetuba/PA. **Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis**, v. 17, p. 01-18, 2020.

- MIRANDA, G. M. Justiça ambiental: múltiplas abordagens e escalas espaciais. **Revista Terra Livre**, v.1, n. 54, p. 405-433, 2020.
- MONDARDO, M. O local, o regional e o nacional como escalas geográficas das práticas, lutas e direitos: territorialidades indígenas latino-americanas. **Revista da ANPEGE**, v. 16, n. 30, p. 148-169, 2020.
- MOORE, A. Rethinking scale as a geographical category: from analysis to practice. **Progress in Human Geography**, v. 32, n. 2, p. 203-225, 2008.
- NIXON, R. Unimagined communities: developmental refugees, megadams and monumental modernity. **New Formations**, n. 69, p.62-80, 2010.
- NIXON, Rob. Como ler uma ponte. **RCC Perspectives**, n. 1, p. 105-114, 2014.
- OLIVEIRA, G. L.; MYERS, M. The Tenuous CoProduction of China's Belt and Road Initiative in Brazil and Latin America. **Journal of Contemporary China**, v.1, n. 1, p.1-19, 2020.
- OLIVEIRA et al. A Amazônia legal e os contornos da fronteira capitalista no século XXI. **ACTA Geográfica**, v.14, n.36, p. 137-161, 2020.
- PEINE, E. Chinese investment in the Brazilian soybean sector: Navigating relations of private governance. **Journal of Agrarian Change**, v. 21, n. 1, p. 71-89, 2021.
- PEREIRA, L. I. Estrangeirização da terra no Brasil: notas teóricas e metodológicas. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Três Lagoas**, v. 15, n. 29, p. 71-91, 2019.
- PEREIRA, F. G. G. **Implantação de terminal portuário no corredor logístico de exportação do Arco Norte**. 125f. Dissertação (mestrado em Engenharia Naval e Oceânica) -, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- PEREIRA, F. G. G.; BOTTER, R. C. B.; ROBLES, L. T. Fatores de decisão na implantação de terminal portuário público e privado no corredor logístico de exportação Arco Norte. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, v.13, n. 2, p. 225-247, 2020.
- PPI - Programa de Parcerias de Investimentos. **Relatório Encaminhado ao Congresso - ABRIL/2020**. Disponível em: <<https://www.ppi.gov.br/publicacoes-institucionais>>. Acesso em: 19 fev. 2021.
- RODRIGUES, J. C. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA**, v. 21, n. 42, p. 202-228, 2018a.
- RODRIGUES, J. C. **O Estado a contrapelo: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará**. 383 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2018b.
- RODRIGUES, J. C. Conflitos territoriais na Amazônia Oriental, Oeste do Estado do Pará: duas situações distintas, mas a mesma lógica imperativa. **Revista Cerrados**, v. 18, n. 02, p. 474-511, 2020.
- RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. **Caminhos de Geografia**, v. 16, n. 56, p. 1-21, 2015.
- RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. Política territorial no Oeste do Estado do Pará: identificação, análise e relação da política pública portuária do município de Itaituba. **Revista Geográfica Acadêmica**, v. 10, n. 1, p. 27-43, 2016.

- RODRIGUES, J. C.; HAZEU, M. T. Projetos de infraestrutura, desastres e indicativos para novos desastres em Barcarena, Pará, Brasil. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, v. 9, p. 818-838, 2019.
- RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Grandes projetos de infraestrutura na Amazônia: imaginário, colonialidade e resistências. **Revista NERA**, v. 23, n. 51, p. 89-116, 2020.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2006.
- SANTOS, G. A. O.; SCHUBER, E. S. M. Repercussões espaciais do Projeto Arco Norte no Distrito de Campo Verde – Itaituba/PA. **Revista InterEspaço**, v. 4, n. 12 p. 252-263, 2018.
- SCOTTON, B. et al. Brazil's northern arc ports and the frozen beef export chain: bottle necks and economic benefits. **Rev. Adm. UFSM**, v. 13, n. 1, p. 90-103, 2020.
- SCHINDLER, S.; KANAI, J. M. Getting the territory right: infrastructure-led development and the emergence of spatial planning strategies. **Regional Studies**, v. 55, n. 1, p. 40-51, 2021.
- SILVA, A. P.; BENDER, J. Exportação de grãos agrícolas pelo Arco Norte: Número de berços necessários no Porto de Santarém (PA). **E&S – Engineering and Science**, v. 9, n. 2, p. 1-13, 2020.
- SIMÕES, D. C.; CAIXETA-FILHO, J. V.; PALEKAR, U. S. Fertilizer distribution flows and logistic costs in Brazil: changes and benefits rising from investments in port terminals. **International Food and Agribusiness Management Review**, v. 21, n. 3, p. 407-422, 2018.
- SVAMPA, M. Commodities Consensus: Neoextractivism and Enclosure of the Commons in Latin America. **The South Atlantic Quarterly**, v. 114, n. 1, p. 65-82, 2015.
- THADANI, R. M. **Modelo de custos de transporte fluvial de soja entre Miritituba e os portos exportadores do Arco Norte**. 2020. 172 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.
- WANG, Q.; ZHANG, F. What does the China's economic recovery after COVID-19 pandemic mean for the economic growth and energy consumption of other countries?. **Journal of Cleaner Production**, v. 295, p. 1-20, 2021.