



UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓSGRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TERRITÓRIO, AMBIENTE E  
SOCIEDADE

ESTHER BEMERGUY DE ALBUQUERQUE

**CORREDOR TAPAJÓS - A NOVA ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO  
AMAZÔNICO VISANDO A COMPETITIVIDADE DA SOJA  
BRASILEIRA NO MERCADO MUNDIAL: O CASO DA HIDROVIAS  
DO BRASIL**

Salvador

2025

**ESTHER BEMERGUY DE ALBUQUERQUE**

**CORREDOR TAPAJÓS - A NOVA ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO  
AMAZÔNICO VISANDO A COMPETITIVIDADE DA SOJA  
BRASILEIRA NO MERCADO MUNDIAL: O CASO DA HIDROVIAS  
DO BRASIL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Território, Ambiente e Sociedade (PPGTAS), Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Profa. Dra. Laila Nazem Mourad

Linha de pesquisa: Tecnologias, gestões organizacionais, sociais e planejamento: desenvolvimento e conservação da natureza

Salvador

2025

Dados de Catalogação na Publicação (CIP)  
Ficha Catalográfica. UCSal. Biblioteca Dom Geraldo Majella Agnelo.

A345 Albuquerque, Esther Bemerguy de

Corredor Tapajós - a nova ordenação do território amazônico visando a competitividade da soja brasileira no mercado mundial: o caso da Hidrovias do Brasil / Esther Bemerguy de Albuquerque. – Salvador, 2025.

166 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Mestrado em Território, Ambiente e Sociedade. Linha de Pesquisa: Tecnologias, Gestões Organizacionais, Sociais e Planejamento: Desenvolvimento e Conservação da Natureza.

Orientadora: Profa. Dra. Laila Nazem Mourad.

1. Agronegócio 2. Logística 3. Amazônia 4. Financeirização  
I. Mourad, Laila Nazem – Orientadora II. Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação III. Título.

CDU 633.34:656.62(81)

## TERMO DE APROVAÇÃO


**Esther Bemerguy De Albuquerque**

**“CORREDOR TAPAJÓS - A NOVA ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO AMAZÔNICO  
VISANDO A COMPETITIVIDADE DA SOJA BRASILEIRA NO MERCADO  
MUNDIAL: O CASO DA HIDROVIAS DO BRASIL”.**

Dissertação aprovada como requisito para obtenção do grau de  
Mestre(a) em Território, Ambiente e Sociedade.


Salvador, 25 de agosto de 2025.

Banca Examinadora:

Documento assinado digitalmente  
 **LAILA NAZEM MOURAD**  
Data: 25/08/2025 13:04:33-0300  
Verifique em <https://validar.itl.gov.br>


---

Profa. Dra. Laila Nazem Mourad (Orientadora - UCSAL)

Documento assinado digitalmente  
 **CRISTINA MARIA MACEDO DE ALENCAR**  
Data: 03/09/2025 12:24:11-0300  
Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

---

Prof. Dr. Cristina Maria Macêdo de Alencar (Examinadora Interna -UCSAL)

Documento assinado digitalmente  
 **RUBENS MARCELO DE CAMPOS PINTO**  
Data: 02/09/2025 22:23:38-0300  
Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

---

Prof. Dr. Rubens Marcelo de Campos Pinto (Examinador Externo - USP)

À memória da minha mãe, Helena,  
fascinação e amor eternos.

Ao Itajaí,  
pelo carinho, dedicação e sabedoria que ilumina nossas vidas.

Ao Marcelo,  
companheiro das venturas e desventuras desta vida.

## **AGRADECIMENTOS**

À professora doutora Laila Nazem Mourad pelo aprendizado constante, não apenas nesta orientação, mas ao longo de todo o curso do mestrado.

À professora doutora Cristina Macêdo de Alencar, mestre em várias disciplinas e presença importante na mesa de qualificação e defesa desta dissertação.

Ao professor doutor Rubens Marcelo de Campos Pinto pela cuidadosa leitura e pelas sugestões apresentadas na banca de qualificação e defesa desta dissertação.

Ao Alexandre Yassu pela atenção e pelas recomendações pertinentes durante a qualificação.

À professora doutora Lucia Shimbo pela contribuição na discussão do projeto de dissertação.

*Nesta fase da vida nacional, esse papel extraordinário da ditadura do dinheiro em estado puro acaba de mostrar-nos, definitivamente, a dificuldade de regulação interna e também de regulação externa, já que cada empresa tem interesses que somente se exercem a partir da desregulação dos outros; ajuda a organizar a empresa em questão e desorganiza tudo o mais.*

(MILTON SANTOS)

ALBUQUERQUE, Esther Bemerguy de. Corredor Tapajós - a nova ordenação do território amazônico visando a competitividade da soja brasileira no mercado mundial: o caso da Hidrovias do Brasil. 2025. Orientadora: Laila Nazem Mourad. 166 f. il. Dissertação (Mestrado em Território, Ambiente e Sociedade) – Pró Reitoria de Pesquisa e Pós Graduação, Universidade Católica do Salvador, 2025.

## RESUMO

A Amazônia permanece, ainda no século XXI, como espaço-fronteira para acumulação capitalista, agregando novos processos a essa função como os aparatos logísticos e as redes multimodais de transporte que aceleram a realidade espaço-temporal dessa região. Nesse modelo, preserva-se a inserção subordinada da Amazônia a interesses exógenos à região, nacionais e internacionais, representados desde o século passado pelo advento dos grandes projetos minerais, agropecuários e hidrelétricos. O objetivo deste estudo é compreender, a partir de uma abordagem histórica do planejamento governamental para a Amazônia, como a territorialização das grandes corporações exportadoras de soja no Tapajós foi potencializada pela ação estatal, a partir da implementação de novas legislações e aparatos regulatórios favoráveis à organização da atividade logística por essas corporações que se beneficiaram de concessões, privatizações, financiamentos públicos, da financeirização do agronegócio, do uso das infraestruturas correlatas e da flexibilização do controle de terras públicas. A análise destes arranjos para a apropriação exploratória do território do corredor Tapajós permite concluir que o projeto logístico implementado nessa região demonstra profunda natureza colonialista, associada ao formato de enclave expropriador de riquezas regionais tangíveis e intangíveis, o que possibilita consequências que decerto terão potenciais de desarticular os modos de vida dos povos e comunidades tradicionais da Amazônia.

**Palavras-chave:** Agronegócio. Logística. Amazônia. Financeirização.

ALBUQUERQUE, Esther Bemerguy de. Tapajós Corridor - the new order of the Amazon territory aiming at the competitiveness of Brazilian soybeans in the world market: the case of Hidrovias do Brasil. 2025. Advisor: Laila Nazem Mourad. 166 f. il. Dissertation (Master in Territory, Environment and Society) - Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade Católica do Salvador, 2025.

## ABSTRACT

The Amazon remains, even in the 21st century, as a frontier space for capitalist accumulation, adding new processes to this function such as logistics devices and multimodal transport networks that accelerate the spatio-temporal reality of this region. In this model, the subordinated insertion of the Amazon is preserved to interests exogenous to the region, national and international, represented since the last century by the advent of the great mineral, agricultural and hydroelectric projects. The objective of this study is to understand, from a historical approach of government planning for the Amazon, how the territorialization of large soybean exporting corporations in Tapajós was enhanced by state action, from the implementation of new legislation and regulatory apparatus favorable to the organization of logistics activity by these corporations that benefited from concessions, privatizations, public financing, the financialization of agribusiness, the use of related infrastructures and the flexibilization of public land control. The analysis of these arrangements for the exploratory appropriation of the territory of the Tapajós corridor allows to conclude that the logistic project implemented in this region demonstrates a deep colonialist nature, associated with the format of expropriating which enables consequences that will certainly have the potential to disrupt the ways of life of traditional peoples and communities in the Amazon

**Keywords:** Agribusiness. Logistics. Amazon. Financialization.

## Lista de Figuras

<b>Figura 1</b> - Áreas protegidas e localização geográfica, Itaituba, 2024.....	19
<b>Figura 2</b> - Estado do Maranhão e Grão-Pará .....	29
<b>Figura 3</b> - Políticas públicas de ocupação da Amazônia .....	42
<b>Figura 4</b> - Eixos de desenvolvimento delimitados pelo PIN .....	43
<b>Figura 5</b> - Rede hierárquica de assentamentos: rurópolis e agrovilas .....	43
<b>Figura 6</b> - Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) .....	49
<b>Figura 7</b> - Vetores logísticos considerados no PNLT.....	58
<b>Figura 8</b> – Corredores logísticos estratégicos – exportação, 2017 .....	60
<b>Figura 9</b> – Cenário PNL 2025 – Rede PNL Multimodal.....	61
<b>Figura 10</b> - Área de influência da soja, 2007.....	74
<b>Figura 11</b> - O Arco Norte, 2016 .....	75
<b>Figura 12</b> - Principais infraestruturas do Arco Norte na Amazônia Legal, 2024.....	76
<b>Figura 13</b> – Taxa de crescimento da produção de soja, 2013-2024 .....	82
<b>Figura 14</b> – Taxa de crescimento da exportação (ton <sup>o</sup> ) de soja, 2014 .....	84
<b>Figura 15</b> - Complexo logístico do Tapajós, 2024 .....	103
<b>Figura 16</b> – ETC Cianport, a Unitapajós, Hidrovias do Brasil e a Cargill .....	104
<b>Figura 17</b> – Instalações privadas autorizadas, 1900-2024.....	107
<b>Figura 18</b> - Imagem da ETC da Cianport em Miritituba, 2016 .....	108
<b>Figura 19</b> - Comboio de balsas no rio Tapajós,2022.....	108
<b>Figura 20</b> – Porto de Santarém e Terminal da Cargill.....	111
<b>Figura 21</b> - Porto de Vila do Conde, 2025.....	113
<b>Figura 22</b> - Porto de Santana e a área de silos da Cargill, 2025 .....	115
<b>Figura 23</b> - Entroncamento da BR 163 com a BR 230, 2022.....	119
<b>Figura 24</b> – Grupo empresarial Hidrovias do Brasil S.A, 2024 .....	140
<b>Figura 25</b> - Imagens do comboio de 35 balsas da Hidrovias do Brasil .....	147

## Lista de Tabelas

<b>Tabela 1</b> - Soja – Brasil e regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste, 2013-2024 .....	81
<b>Tabela 2</b> - Exportações brasileiras de soja com destino à China e à União Europeia, 2014-2024 .....	84
<b>Tabela 3</b> – Empresas localizadas em Miritituba e os equipamento que controlam no corredor Tapajós, 2016-2022 .....	107
<b>Tabela 4</b> - Principais complexos portuários do corredor logístico do Tapajós, 2014-2024 ..	109
<b>Tabela 5</b> – Exportações: complexo portuário de Santarém, 2014/2024 .....	111
<b>Tabela 6</b> – Exportações: complexo portuário Belém-Vila do Conde, 2014/2024 .....	113
<b>Tabela 7</b> – Exportações: complexo portuário de Santana.....	116
<b>Tabela 8</b> - Transportes anuais de carga pelas hidrovias Madeira e Tapajós, 2011-2023 .....	121
<b>Tabela 9</b> - Valor do estoque e patrimônio líquido dos títulos do agronegócio .....	128
<b>Tabela 10</b> - Crédito rural - Valores contratados (R\$ Milhões) e participação % das fontes de financiamento .....	131
<b>Tabela 11</b> - Composição acionária – Bunge Limited Common Shares (BG) Institucional Holdings.....	137
<b>Tabela 12</b> – CIANPORT – <i>Joint venture</i> Agrosoja e Fiagril, 2022/2024 .....	138
<b>Tabela 13</b> - Composição acionária - HBSA - evolução 2021 – 2024.....	142
<b>Tabela 14</b> - Atividades logísticas da HBSA, 2018 - 2024 .....	142
<b>Tabela 15</b> - HBSA – Corredor Tapajós,2014-2017 .....	145
<b>Tabela 16</b> - HBSA - operações no corredor Tapajós, 2016/2017 .....	146
<b>Tabela 17</b> - Maiores portos - Miritituba.....	146
<b>Tabela 18</b> - Financiamentos do BNDES à HBSA, Desembolsos, 2014/2016.....	149
<b>Tabela 19</b> - Investimentos indiretos do BNDES na HBSA .....	150
<b>Tabela 20</b> - Principais instrumentos de dívida da Hidrovias do Brasil S. A.....	151
<b>Tabela 21</b> - HBSA – Lucros/prejuízos e endividamento, 2020-2024.....	151

## **Lista de Quadros**

<b>Quadro 1</b> - Amazônia: políticas e impactos regionais.....	27
Quadro 2 - ETC e TUP no Arco Norte .....	77
<b>Quadro 3</b> - Planos e programas nacionais e regionais - impactos na provisão de infraestruturas no Tapajós e no agronegócio .....	91
<b>Quadro 4</b> - Instrumentos de financeirização do agronegócio, 1994-2022 .....	125
<b>Quadro 5</b> - A securitização dos títulos do agronegócio.....	127

## Lista das siglas

ADM . Arche Daniels Midland Company  
ALBRAS. Alumínio Brasileiro S.A.  
ALCAN . Aluminium Limited of Canada  
ALUNORTE. Alumina do Norte do Brasil S.A.  
ANBIMA . Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais  
ANTAQ . Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
ANTT . Agência Nacional de Transportes Terrestres  
APA . Área de Proteção Ambiental  
BACEN . Banco Central do Brasil  
BASA. Banco de Crédito da Amazônia  
BCB. Banco de Crédito da Borracha  
BIRD. Banco Interamericano para Reconstrução e Desenvolvimento  
BNDE. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico  
BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
BNDESPAR. BNDES Participações S.A.  
CAR . Certificado de recebíveis do agronegócio  
CDA . Certificado de Depósito Agrícola  
CDCA . Certificado de Direitos Creditórios do Agronegócio  
CDP . Companhia Docas do Pará  
CDSA . Companhia Docas de Santana  
CIR . Cédula Imobiliária Rural  
CMBEU. Comissão Mista Brasil.Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico  
CNI . Confederação Nacional da Indústria  
CNT . Confederação Nacional de Transportes  
COFER . Comissão Federal de Transportes Ferroviários  
CONAB . Companhia Nacional de Abastecimento  
CONSAD . Consórcios de Segurança Alimentar e Desenvolvimento Local  
CPR . Cédula de Produto Rural  
CRA . Certificado de Recebíveis do Agronegócio  
CSN° Companhia Siderúrgica Nacional, Conselho de Segurança Nacional  
CVM . Comissão de Valores Mobiliários  
CVRD. Companhia Vale do Rio Doce  
DNER . Departamento Nacional de Estradas de Rodagem  
DNIT . Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
EIA . Estudos de Impacto Ambiental  
EMBRAPA . Empresa brasileira de pesquisa agropecuária  
EMPA. Empresa de Mineração, Exportação e Pesquisa do Amapá  
ENID. Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento  
EPL. Empresa de Planejamento e Logística  
ETC . Estações de Transbordo de Cargas  
FAPESPA . Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas  
FCO. Fundo Constitucional de Financiamento do Centro Oeste  
FEESC. Fundação de Ensino e Engenharia de Santa Catarina  
FED. Federal Reserve System  
FGTS . Fundo de garantia do tempo de serviço  
FIAGRO. Fundo de investimento nas cadeias produtivas agroindustriais  
FMI. Fundo Monetário Internacional

FND. Fundo Nacional de Desestatização  
FNO. Fundo Constitucional de Financiamento do Norte  
FOB. Free on Board  
FUNCAFE . Fundo de defesa da economia cafeeira  
GATT. Acordo geral sobre tarifas e comércio (General Agreement on Tariffs and Trade)  
GEIPOT. Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes  
HBSA. Hidrovias do Brasil  
IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
ICOMI. Indústria e Comércio de Minérios Ltda.  
IME . Instituto Militar de Engenharia  
INCRA. Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária  
IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada  
LCA . Letra de Crédito do Agronegócio  
MAPA . Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
MPE . Ministério Público Estadual  
MPF . Ministério Público Federal  
NAAC. Nippon Amazon Aluminum Corporations  
OMC. Organização Mundial do Comércio  
OPAEP. Organização dos Países Árabes Exportadores de Petróleo  
PAC. Programa de Aceleração do Crescimento  
PAM. Produção Agrícola Municipal  
PDR. Programa de Dinamização Regional  
PDRSX. Plano de Desenvolvimento do Xingu  
PINº Programa de Integração Nacional  
PGC. Programa Grande Carajás  
PIB. Produto Interno Bruto  
PIC. Projetos Integrados de Colonização  
PIL. Programa de Investimento em Logística, Programa de Investimento em Logística  
PIN . Programa de Integração Nacional  
PND. Plano Nacional de Desenvolvimento  
PND. Plano Nacional de Desestatização  
PNDR. Política Nacional de Desenvolvimento Regional  
PNLI. Plano Nacional de Logística Integrada  
PNLT. Plano Nacional de Logística e Transportes, Plano Nacional de Logística e Transportes  
PNOT. Política Nacional de Ordenamento Territorial  
POLAMAZÔNIA. Programa de Polos Agrícolas e Agrominerais da Amazônia  
POT. Planos Operacionais de Transportes  
PPA. Plano Plurianual  
PPI. Programa de Parceria de Investimentos  
PPP. Parcerias Público.Privadas  
PROTERRA. Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste  
PTC. Programa Territórios da Cidadania  
RDC. Regime Diferenciado de Contratações  
RIMA. Relatório de Impacto Ambiental  
SCD. Sociologia Crítica do Desenvolvimento  
SEMA. Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade  
SEP/PR. Secretaria de Portos da Presidência da República

SEST. Secretaria de Controle sobre as Empresas Estatais Sociedades de Propósitos Específicos

SIG. Sistema de Informação Geográfica

SPE. Sociedades de Propósitos Específicos

SPVEA. Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUDAM. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

TEM-T. Rede Transeuropeia de Transportes

TERFRONº Terminal Portuário Fronteira Norte

TFA. Território Federal do Amapá

TGPM. Terminal de Grãos Ponta da Montanha

TRAMOESTE. Sistema de Linhas de Transmissão do Oeste do Pará

TUP. Terminais de Uso Privado

WA. Warrant Agropecuário

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	<b>17</b>
1.1 METODOLOGIA.....	23
<b>2. CONTRIBUIÇÕES SOBRE A GENEALOGIA DO MODELO ATUAL</b> .....	<b>26</b>
2.1 NOTAS INTRODUTÓRIAS: DO PERÍODO COLONIAL À DITADURA MILITAR NA AMAZÔNIA.....	26
2.2 A INFLUÊNCIA NEOLIBERAL NO PLANEJAMENTO REGIONAL E DAS INFRAESTRUTURAS.....	46
<b>3. O CORREDOR LOGÍSTICO DO TAPAJÓS: A NOVA ORDENAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL VISANDO A COMPETITIVIDADE</b> .....	<b>64</b>
3.1 A CONSTRUÇÃO DA REGIÃO ARCO NORTE: CONTROLE DA FRONTEIRA AGRÍCOLA E CONSTITUIÇÃO DE UM COMPLEXO LOGÍSTICO PARA EXPORTAÇÃO DE <i>COMMODITIES</i> .....	70
3.2 AS MÚLTIPLAS INTERPRETAÇÕES SOBRE A NATUREZA E O IMPACTO DO CORREDOR LOGÍSTICO DO TAPAJÓS.....	85
3.2.1 <i>A consolidação do poder do capital à escala regional</i> .....	98
3.2.2 <i>Os equipamentos e as infraestruturas do Tapajós</i> .....	103
<b>4 PRINCIPAIS MUDANÇAS NO FINANCIAMENTO DA PRODUÇÃO E DA CIRCULAÇÃO DA SOJA - O CASO DA HBSA</b> .....	<b>123</b>
4.1 OS FUNDOS FINANCEIROS NO TAPAJÓS E O CASO DA HIDROVIAS DO BRASIL.....	132
4.1.1 <i>Hidrovias do Brasil (HBSA)</i> .....	140
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>153</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>156</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Durante o ciclo expansivo da economia brasileira que ocorreu no período da ditadura militar, entre o final da década de 1960 e 1973, a economia da Amazônia foi incorporada ao processo de industrialização das regiões sul e sudeste do país e a dinâmica do capitalismo nacional e internacional, como fornecedora de matérias-primas, sob a ideologia da segurança nacional e dos riscos à integridade territorial. A partir de 1964, a ditadura militar concebeu um conjunto de políticas que visavam à “ocupação” da região, justificadas pela suposição de que ela seria um território sem povo e vazio de significados, um território fronteira a ser “civilizado”, colonizado pela racionalidade e pelos valores do capital (CASTRO, 2010).

O avanço da fronteira agrícola e econômica sobre a Amazônia, apresentada como projeto de integração nacional, associado à ideologia de progresso e desenvolvimento, próprios da década de 1970 foi a resposta do capital nacional e internacional, assumida pelo Estado brasileiro, à nova dinâmica do sistema-mundo (CASTRO, 2010).

A expansão de atividades extrativas de matérias-primas, com o protagonismo desses capitais foi percebido na forma de grandes projetos minerários e agropecuários, na construção de infraestrutura viária, de transportes e de comunicação, visando conectar a Amazônia ao centro industrializado do Brasil, como fornecedora de matérias-primas e como mercado consumidor para os produtos industrializados. A a edição de medidas institucionais para dar viabilidade ao projeto de integração, e na parte ocidental, a promoção da industrialização subsidiada na Zona Franca de Manaus levaram à urbanização da região e promoveram uma trajetória inaudita de conflitos entre esses capitais e as populações locais, incluindo povos e comunidades tradicionais<sup>1</sup> (BECKER, 2015).

A ascensão do neoliberalismo no Brasil, a partir do governo de Fernando Collor de Mello (1990), intensificou-se sob os governos de Itamar Franco e de Fernando Henrique Cardoso, que priorizaram ajustes fiscais, políticas monetárias,

---

<sup>1</sup> De acordo com o Decreto nº. 6040, de 2007, da Presidência da República, Povos e Comunidades tradicionais são grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição.

desregulamentação e privatizações. Crises financeiras internacionais levaram esses governos a buscar o auxílio do FMI e adotar o receituário do Consenso de Washington<sup>o</sup>. Como resultado, observou-se maior internacionalização da produção, privatização e desindustrialização, o que gerou desemprego e exclusão social, apesar da estabilidade monetária (TEIXEIRA; PINTO, 2012).

No contexto do mundo globalizado, o ganho de competitividade da economia brasileira passou a ser uma exigência crescente do programa neoliberal, identificado no déficit de infraestruturas do país e considerado um dos principais “entraves” ou “gargalos” na linguagem de mercado para o desempenho das empresas.

Na década de 1990, o governo de Fernando Henrique Cardoso tentou responder a essa demanda com os programas Brasil Ação (1996) e Avança Brasil (2000-2003) que priorizavam projetos de infraestrutura financiados pela iniciativa privada, mas com pouco sucesso devido à falta de investimento público, diante das restrições orçamentárias impostas pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) (TEIXEIRA; PINTO, 2012).

As limitações financeiras só foram resolvidas, em alguma medida, no segundo mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o lançamento em 2007 do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que viabilizou a carteira de projetos planejada pelo seu governo e por governos anteriores visando a competitividade empresarial. Na Amazônia, a carteira de projetos do PAC foi constituída à revelia da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), contribuindo para a fragmentação<sup>2</sup> do território com “investimentos de caráter espacialmente seletivos” ((LEITÃO, 2009, p. 230).

No Brasil, as novas dinâmicas de controle e de fragmentação territorial acompanharam a globalização desde a década de 1980, como a formação de “enclaves competitivos voltados à exportação” (YASSU; KLINK, 2024, p. 5). Seguindo essa lógica, o corredor logístico<sup>3</sup> do Tapajós vem sendo implementado desde 2014, em Miritituba, distrito de Itaituba (PA), para ser viabilizado como alternativa mais econômica e com

---

<sup>2</sup> Segundo Becker (1988), o espaço tecnificado e globalizado é homogeneizado pelo dinheiro e pelas trocas, mas fragmentado pela apropriação seletiva do território caracterizada pela privatização da terra, redução do controle estatal e aumento dos conflitos sociais e territoriais, particularmente nas áreas de fronteira.

<sup>3</sup> Corredor logístico é definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (2023) como “uma integração planejada e otimizada dos pontos de produção e os pontos de escoamento, os quais normalmente são um terminal portuário. Essa integração é ainda mais efetiva através do planejamento multimodal, que, conforme já estabelecido, “necessita de ampla integração tecnológica e informacional para que esse corredor de transportes seja ainda mais eficiente” (*ibidem*, p. 14 e 15).

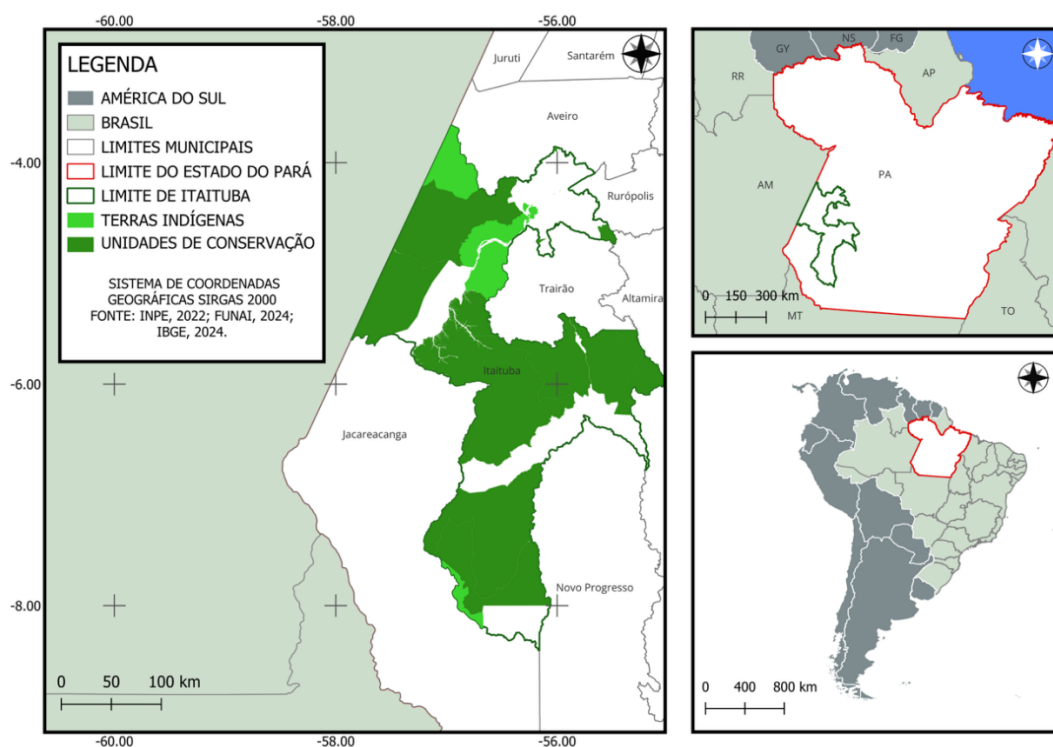
menor tempo de circulação da produção de soja do Centro-Oeste até a China e a Europa, em relação às infraestruturas do Sul e do Sudeste.

Fearnside (2006) antecipava os impactos da soja na Amazônia, entre eles a destruição causada pelos grandes projetos a ela associada, especialmente de transporte e a ameaça dessa commodity aos habitats naturais da região com consequências deletérias para áreas localizadas além daquelas plantadas diretamente com a soja.

A cidade de Itaituba, principal “nó logístico” do corredor Tapajós (BARROS, 2019, p. 395), abrange 86% da Área de Proteção Ambiental (APA) do Tapajós, localizada em uma área de dois milhões de hectares. Além da APA, a cidade abriga a Floresta Nacional de Itaituba II, unidade de conservação de uso sustentável e a terra indígena Sawré Muybu, habitada pelo povo Munduruku. O total de áreas protegidas alcança 76% (FAPESPA, 2018) da área total do município.

Apesar da extensão das áreas protegidas, demarcadas pelo governo federal, o meio ambiente de Itaituba está ameaçado pelo complexo rodoviário e fluvial que constitui o corredor Tapajós, cuja localização de Itaituba e a dimensão das áreas de conservação e terras indígenas em relação ao território de Itaituba pode ser observada na Figura 1.

**Figura 1** – Áreas protegidas e localização geográfica, Itaituba, 2024



Fonte: Elaborado por Regina Gouvea, 2024.

O corredor Tapajós<sup>4</sup> é constituído pelas rodovias BR-163, BR-230 e BR-364; pelos portos de Porto Velho (Porto Velho - RO), Itaituba (Itaituba - PA), Santarém (Santarém - PA), Vila do Conde (Barcarena - PA), e Santana (Santana - AP) e pelos rios Madeira, Amazonas e Tapajós, transformados em hidrovias para a exportação de soja. Além dessas infraestruturas públicas, o corredor possui equipamentos privados como as Estações de Transbordo de Cargas (ETC), os Terminais de Uso Privado (TUP), bem como os silos e armazéns para o estoque de soja (RODRIGUES, 2018; BARROS, 2019; TINOCO, 2019). Frotas de caminhões, barcaças e balsas viabilizam o fluxo de *commodities*<sup>5</sup> entre esses equipamentos e o destino das mercadorias, os mercados internacionais.

O rio Tapajós tornou-se uma das mais importantes rotas de exportação de soja na região de expansão da fronteira agrícola, participando de “uma cadeia de produção de valor globalizada e financeirizada”, um típico empreendimento do estado neoliberal<sup>6</sup> :

Tais fluxos não são mais a resultante da implantação de grandes projetos, dirigidos pelo Estado, numa lógica de interação e ocupação do território nacional, fundada em efeitos polarizadores, e indutores de hierarquias territoriais características do mundo urbano-fordista. Com o advento da hegemonia do neoliberalismo como racionalidade social dominante, esses novos fluxos carregam consigo as novas formas, globalizadas e financeirizadas, de estruturação de cadeias globais de produção de valor, conectando localidades aos circuitos de produção e distribuição de mais-valia, a partir, agora, da implantação dos chamados grandes empreendimentos que, neste novo mundo, assumem o papel de estruturadores do espaço (TINOCO, 2019, p. 89).

---

<sup>4</sup> No planejamento da ANTT (2023) não há um corredor logístico do Tapajós. A Agência trata o Arco Norte, região que será apresentada no capítulo II, como um corredor logístico para exportação de soja e milho. Esse corredor é estruturado pela Agência em três eixos: Madeira (modais rodoviário e hidroviário), Tapajós (modais rodoviário e hidroviário) e Tocantins (modais rodoviário e ferroviário). Porém, com base em estudos acadêmicos anteriores, consideramos mais adequado trabalhar com a ideia do corredor logístico do Tapajós que corresponderia às rotas do eixo Madeira que transportam a soja desde o oeste de Mato Grosso até os portos de Santarém ou de Barcarena e as rotas do eixo Tapajós que transportam a soja do Noroeste, Norte, Nordeste e Centro de Mato Grosso até os portos de Santarém, Santana ou Barcarena. O ponto comum entre essas rotas é o uso do rio Tapajós para alcançar os portos de destino da soja produzida no Centro-Oeste.

<sup>5</sup> *Commodities*: palavra de origem inglesa, plural da palavra *commodity* que significa mercadoria. Atualmente, é um termo genérico utilizado para designar mercadorias primárias ou com baixo grau de industrialização, originadas na natureza, tais como alimentos ou matérias-primas que são comercializadas entre países e que possuem seus valores regulados por meio de cotações do mercado internacional.

<sup>6</sup> Seguindo a linha argumentativa de Dardot e Laval, Tinoco (2019) considera a financeirização uma “nova razão do mundo”, a lógica neoliberal, que garante, apoiada pelo Estado, o domínio das regras da competição em todos os domínios da vida. Para o autor, a financeirização, junto com a globalização e a hegemonia da racionalidade neoliberal, é uma característica do capitalismo contemporâneo.

David Harvey (2011, p. 64) analisa a crescente apropriação de bens ecológicos comuns pelas corporações transnacionais<sup>7</sup> como uma resposta às lutas sociais pela preservação desses bens e territórios tradicionais. Segundo ele, as corporações veem essas lutas como “entraves” à acumulação capitalista que depende cada vez mais de mecanismos de ajuste espaço-temporais para acelerar a circulação de mercadorias, ou seja, de controle territorial.

O autor aponta que menores custos de transportes e de comunicação implicam maior produção de valor nos circuitos de realização e circulação das mercadorias, seja porque reduzem o espaço-tempo para a obtenção de matérias primas, seja porque agilizam a colocação de bens finais nos mercados mais distantes. Neste sentido, a produção de valor através da mais-valia extraída do trabalho se realiza quando o produto alcança o mercado, permitindo a acumulação de capital e criando um ciclo contínuo onde o capital se expande, portanto “o imperativo da acumulação implica consequentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais” (HARVEY, 2005, p. 48).

Para Santos (2006, p. 158), a acumulação requer um sistema novo de objetos e ações e a reconfiguração do território face à dominância do capital produz um “tempo novo” social, “transgredindo a distância”, sobrepondo-se à natureza.

Considerando a importância dos mecanismos de ajuste espaço-temporais no capitalismo contemporâneo similares ao corredor de exportação localizado no Tapajós, o objetivo deste estudo é compreender como o Estado contribuiu para a territorialização de corporações transnacionais exportadoras de soja na Região, com políticas de perfil neoliberal que permitiram o domínio da atividade logística por essas empresas via privatização, autorização ou concessão de bens públicos; o financiamento público das atividades privadas; o uso das infraestruturas públicas correlatas e a posse ou a apropriação privada de terras.

Subsidiariamente, pretende-se entender como o processo de financeirização via fundos globais de investimento e de bancos públicos nacionais opera no território tapajônico, a partir do exemplo da Hidrovias do Brasil (HBSA)<sup>8</sup>, a maior provedora no

---

<sup>7</sup> Corporações ou Corporações transnacionais serão usadas no texto para empresas “que controlam por mecanismos de propriedade direta ou via contratos, uma enorme rede de subsidiárias produtivas e comerciais espalhadas em países escolhidos conforme sua estratégia central de distribuição de suas atividades produtivas e comerciais” (SAWAYA, 2021, p. 100).

<sup>8</sup> A HBSA é uma empresa de capital aberto, criada em 2010 pelo fundo Pátria (P2 Brasil Infraestrutura); esse fundo é administrado pela BRL TRUST, que é gestora de 618 outros fundos de investimento com patrimônio líquido de, aproximadamente, R\$ 360,4 bilhões (INFOMONEY, 2023).

ramo de logística integrada na América Latina e a principal transportadora de grãos – soja e milho –, oriundos das ETC de Miritituba, no rio Tapajós.

O Estado, como agente desse projeto logístico atuou por meio de financiamentos; concessões de terras; arrendamentos de áreas portuárias; priorização das infraestruturas regionais no orçamento da União e nos diversos planos e programas que visavam desenvolver a infraestrutura logística do Brasil (RODRIGUESA, 2018), como o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), o PAC, o Programa de Investimento em Logística (PIL) e o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

A ação estatal foi fundamental para a implementação do complexo logístico do Tapajós, elo da cadeia de produção de *commodities* controlada pelas grandes corporações do agronegócio mundial, instituído sem consulta prévia aos povos originários e tradicionais que foram afetados tanto pelas infraestruturas do projeto quanto pelo modo de produzir associado a ele, que lhes exclui. Esta dissertação se desdobra em três capítulos, além da introdução e das considerações finais.

O capítulo 2 discute a luta histórica pela dominação da Amazônia, desde o primeiro século da colonização do Brasil até a atualidade, destacando o conflito entre a imposição de uma racionalidade capitalista e as lutas dos povos indígenas e populações tradicionais da região pela preservação da natureza e dos seus modos de vida. De forma que realiza uma crítica as políticas de ocupação e os projetos de integração nacional que favoreceram aos interesses corporativos em detrimento das comunidades locais, desde as políticas de desenvolvimento dos governos de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e dos governos da ditadura militar. Além de discorrer sobre a influência das políticas neoliberais nas estratégias de desenvolvimento para a Amazônia, que vigoram desde o governo de Fernando Collor de Mello até os dias atuais.

O capítulo 3 descreve o corredor logístico do Tapajós e contextualiza o planejamento de infraestruturas no Brasil, desde os projetos de transporte, portos, energia e armazéns agrícolas priorizados pela Comissão Mista Brasil - Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico, estabelecida em 1951. O projeto Arco Norte é apresentado nesse capítulo como uma região delimitada pelo agronegócio, apoiada pelo Estado, com o objetivo de controlar as fronteiras agrícolas no Norte e Nordeste do Brasil. O projeto mostra como o agronegócio busca não apenas aumentar a produção de soja nessas áreas, mas também dominar a infraestrutura logística para exportar com menores custos a produção de soja do Centro-Oeste, do Norte e do Nordeste.

Esse capítulo estuda ainda os usos das infraestruturas e dos equipamentos do corredor logístico do Tapajós articulados ao “ajuste espacial” que favorece a acumulação de capital e, ao mesmo tempo, impacta a região do Tapajós, uma das maiores reservas de biodiversidade da Amazônia. Busca-se, também, evidenciar que o controle do território por essas empresas é um fator que dificulta a regulação ambiental e o controle social.

O Capítulo 4 apresenta o conceito de financeirização adotado nesta dissertação e mostra como as políticas neoliberais da década de 1990 iniciaram o ciclo de financeirização do agronegócio no Brasil, inaugurado com a autorização para emissão do Certificado do Produtor Rural (CPR). É realizada a descrição como, entre 2004 e 2019, houve a diversificação dos instrumentos financeiros para o setor, aumentando a relevância do mercado de capitais no financiamento agrícola e reduzindo a dependência do crédito público.

Além disso, examina o papel da Hidrovias do Brasil S. A. (HBSA) que atua na importação de fertilizantes e no gerenciamento de corredores logísticos no Brasil, mostrando a interação entre mercados financeiros, estratégias corporativas e regulamentação governamental na territorialização da empresa no Tapajós.

## 1.1 METODOLOGIA

Este trabalho se baseia em uma bibliografia selecionada que envolve importantes reflexões sobre o tema das infraestruturas na Amazônia e busca compreender o tema à luz de interpretações sobre o capitalismo contemporâneo e suas contradições, mobilizando principalmente, teóricos da tradição crítica da economia política.

As referências regionais foram Edna Castro que elaborou análises dos projetos de desenvolvimento na Amazônia a partir do arcabouço teórico próprio e sistematizado como uma Sociologia Crítica do Desenvolvimento (SCD); Violeta Loureiro que define a Amazônia como colônia do Brasil a partir da análise das políticas de Estado voltadas para a região, desde a ditadura militar até a atualidade; Bertha Becker, que pensou a Amazônia na mundialização contemporânea, como espaço-fronteira agrícola e pastoril, extrativista, financeira e urbana; Karina Oliveira Leitão e sua tese de doutorado sobre o Programa de Aceleração do Crescimento no estado do Pará e Jondison Cardoso Rodrigues, que tem produzido diversos artigos sobre a infraestrutura logística do Tapajós, desde a sua tese de doutorado “O Estado a contrapelo: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no Oeste do Pará”.

Para melhor compreender o impacto da globalização e os desdobramentos das políticas neoliberais nas estratégias nacionais de desenvolvimento, foram utilizadas as concepções teóricas de Milton Santos, que já havia alertado em 1992: “nos tempos presentes, a competitividade toma como discurso o lugar que, no início do século, ocupava o Progresso e, no pós-guerra, o Desenvolvimento” (SANTOS, 2002, p. 6).

A nova geografia da acumulação capitalista introduzida por David Harvey, por sua vez, traz importantes insumos teóricos para explicar as exigências de maior velocidade ao circuito de produção e comercialização das principais *commodities* agrícolas. A sua noção de “acumulação por espoliação” será utilizada para o bom entendimento acerca do processo de acumulação capitalista desde o período neoliberal.

A financeirização será estudada a partir do conceito de dominância do capital fictício no processo de acumulação capitalista, desenvolvido no Brasil por Lêda Paulani. Para a percepção de como a expansão da logística esteve vinculada à financeirização, serão considerados os textos de Beatriz Rufino; Alexandre Yassu; Jeroen Johannes Klink, entre outros. Esses autores estudam a relação entre as concessões de infraestrutura e os produtos financeiros que decorrem da atividade de gestão desses ativos logísticos; como as diversas formas de propriedade estruturadas ao longo das cadeias produtivas são estratégicas para viabilizar a extração de riquezas localmente e a sua posterior distribuição nos centros financeiros mundiais. Eles destacam a preponderância das empresas Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Cargill e Louis Dreyfus no processo de mundialização capitalista do setor agroalimentar<sup>9</sup>.

Para o diagnóstico territorial utilizamos os conceitos fundamentais da aplicação do Sistema de Informação Geográfica (SIG): “localização, distribuição, associação, interação e evolução espacial”. As análises geoespaciais ampliaram a investigação do objeto de pesquisa, considerando as possibilidades do SIG como “uma revolução técnica, mas também teórica”, para a compreensão do espaço ((BUZAI, 2012, p. 1-2). O uso desse instrumental é relevante para expandir a percepção real dos conceitos de globalização e de meio técnico-científico-informacional elaborados por Milton Santos.

Os mapas utilizados foram construídos no aplicativo QGIS a partir de arquivos *shapefiles* contendo dados quantitativos coletados digitalmente, utilizando dados

---

<sup>9</sup> As corporações do setor atuam como intermediárias entre os produtores e os consumidores de *commodities*, disponibilizando o crédito e logística para a comercialização. Podem controlar também o financiamento da produção e a disponibilização de insumos, entre outros fatores produtivos.

secundários de domínio público no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e no site MapBiomas que reúne informações georreferenciadas de diversas instituições governamentais e privadas para o monitoramento de políticas públicas.

Para a análise da produção de soja foram utilizados os dados da pesquisa Produção Agrícola Municipal (PAM), do IBGE. Para mensurar a exportação foram utilizados dados da Estatísticas de Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro, plataforma vinculada ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA). Os financiamentos públicos para as empresas proprietárias de infraestruturas logísticas no Tapajós foram identificados, especialmente, no site do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sem prejuízo da consulta a outras instituições estatais. Os movimentos financeiros das empresas no mercado de capitais e ações foram identificados nos relatórios da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Outros insumos importantes são os estudos institucionais realizados por movimentos, organizações sociais, entidades representativas do agronegócio e pelos governos federal e estaduais.

Essas informações foram armazenadas em um banco de dados quantitativo e em outro qualitativo em uma conta no Google Drive. Os dados quantitativos foram coletados digitalmente, utilizando dados secundários de domínio público. As análises quantitativas utilizadas para a investigação do objeto de pesquisa ao longo do período proposto para observação, entre 2014 e 2024, foram analisados por meio de métodos estatísticos, matemáticos ou computacionais e organizados em séries históricas, tabelas e gráficos, utilizando o programa Microsoft Excel para Mac, versão 16.62.

## 2. CONTRIBUIÇÕES SOBRE A GENEALOGIA DO MODELO ATUAL

### 2.1 NOTAS INTRODUTÓRIAS: DO PERÍODO COLONIAL À DITADURA MILITAR NA AMAZÔNIA

A disputa pelo rio das Amazonas foi intensa no primeiro século da colonização. Portugueses, espanhóis, franceses e ingleses realizaram expedições de reconhecimento, penetração do território e contatos com os povos originários que lhes forneciam produtos da floresta intermediados por meio de escambo. Esse período foi marcado por conflitos e tensões entre os povos indígenas e os portugueses que buscavam impor a cultura europeia à nova Colônia (REIS, 1965).

Na sequência desse período, as políticas de ocupação e os projetos de integração favoreceram os interesses mercantis em detrimento das comunidades locais desde o Império, incluindo a República e as políticas de desenvolvimento dos governos de Getúlio Vargas, de Juscelino Kubitschek e da ditadura militar (ANDRADE, 2010; 2018; LOUREIRO, 2022).

Essas políticas levaram à privatização de terras de uso tradicionalmente coletivo e à consequente expropriação dos modos de vida da população indígena, quilombola, campesina<sup>10</sup> e ribeirinha, alimentando uma estrutura social desigual, que até hoje caracteriza a região, levando ao desmatamento generalizado e à degradação ambiental (LOUREIRO, 2022).

Pode-se associar a expropriação dos bens comuns dos povos e comunidades tradicionais ao processo de acumulação de capital baseado no conceito de “acumulação por espoliação”, desenvolvido por Harvey (2014). O autor parte da crítica à teoria geral da acumulação de Karl Marx que considera a atividade predatória e fraudulenta uma “etapa original”, não mais relevante quando a reprodução ampliada do capital se fizesse dominante.

---

<sup>10</sup> Usamos o termo no sentido dado pelo prof. Francisco de Assis Costa da Universidade Federal do Pará (UFPA) que utiliza a designação para tratar as “populações tradicionais na Amazônia – por vezes designados ribeirinhos ou caboclos, por vezes simplesmente seringueiros, por vezes, ainda, agricultores familiares praticantes de sistemas agroflorestais”, que se reproduzem com base em uma economia compatível com o bioma amazônico (COSTA, 2020, p.13). Manteve-se o destaque de povos indígenas, quilombolas e ribeirinhos porque há reivindicações desses povos para serem designados em separado, inclusive, quanto à designação geral de povos e comunidades tradicionais.

Com base nas concepções de Rosa Luxemburgo e Hanna Arendt que mostravam a evidente persistência do sistema da “fraude, a opressão, a pilhagem” e de outros comentaristas da obra de Karl Marx, Harvey (2014) elaborou o conceito de “acumulação por espoliação” buscando compreender o papel dessas práticas na “geografia histórica” da acumulação capitalista, como:

(...) a mercadificação e a privatização da terra e a expulsão violenta de populações camponesas; a conversão de várias formas de direitos de propriedade (comum, coletiva, do Estado etc.) em direitos exclusivos de propriedade privada; a supressão de direitos dos camponeses às terras comuns [partilhadas]; a mercadificação da força de trabalho e a supressão de formas alternativas (autóctones) de produção e de consumo; processos coloniais, neocoloniais e imperiais de apropriação de ativos (inclusive de recursos naturais);

.....

O Estado, com seu monopólio da violência e suas definições de legalidade, tem papel crucial no apoio e na promoção desses processos, havendo, como afirmo no capítulo 3, consideráveis provas de que a transição para o desenvolvimento capitalista dependeu e continua a depender de maneira vital do agir do Estado (HARVEY, 2014, p. 121).

Loureiro (2022) afirma que o processo de expropriação ocorrido entre 1970 e 1980, aliado à supressão da autonomia regional pelo estado ditatorial, foi responsável por mudar a condição da Amazônia de região para colônia do Brasil. A autora destaca a formulação e implementação de uma economia política específica para a região que visava reequilibrar a balança comercial brasileira, então deficitária e corrigir problemas estruturais da dívida pública.

O neocolonialismo vigente estruturou novas relações sociais e de poder que consolidaram a Amazônia como uma fronteira de *commodities*, sendo o Estado indutor dessa condição. Muitos elementos da colonialidade do estado brasileiro estabelecida sobre a Amazônia serão tratados ao longo do capítulo, como indica o **Quadro 1**.

**Quadro 1-** Amazônia: políticas e impactos regionais

Período	Políticas	Impactos na Amazônia
Anterior à colonização portuguesa	Penetração e reconhecimento do território	Comércio das drogas do sertão – trocas entre europeus e indígenas de produtos extrativistas.
Período Colonial (1500 – 1822)	Urbanização, defesa e organização do território: construção de cidades, fortificações militares e de nova unidade administrativa	Fundação da cidade de Feliz Lusitânia e do Forte do Presépio (1616); escravização dos indígenas (Tupinambá e Pacajá) e combate às invasões inglesas, holandesas e francesas; Fundação do estado do Grão-Pará e Maranhão (1621): unidade administrativa subordinada diretamente a Portugal; Demarcação dos limites entre Portugal e Espanha (1637-1639).

*cont.*

Período	Políticas	Impactos na Amazônia
Império (1822 – 1889)	Proclamação da Independência; constituição do Império do Brasil; guerras de independência em várias províncias do Império	Grão-Pará não reconhece a independência. Grenfell, corsário inglês, é contratado pelo Império para controlar a revolta. O Pará adere à independência em agosto de 1823; Massacre do brigue “Palhaço”, em outubro de 1823, matou mais de 250 pessoas revoltadas com a adesão do Pará; Cabanagem (1835-1840): para controlar o movimento de oposição ao Governo, o Império matou cerca de 40% da população da Amazônia.
Economia da Borracha (1879 – 1912)	Expansão da colonização; articulação da região à economia internacional por meio do suprimento da matéria-prima para indústria europeia dinamizada pela revolução industrial	Grande migração de trabalhadores do Nordeste para se empregarem na extração de látex na Amazônia; Enriquecimento das elites amazônicas com as atividades de produção do látex; Crescimento das cidades, especialmente Belém e Manaus que se tornaram os centros de comercialização e exportação da borracha; Incorporação do Acre ao território brasileiro.
Plano de valorização econômica da Amazônia (1953 – 1966)	Ocupação da Amazônia, considerada um vazio territorial, e sua integração à economia nacional de forma subordinada ao Centro-Sul	Criação da SPVEA: Lei nº 1806, de 1953
Plano de Metas (1956 – 1961)	Consolidar o capital industrial como eixo central do desenvolvimento brasileiro; rodovias para a integração nacional	Construção da Belém-Brasília (BR-153), entre 1958 e 1960. Fazia parte do projeto de Juscelino Kubitschek o “grande cruzheiro de estradas”, que faria a integração nacional.
Ditadura militar (1964 -1985)	Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG) – (1964-1967) Programa de Integração Nacional (PIN) – 1970 I PND (1972 – 1974) Polamazônia (1974) II PND (1975 – 1979)	Expansão da colonização; integração nacional – rodovias e portos; privatização de terras públicas; expansão da fronteira agromineral; Projetos Integrados de Colonização (PIC); Configuração da Amazônia Legal Decreto-lei nº 5.449, de 1968: declarou 112 municípios da região como “áreas de segurança nacional” Decreto-lei nº 1.164, de 1971, transferiu para a União a jurisdição sobre parte significativa das terras devolutas da região
Período do regime neoliberal (1990 - dias atuais)	Ênfase às políticas econômicas, especialmente às de ajuste fiscal, monetárias, de desregulamentação da economia e de privatizações. Priorização do crescimento econômico e da competitividade. Marco inicial: Decreto nº 95.886, de 1988 - Desestatização, concessões ou permissões para execução de serviços públicos	Programas de construção de infraestruturas para exportação de <i>commodities</i> : rodovias, portos e terminais fluviais.

Fonte: A autora, 2025. Baseado em leis, planos e programas federais.

O controle efetivo de Portugal sobre a Amazônia se estabeleceu com a criação da cidade de Feliz Lusitânia (hoje, Belém), em 1616, sob a proteção do Forte de Santa Maria de Belém e sob o comando do capitão Francisco Caldeira Castelo Branco (REIS, 1965, p. 19-20). Em 1621, foi criado o estado do Maranhão e Grão-Pará, com a capital em São Luiz, compreendendo, como se vê na , os atuais estados do Pará, Maranhão, Amazonas, Roraima e Amapá. Esse era um estado separado do Brasil e sem governador-geral, estando submetido diretamente ao reino de Portugal.

**Figura 2** - Estado do Maranhão e Grão-Pará



Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Estado\\_do\\_Brasil](https://pt.wikipedia.org/wiki/Estado_do_Brasil). Figura reproduzida em baixa resolução. O layout e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

Apesar dessas iniciativas administrativas, a Amazônia continuou invisível à colonização portuguesa até a excursão do capitão-mor Pedro Teixeira, realizada desde Belém até Quito, no Equador (1637-1639), com o objetivo de demarcar os limites entre os domínios portugueses e espanhóis.

Com a façanha, abriu-se aos que viviam até então no delta o caminho do Oeste. Sertanistas, missionários e tropas de guerra subiram o Amazonas, o Rio Negro, o Japurá, o Tocantins-Araguaia, o Xingu, o Tapajós, o Madeira, ligando a Amazônia ao Brasil Central e ao Mato Grosso, onde o bandeirante paulista descobria ouro (REIS, 1965, p. 22).

O padre jesuíta espanhol, Cristóbal de Acuña, foi o grande cronista da expedição. Seu relato ficou registrado no livro “Novo Descobrimento do Grande Rio das Amazonas” (ACUÑA, 1994, p. 69) editado, logo confiscado e destruído na quase totalidade da edição devido às informações que trazia sobre a região serem consideradas sensíveis pela Coroa Espanhola, a qual Portugal estava unificado por questões dinásticas.

Tanto nessa quanto na crônica de outros viajantes,<sup>11</sup> a natureza era o que se buscava traduzir, de modo que se tornasse possível seu equivalente em riqueza científica

<sup>11</sup> Por exemplo, a obra de La Condamine, no século XVIII e a de Spix e Martius, no século XIX.

e comercial. Esses relatos traduziam o imaginário cultural da época sobre o continente americano: "no geral, o homem nativo era um estorvo" (GONDIM, 1994, p. 130), e a Amazônia: "um lugar selvagem com uma história biótica ao invés de humana" (NOBRE, 2021, p. 1435), ou seja, um lugar onde o relevante era inventariar o ecossistema – a fauna e a flora –, e enquadrar esse espaço por vieses mercantis e geopolíticos regional e global.

Assim, durante os períodos da colonização e do império brasileiro, a Amazônia foi construída como o *antimundo*, como sendo um território a ser conquistado para a civilização europeia e cristã, com paisagens e riquezas que deveriam ser apropriadas por esses que lhe reconheciam o valor temporal, como interpretava Wallace (*apud* GONDIM, 1994, p. 135), na sua viagem ao rio Amazonas.

Durante o processo de independência do Brasil, o Grão-Pará também se comportou de forma diversa da maioria das províncias que aderiram de imediato à proclamação pelo príncipe regente Dom Pedro de Alcântara. Como destaca Loureiro (2022), com laços culturais, políticos e comerciais muito fortes com Lisboa, o Grão-Pará foi o primeiro a alinhar-se com a Revolução Constitucionalista do Porto (1821) que ordenava a restauração do Pacto Colonial e a revogação do *status* brasileiro de Reino Unido a Portugal. Só depois de ser submetido militarmente pelas tropas mercenárias, comandadas por John Grenfell, a serviço de Dom Pedro I, o Grão-Pará viria a ser a última província brasileira a aderir, em agosto de 1823, à independência, integrando-se assim ao nascente Império dos Bragança na América do Sul.

A integração ao império brasileiro foi conflituosa desde o início. Em 1823, a população da Província, insatisfeita com a adesão, continuou protestando. A força naval imperial comandada por Grenfell, um mercenário inglês que continuava patrulhando as novas províncias, prendeu, em outubro, mais de 250 pessoas envolvidas com o movimento contestatório no brigue São José Diligente, onde foram asfixiados por cal virgem lançado no porão, em mais um episódio de brutal violência das tropas imperiais (RICCI, 2006).

A Província, que permaneceu isolada em relação ao governo central, ficou marcada pela extrema pobreza, pela fome e por doenças, situação que desencadeou o “ódio aos brancos e às autoridades impostas” e culminou em um movimento revolucionário, a Cabanagem, que perdurou entre 1835 e 1840 (RICCI, 2006, p. 28). Como resultado, estima-se que cerca de 30% a 40% da população de cem mil habitantes do Grão-Pará morrera no conflito em decorrência dos atritos entre os revolucionários ou

da ação das forças imperiais que tentavam conter o ímpeto dos cabanos (RAIOL, 1970 *apud* RICCI, 2006).

Na transição do Império à República, entre 1870 e 1920, a atenção do governo nacional foi retomada com o desenvolvimento da economia da borracha na Amazônia. O monopólio da produção de borracha, mercadoria com forte demanda internacional, integrou a região à revolução industrial e ao processo global de acumulação capitalista (LEAL, 2010; OLIVEIRA *et al*, 2012), tornando-se um produto tão relevante para a economia nacional que atingiu 21% das exportações brasileiras em 1901 e chegou a 40% em 1910, quase igualando a participação do café. Na época, a moeda brasileira se valorizou acentuadamente, com a taxa de câmbio passando de 6,6 Réis/US\$ em 1900, para 3,0 Réis/US\$ em 1910, destacando o papel fundamental da borracha na receita cambial, superada apenas pelo café (OLIVEIRA; TRINDADE, 2012).

A resiliência histórica da indústria da borracha até 1910, demonstrada por preços médios superiores a £ 250,0/tonelada, desde 1890, pode ser atribuída à acumulação capitalista e à proeminência do setor automotivo (SANTOS, 1980; OLIVEIRA *et al*, 2012). Porém, o crescimento das exportações não foi acompanhado de um projeto de desenvolvimento que promovesse o crescimento sustentado da região. Com o fim do monopólio e a concorrência da oferta asiática, após 1910, os preços caíram, levando ao colapso da economia da borracha e à prolongada estagnação da Amazônia no século XX.

A genealogia desses enunciados, construídos e reconstruídos desde a colonização, sobre a natureza e os povos que habitavam e habitam a Amazônia, explica em parte, o modelo de desenvolvimento que desconsidera as territorialidades dos povos e comunidades tradicionais, mas é integrado ao espaço da globalização. Essa construção histórica perpetua uma economia de enclaves da mineração ao agronegócio focada principalmente no mercado externo, sem gerar benefícios significativos à economia regional.

Assim, a forte desigualdade alimenta conflitos pela posse da terra e desagregação social, pois desorganiza territórios e modos de vida, como os dos povos indígenas, das comunidades ribeirinhas, dos quilombolas e dos camponeses, entre outras comunidades tradicionais. Nesse processo, há uma permanente redução da imagem da Amazônia que ajustada aos objetivos capitalistas, como veremos adiante, é moldada à funcionalidade de cada onda desenvolvimentista.

No século XX, a mesma ideologia de estranhamento com a Amazônia inspirava Euclides da Cunha, que após realizar revisão dos principais viajantes da região, ao se defrontar com a floresta, a vê como choque civilizatório que descreve como a página incompleta do Gênesis, configurando assim, a persistência da visão de uma Amazônia como *antimundo*: o lugar onde o homem da região é um intruso e os que deveriam ali estabelecer a civilização, os colonizadores, são os derrotados (CUNHA, 1909).

Ao refletir sobre o tema, Artur César Ferreira Reis afirma que nesse embate está o homem “na sua luta para criar o lar e com o lar a sociedade organizada em horas de trabalho e de cultura aprimorada”, ecoando mais de cinquenta anos depois o racional euclidiano (REIS, 1965, p. 19-20). No Estado Novo (1937-1946), Getúlio Vargas adotava a mesma visão sobre a região.

A análise do discurso de Vargas realizada por Andrade (2010) revela a Amazônia como um território sem sujeitos, a ser "conquistado" ou como propunha o presidente, sujeito e território a serem "civilizados" pelo Estado, projetando uma visão eurocêntrica da conquista que desconhecia realidade humana das populações que ali construíram uma história secular de defesa de valores culturais e de resistência histórica, no longo confronto étnico-cultural estabelecido para ocupação do território fluido, escassamente urbanizado, desde o século XV.

Segundo Andrade (2010), o propósito getulista para a Amazônia inspirava-se nas ideias de Alberto Rangel, Euclides da Cunha e Alfredo Ladislau, autores que têm visões quase idênticas a partir da liderança ideológica do segundo. Se, por um lado, alguns desses escritores conseguiram ir além das visões impressionistas sobre o meio ambiente da floresta, de outro lado, construíram um homem amazônico idealizado e heroico, que não fazia mais pela região porque estava abandonado pelo Estado, cujo papel seria o de sanear o ambiente, vencer os vícios, educar o homem e derrotar a floresta (ANDRADE, 2010).

Foi esse o espírito que orientou a “Marcha para o Oeste”, projeto do Estado Novo para a região, descrito no discurso do rio Amazonas, proferido por Getúlio Vargas em Manaus

As lendas da Amazônia mergulham raízes profundas na alma da raça e a sua história, feita de heroísmo e viril audácia, reflete a majestade trágica dos prélios travados contra o destino. Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta, foram as nossas tarefas. E, nessa luta, que já se estende por séculos, vamos obtendo vitória sobre vitória (VARGAS, 1940 apud ANDRADE, 2010, p. 461).

Outros fatores que contribuíram para o interesse do Governo Vargas na Amazônia foram os acordos de Washington, assinados em 1942, entre os quais os que garantiram os recursos decisivos para a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e Vale do Rio Doce em contrapartida, o Brasil garantiria o fornecimento de matérias-primas à indústria estadunidense durante a Segunda Guerra Mundial. A borracha amazônica tornou-se estratégica para os EUA, pois a matéria-prima asiática tinha sido inviabilizada pela ocupação dos seringais do Extremo Oriente pelos japoneses, aliados da Alemanha e em guerra expansionista no Pacífico. Além da borracha brasileira, diversos minerais estratégicos também foram listados como de grande importância para os EUA e cujo fornecimento, esperava-se que estivesse ao alcance do Brasil, especialmente na região da Amazônia.

A constituição dos territórios federais<sup>12</sup> na Amazônia, sob a alegação de proteção às fronteiras nacionais, obedeceu à necessidade de controle integral do governo central sobre espaços estratégicos para o desenvolvimento dos compromissos firmados durante a Segunda Guerra Mundial que com desfecho favorável aos países aliados, conformariam a nova ordem mundial.

O alinhamento Norte-Sul contribuiu para a criação do Banco de Crédito da Borracha (BCB) em 1942, para financiar o chamado Segundo Ciclo da Borracha e, a seguir, no pós-guerra em 1947, para iniciativas como a obrigação constitucional (Art.199 da Constituição de 1946) de aplicação mínima de 3% da receita tributária da União em investimentos estratégicos na Amazônia, pelo prazo não inferior a 20 anos (FERREIRA; BASTOS, 2016).

O projeto de extração e exportação do manganês da Serra do Navio, no Território Federal do Amapá (TFA) criado por Getúlio Vargas em 1943, foi um exemplo de como funcionou esse alinhamento. Apenas dois anos depois de sua criação, uma mina de

---

<sup>12</sup> Os territórios federais integram a União e não possuem autonomia econômica e financeira. O primeiro território criado foi o Acre, pelo presidente Rodrigues Alves, por uma questão econômica, o comércio da borracha. Constitucionalmente, essa forma administrativa só começou a existir a partir da Constituição de 1934 e foi bastante explorada pelo Governo Vargas no período da Segunda Guerra Mundial. O objetivo declarado pelo presidente era o de segurança nacional das fronteiras, mas, diversos analistas indicam motivações econômicas nessas iniciativas como garantia de suprimento de borracha e de materiais estratégicos para os países aliados durante o conflito. Vargas criou Fernando de Noronha, em 1942. Em 1943, foram criados os territórios federais do Guaporé (a partir de 1956, território de Rondônia); de Rio Branco (a partir de 1962, território de Roraima) e do Amapá. O Guaporé surgiu do desmembramento de terras pertencentes ao atual estado do Mato Grosso e do Amazonas; Rio Branco, do desmembramento do Amazonas e o Amapá de terras subtraídas ao Pará. Com a Constituição Federal de 1988 os territórios federais foram extintos e transformados em estados, com exceção de Fernando de Noronha, que foi incorporado ao estado de Pernambuco.

manganês de grandes proporções foi descoberta em seu subsolo e passou a ser controlada, na prática, por uma empresa norte-americana- a Bethlem Steel Co., a despeito da criação de uma empresa nacional – a Empresa de Indústria e Comércio de Minérios Ltda. (ICOMI) –, que fazia a extração local do minério estratégico para a indústria norte-americana do aço (CUNHA, 1962).

Em 1946, o presidente marechal Eurico Gaspar Dutra que participara da deposição de Getúlio Vargas, a quem serviu como ministro da guerra, alinhado com as potências aliadas, emitiu decreto que considerava essas jazidas como reserva nacional e definiu, no mesmo instrumento, as regras para o aproveitamento do minério “por entidades particulares ou de economia mista” (CUNHA, 1962). Em seguida, um novo decreto, de 1947, autorizou o governo do então Território Federal do Amapá a contratar a ICOMI, para a “execução das pesquisas e o próprio aproveitamento das jazidas” (*ibidem*).

No mesmo ano, foi firmado o primeiro contrato entre a ICOMI e o governo do Amapá, modificado por vários aditivos contratuais que culminaram com a permissão para a entrada de um sócio estrangeiro no negócio. Assim, em 1949, a ICOMI associou-se a uma das maiores produtoras de aço dos EUA, a Bethlehem Steel Company (CUNHA, 1962). Esse acerto institucional foi sucedido de alguns marcos importantes- em 1950, o BCB foi transformado em Banco de Crédito da Amazônia (BASA), expandindo seus financiamentos para outras atividades produtivas além da borracha.

Em seguida, em 1951, foi instalada a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU) que pode ser considerada a primeira iniciativa de elaboração de estudos sistemáticos para a construção de um portfólio de projetos e suas respectivas viabilidades econômico-financeiras para enfrentar os “gargalos” de infraestrutura e seus impactos sobre o desenvolvimento do Brasil (GOMES, 2022).

O objetivo primordial da CMBEU era o de elaborar projetos de infraestrutura de acordo com as exigências técnicas do BIRD e do *Eximbank*. Os projetos prioritários da CMBEU focavam em transportes (especialmente ferrovias), no reaparelhamento e ampliação de portos, no aumento da oferta e distribuição de energia elétrica, e na capacidade de armazenamento de produtos agrícolas (GOMES, 2022, p. 8).

A equipe técnica da Comissão formada por 42 brasileiros e 42 americanos que elaboraram uma carteira de quarenta e um projetos, definiu novos conceitos e diretrizes para o planejamento na área de transportes que acabaram por influenciar na criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e, mais adiante, no Plano de Metas. Porém, havia divergências profundas entre os interesses do Brasil e dos EUA

quanto aos objetivos da CMBEU. Getúlio Vargas, no seu governo democrático (1951-1954), pretendia remover os entraves ao processo de industrialização brasileira, especialmente, nos setores de transportes e energia, contando para isso com o financiamento externo (GOMES, 2022).

Para os EUA, o objetivo era implementar as diretrizes do programa Ponto Quatro<sup>13</sup> de cooperação técnica internacional do Governo Truman, pioneiro na oferta dessa modalidade com desenho específico para o Terceiro Mundo; construir infraestruturas que garantissem o escoamento de minerais estratégicos para os EUA; promover a iniciativa privada americana no Brasil e garantir o seu domínio ideológico sobre o país, no contexto da Guerra Fria (GOMES, 2022). Esses interesses ficam claros no perfil de financiamento do Banco Mundial e do Eximbank no Brasil que favoreciam as filiais de empresas americanas no país (BASTOS, 2006).

Além dos empréstimos liberados pelo Banco Mundial para a AMFORP em 1950 (US\$ 15 milhões), para a LIGHT em 1949 (US\$ 75 milhões) e em 1951 (US\$ 15 milhões), o mais significativo dispêndio aprovado e liberado a partir dos trabalhos da Comissão Mista foi, de longe, o empréstimo conferido à AMFORP pelo Eximbank (US\$ 41,1 milhões); somando um novo empréstimo conferido à LIGHT pelo Banco Mundial em 1954 (US\$ 18,8 milhões), cerca de um terço (US\$ 60 milhões) do total de recursos liberado pelos bancos (US\$ 186 milhões) dentre os 41 projetos (ou US\$ 387 milhões) aprovados pela CMBEU destinou-se a apoiar a expansão das duas grandes filiais estrangeiras no setor de energia elétrica (BASTOS, 2006, p. 268)

Em 1952, foi firmado um acordo militar entre o Brasil e os EUA, que garantia o fornecimento de material bélico americano ao exército brasileiro em troca de minerais estratégicos. Mais uma vez, a Amazônia com as suas reservas de matérias-primas exerceria um papel importante nessa contrapartida.

A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) foi criada em 1953 (Lei nº. 1.806/1953) para promover o “desenvolvimento da produção extrativa e agrícola, pecuária, mineral, industrial”<sup>14</sup>. A área de atuação dessa Superintendência era integrada por cinco estados, a saber: Pará, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso e Goiás; e quatro territórios federais: Acre, Amapá, Rio Branco e Guaporé.

---

<sup>13</sup> O Ponto Quatro foi um programa de assistência técnica e financeira do presidente americano, Harry Truman, com o objetivo de fortalecer a influência dos EUA nos países subdesenvolvidos, no contexto da guerra fria.

<sup>14</sup> A SPVEA pode ser considerada a primeira experiência de desenvolvimento regional do Brasil, considerando que a SUDENE só foi criada em 1959 (FERREIRA e BASTOS, 2016, p. 2).

No art. 8º., da mesma Lei, foi definido o fundo de valorização econômica da Amazônia<sup>15</sup> para atuar na área da SPVEA.

Ainda na vigência da SPVEA, Juscelino Kubitschek (JK) deu sequência à parceria estratégica com os estadunidenses. Em janeiro de 1957, com pompa e medalha comemorativa, inaugurou o Porto de Macapá (AP), construído com recursos do governo brasileiro, de onde seria exportado o minério de manganês. No discurso inaugural, Juscelino indicou a importância do manganês do Brasil para os EUA:

A exportação do manganês do Amapá tem significação nacional. A Icomi pretende exportar, em 1957, cerca de 700 mil toneladas de minério. Somadas às 200 mil toneladas que Minas Gerais já vem exportando, o Brasil deverá colocar no mercado mundial cerca de 50% do minério de manganês adquirido por ano, no exterior, pelos Estados Unidos, e perto de 30% do minério de manganês comerciável anualmente no mundo (BRASIL, 1957, p. 20).

A exploração do manganês da Serra do Navio, no Amapá, durou quarenta anos, entre 1957 e 1997, dez anos menos do que previa a concessão inicial outorgada pelo governo de Juscelino Kubitschek, a quem coube, com o Plano de Metas, completar “as bases técnicas necessárias à autodeterminação do capital” no Brasil, sustentado pelo tripé: “setor produtivo estatal”, “grande empresa internacional” e “capital privado nacional” (CARDOSO, 1977, pp. 5-6).

Foi a articulação desses interesses que se convencionou chamar de modernização da economia brasileira, importando para o país, em definitivo, a suposta racionalidade capitalista, quando a natureza é encarada como mero fator de produção a ser dominada pelo homem na sua aventura progressista, como se apresenta no discurso de JK, em 1956, em Manaus:

A Amazônia delimitada pela lei ocupa 60% do território nacional, e sua população, com dados bem aproximados, em 1950, era de 6,83% do total brasileiro, com uma densidade demográfica de 0,7 habitante por quilômetro quadrado. É pouco mais ou menos o deserto, um grande tesouro que se acha encoberto. Estamos diante do drama da terra enigmática à espera da energia humana que a subjogue, discipline e dela faça um fator de enriquecimento do País e da construção de sua independência econômica (BRASIL, 1956, p. 63).

A construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010), entre 1958 e 1960, foi representativa desse ideário progressista e fazia parte do “grande cruzeiro de estradas, que

---

<sup>15</sup> O Fundo foi constituído com 3% da renda tributária da União; 3% da renda tributária dos Estados, Territórios e Municípios, total ou parcialmente compreendidos na área da Amazônia Brasileira.

faria a integração nacional”, projeto idealizado por JK (KUBITSCHECK, 2000, p. 97). A obra de dimensão monumental com 2.130 km de extensão, corta três regiões (Centro-Oeste, Nordeste e Norte) e, na época, três unidades da federação, hoje, cinco (Distrito Federal, Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará).

Andrade (2018), ao analisar a cobertura da imprensa sobre a construção da Belém-Brasília, revela o simbolismo dessa epopeia para a tradução do projeto de desenvolvimento de JK na oposição que se fazia entre homem e natureza; “progresso” e natureza; o “civilizado” e o “selvagem”; o “novo” e o “velho”; o “moderno” e o “arcaico”, antinomias tão bem representadas no discurso do então presidente na ocasião da inauguração da estrada:

impedindo a ligação (...) [lá estava] a árvore imensa. Media-a com os olhos. O caule projetava-se contra o céu quase sem galhos e abria-se, lá em cima, a fronde majestosa. (...) o que parecia impossível estava acontecendo. (...) Num canto, via-se um trator amarelo. Era a arma de que me utilizaria para a batalha contra o último guerreiro. (...) sentia-me orgulhoso da tarefa que me fora reservada. Dera a ordem para derrubar a primeira árvore e eu próprio iria fazer a última. (...) ouviu-se um estrondo subterrâneo das raízes que se desprendiam. (...) O último tamoio caíra, e, com sua morte, desfizera-se a superstição da inviolabilidade da selva (KUBITSCHECK, 1957 *apud* ANDRADE, 2018, p. 8).

A política de transportes do projeto desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek teve a Belém-Brasília como um marco principal na sua interface com a Amazônia. Essa rodovia, concebida como uma das pontas do “cruzeiro de estradas para a integração nacional”, que teria como centralidade a nova capital do Brasil, promoveu a exploração de minérios e de produtos florestais, facilitou a circulação de mercadorias da indústria do Sul e do Sudeste para o Norte, expandiu a fronteira agrícola para a Amazônia e teve impactos, em especial, no crescimento do PIB paraense.

Ademais, a abertura da Belém-Brasília em 1958 acelerou a venda de terras devolutas e a conversão da floresta em grandes projetos pecuários antes mesmo da criação da Sudam, acelerando o PIB paraense (Costa, 2000, 2012; Petit, 2003). Assim, entre 1953 e 1967, o Pará cresce a uma taxa de crescimento 7,5% a.a. (4% per capita), acima da taxa de crescimento da economia brasileira em 5,7% a.a., ou 3,7% a.a. per capita (Costa, 2012, p. 114). E isso muito embora o Nordeste, depois da criação da Sudene, tenha tido acesso a incentivos fiscais antes da região amazônica (FERREIRA; BASTOS, 2016, p. 16).

Os autores afirmam que a SPVEA não alcançou o objetivo de implementar um projeto de desenvolvimento para a Amazônia, pelo menos por dois motivos principais. Primeiro, porque não foi capaz de valorizar os recursos naturais da região “como os

produtos dos rios e das florestas mantidas em pé, inclusive para aproveitamento da diversidade biológica”. Em segundo lugar, não houve a nacionalização dos objetivos de desenvolvimento regional, necessitando, o projeto da SPVEA, de políticas que compensassem os desequilíbrios e a fragmentação do território que acompanham o subdesenvolvimento (*Ibidem*).

Na ditadura militar, foram concebidas a ocupação e o alinhamento da região à expansão da acumulação industrial no Brasil como fornecedora de matérias-primas; lugar de grandes obras de infraestrutura viária, de transportes e de comunicação, para conectá-la ao centro industrializado e de mudanças institucionais realizadas para dar viabilidade ao projeto de integração (CASTRO, 2007).

A Operação Amazônia, iniciada em 1966, coordenou muitas dessas mudanças, entre elas, a transformação da SPVEA, criada para realizar o planejamento quinquenal da região, em Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), que, como detentora da gestão de incentivos fiscais, agregou às funções formuladoras da SPVEA a de executora de políticas públicas (FIALHO; TREVISAN, 2019), cujo controle foi viabilizado mediante a declaração de 112 municípios da região como “áreas de segurança nacional, com base no Decreto-lei nº. 5.449, de 1968<sup>16</sup>.

O objetivo era inserir a Amazônia no processo de industrialização do Brasil como fornecedora de matérias primas e incentivar a apropriação monopolista das terras públicas:

A partir de 1968, incentivos fiscais e créditos especiais a baixos juros são mecanismos seletivos que subsidiam a implantação dominante da empresa agropecuária vinculada a firmas nacionais e multinacionais (GUIMARÃES, 2015, p. 20).

O acesso a esses benefícios, contudo, era restrito às grandes empresas, pois estavam vinculados ao imposto de renda, que poderia ser parcial ou totalmente destinado para novos negócios na região, principalmente, para a exploração de produtos agropecuário ou minerais,

(...). Muitos empresários não investiram os recursos em novas empresas na região, mas sim na compra de terras para simples especulação futura; alguns aplicaram-nos em suas empresas situadas noutras regiões do País; e várias empresas foram criadas de forma fictícia. Outras (como a Volkswagen, o Bamerindus etc.) devastaram grandes extensões de terras

---

<sup>16</sup> Decreto-lei foi um instrumento usado pela ditadura militar para legislar. Não podia ser modificado pelo Congresso que precisava de 30 a 60 dias para aprová-lo. Considerando o controle que a ditadura tinha sobre o Congresso, o decreto-lei, depois de emitido pelo Poder Executivo, tinha força de lei. Na Constituição Federal de 1988, o decreto-lei foi substituído por Medida Provisória.

cobertas por ricas florestas e transformaram essas áreas em pasto para a criação de gado, desprezando a enorme disponibilidade de pastos e campos naturais; enfim, trouxeram grandes prejuízos ecológicos, desperdiçaram ou desviaram os recursos públicos colocados à sua disposição, criaram poucos empregos e não trouxeram o prometido desenvolvimento para a região (LOUREIRO; PINTO, 2005, p. 78).

Durante o Governo Médici, o Programa de Integração Nacional (PIN) e o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste (PROTERRA), criados em 1970, foram fundamentais para implementar a estratégia da ditadura para a Amazônia, assim como a SUDAM, o BASA, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), criados também em 1970 e a EMBRAPA, em 1972.

O PIN incluía um sistema de transportes para a Amazônia baseado em “eixos estratégicos de desenvolvimento” com destaque para as rodovias Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, pretensos vetores dos Projetos Integrados de Colonização (PIC). Além disso, faziam parte do PIN a Perimetral Norte, a integração de portos fluviais à Transamazônica e os “estudos para a construção da estrada de ferro entre a província geológica de Carajás [no Pará] ao porto de Itaqui [no Maranhão]” (FILHO, 2016, p. 237)<sup>17</sup>. Esses projetos foram em 1971, incorporados ao I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND).

A política de transporte da ditadura sofreu grande influência do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) – Banco Mundial – e do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), criado em 1965, para acompanhar o acordo do governo brasileiro com essa instituição multilateral de financiamento, mas que foi progressivamente institucionalizado como um órgão responsável pela concepção e implementação dessa política (FILHO, 2016). Em 1973, o Decreto nº. 73.100/1973 transformou o Geipot na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, que funcionaria até 2002, quando durante o governo de Fernando Henrique Cardoso entrou em liquidação (Decreto-Lei nº. 4.135/2002).

Outro marco desse período foi o Plano Nacional de Viação em 1973, que inaugurou a perspectiva do planejamento sistêmico dos transportes com a instituição dos sistemas nacionais rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário, que tinham

---

<sup>17</sup> A estrada de ferro carajás foi construída entre 1982 e 1985, durante a ditadura militar, pelo Governo João Figueiredo. A ferrovia é administrada pela Vale e conecta Carajás ao porto de Itaqui.

o objetivo prioritário de reduzir os custos de transportes e promover a defesa nacional, integrando o “múltiplo aspecto econômico-social-político-militar” (FILHO, 2016, p. 238).

No período entre 1973 e 1974, motivados pelos dois choques de petróleo<sup>18</sup> e pelos déficits na balança comercial, a política de transportes voltou-se à exportação dos produtos primários brasileiros e os corredores de circulação de *commodities* foram priorizados para intervenção e melhoramentos:

O Programa dos Corredores de Exportações tinha como objetivo executar obras especiais destinadas à melhoria do escoamento da produção agrícola, mineral e siderúrgica para os portos brasileiros. Foram selecionados portos, ferrovias e rodovias que serviram como corredores por onde circulavam as *commodities* que seriam as responsáveis pelos futuros superávits na balança comercial (FILHO, 2016, p. 240).

Na segunda metade da década de 1970, os Planos Operacionais de Transportes (POT) ganharam importância, seguindo a diretriz de garantir menores custos e maior fluidez, principalmente, aos produtos da pauta de exportação do país:

O POT tinha como objetivos reduzir custo e aumentar a eficiência por meio da utilização “máxima” da infraestrutura de transportes existente no País, combinando as diversas modalidades, para escoar a produção de 20 produtos básicos para a economia nacional: siderurgia, minérios, açúcar, sal, cimento, soja, trigo, derivados de petróleo, fertilizantes, milho, madeira, carne, café, veículos e autopeças, arroz, mamona, sucos cítricos, algodão, petroquímica e produtos químicos (FILHO, 2016, p. 241).

As dificuldades econômicas que se agravaram na década de 1980, impediram o desenvolvimento das políticas de transportes que constavam nos POT. Aliado a isso, outros fatores contribuíram para a frustrar os planos governamentais, como a inflexão no consenso internacional sobre o papel do Estado na provisão de infraestruturas e a ascensão das políticas neoliberais, que promoviam as privatizações no setor, refletindo mudanças profundas no capitalismo e na qual viriam a moldar novas relações entre as esferas públicas e privadas, especialmente, a partir da década de 1990 (RUFINO, 2021).

Ainda na década de 1970, outro instrumento importante para os objetivos militares na Amazônia foi o Decreto-lei nº. 1.164 de 1/4/197 que estabeleceu o domínio da União

---

<sup>18</sup> Refere-se às crises econômicas provocadas pelo aumento dos preços de petróleo na década de 1970. Primeiro, em 1973, devido ao embargo do petróleo imposto pela Organização dos Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPAEP). Depois, em 1979, devido à interrupção da produção de petróleo pelo Irã no curso da revolução iraniana.

sobre as terras devolutas<sup>19</sup> nas faixas de até 100 km de terra ao longo das rodovias federais, projetadas ou em construção na região, e colocou nas mãos do INCRA mais de 109 milhões de hectares de terras públicas (SCHWADE, 2020) quase a dimensão do estado do Pará (1.240.000 km<sup>2</sup>).

Essa lei conferiu à União grande poder de barganha frente aos estados e permitiu à ditadura militar modelar a forma como se faria o projeto de ocupação territorial (FIALHO; TREVISAN, 2019). Os povos indígenas, os posseiros e as comunidades tradicionais que habitavam essas terras federalizadas foram os grandes sacrificados nesse projeto, conforme abaixo.

Até meados dos anos de 1960, as terras amazônicas pertenciam basicamente à União e aos estados, do total das terras registradas pelo IBGE, 87% constituíam-se de matas e terras incultas, que eram exploradas por milhares de caboclos e ribeirinhos que viviam do extrativismo vegetal e animal; 11% constituíam-se de pastos naturais onde antigos fazendeiros haviam assentado fazendas de gado, sendo muitas delas seculares, como as do Marajó, de Roraima e do Baixo Amazonas, cujos títulos de terra eram igualmente antigos.

.....

(...) Somente 1,8% das terras estavam ocupadas com lavouras e só metade delas possuía título de propriedade privada.

.....

(...) Eram ocupadas por milhares de pequenos posseiros, que nelas haviam constituído seu trabalho efetivo ... (LOUREIRO; PINTO, 2005, p. 77).

O domínio da União sobre as terras devolutas dos estados do Pará, Amazonas e os territórios federais à época – Acre, Rondônia, Roraima e Amapá – permitiu à ditadura organizar a ocupação da região pelo grande capital nacional e internacional por meio do Programa de Polos Agrícolas e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), criado em 1974, e implementado em especial, graças aos benefícios fiscais e financiamentos advindos da SUDAM e do BASA.

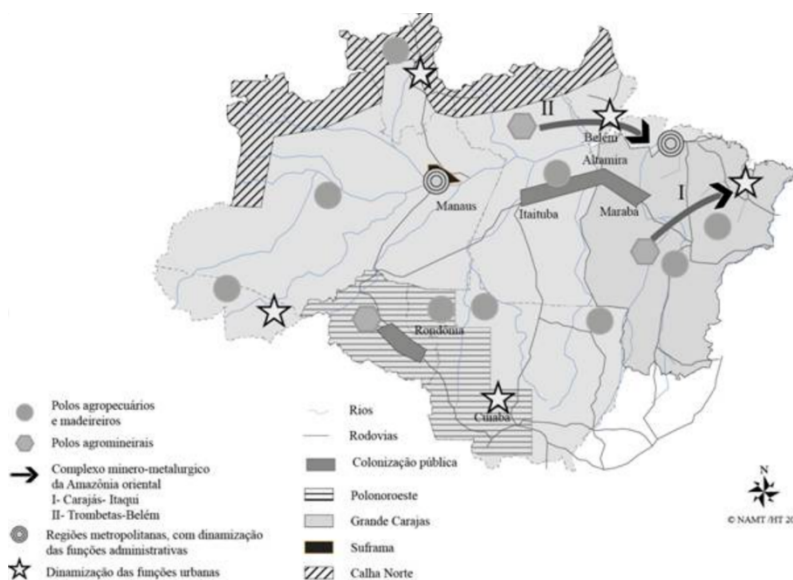
É possível visualizar na Figura 3, os polos agropecuários e madeireiros, os polos minerais – com destaque para Carajás e Trombetas – as regiões metropolitanas que foram beneficiadas com novas funções administrativas em consequência do aparato institucional que foi direcionado para a região pelo Polamazônia, além das cidades que tiveram suas dinâmicas urbanas alteradas pela definição dessas prioridades

---

<sup>19</sup> As terras devolutas são aquelas terras que durante o processo de apropriação territorial, desde o período colonial até a promulgação da Lei de Terras de 1850 – que trouxe a sua definição jurídica –, não foram levadas a nenhum tipo de registro oficial (paroquial, notarial, cadastral), ou seja, não foram arrecadadas, discriminadas e registradas, sendo, assim, terras públicas não discriminadas.

governamentais, destacando-se a Calha Norte e o Polonoeste que refletiam preocupações geopolíticas com os países e possessões relacionados regionalmente ao Caribe e à quádrupla fronteira da Bolívia (Peru, Chile, Argentina e Paraguai).

**Figura 3** - Políticas públicas de ocupação da Amazônia



Fonte: MELLO, 2006.

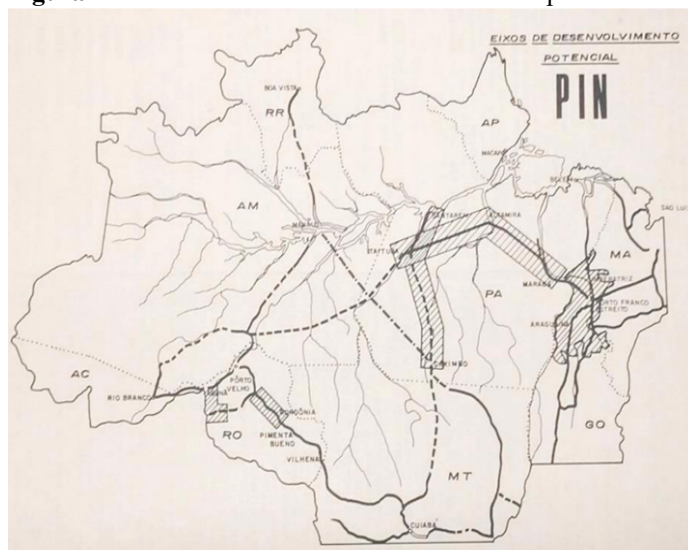
Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

Os eixos estratégicos dessa ocupação foram a BR-364, particularmente, o trecho Cuiabá-Porto Velho; a BR-163, no trecho Cuiabá-Santarém e a BR-230, a Transamazônica, planejadas entre 1966 e 1973, como indicado na Figura 4.

O projeto de integração incluía a criação de colônias agrícolas, ao longo dos “eixos estratégicos de desenvolvimento” como a Cuiabá-Santarém, a Transamazônica e a Cuiabá-Porto Velho. O processo de colonização foi organizado às margens das rodovias e idealizado em agrovilas, acrópoles e rurópolis,<sup>20</sup> inspirado pelo urbanismo rural de José Geraldo da Cunha Camargo (FIALHO; TREVISAN, 2019) como se vê na **Figura 5**. Nesse modelo ideal, as relações entre o rural e o urbano eram assim projetadas:

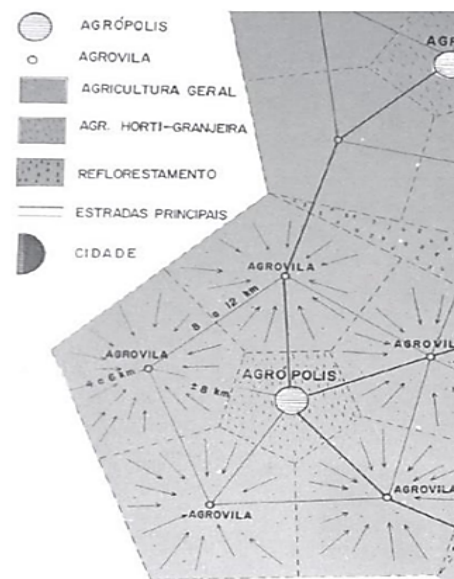
A agrovila constituía a base para a socialização do meio rural, oferecendo serviços básicos de suporte à comunidade: escola, posto de saúde, pequeno comércio, recreação e administração. A agrópole representava um pequeno centro urbano agroindustrial, cultural e administrativo destinado a dar apoio à integração social no mundo rural (MIRANDA, 2015, p. 424).

<sup>20</sup> No urbanismo de José Geraldo da Cunha Camargo, Rurópolis seria “o centro principal de uma grande comunidade rural constituída por agrópole e agrovilas, distribuídas num raio teórico de ação de cerca de 70 a 140 quilômetros” (CAMARGO, 1973, p. 17).

**Figura 4** - Eixos de desenvolvimento delimitados pelo PIN

Fonte: FIALHO; TREVISAN, 2019.

Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

**Figura 5** - Rede hierárquica de assentamentos: rurópolis e agrovilas

Fonte: FIALHO; TREVISAN, 2019

Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

No Pará, entre os PIC mais importantes estavam os de Altamira, criado em 1972, com 1,3 milhões de hectares, na área de influência da Transamazônica e o de Itaituba, criado em 1978, com 1,5 milhões de hectares, na área de influência da BR-163 (FIALHO; TREVISAN, 2019).

As cidades oriundas desse planejamento, quando vistas em análise retrospectiva, correspondem, em grande parte, às hipóteses formuladas por Bertha Becker, que as caracteriza como centros de dominação, mas, ao mesmo tempo, lugares de contradição, de lutas e de reivindicações por direitos dos excluídos, tensionando esse arranjo construído entre a ditadura e o grande capital nacional e internacional:

(...) a hipótese de que o núcleo urbano é um elo na cadeia de mobilização, extração e concentração do produto excedente, e de que tal mobilização se efetua através, não tanto da produção, mas, principalmente, da exploração da mobilidade da força de trabalho e da circulação do capital.  
.....

A cidade não é apenas um reflexo da lógica do capital e da racionalidade estatal. É condição necessária para a dominação, mas também para o desenvolvimento de movimentos contra a dominação (BECKER, 2015, p. 424).

No âmbito do Polamazônia, foram criados 15 polos de desenvolvimento, entre eles o polo Tapajós que envolvia os municípios paraenses de Santarém, Aveiro e Itaituba.

Na época, as atividades consideradas potenciais para o Polo eram a “pecuária, agricultura, o extrativismo vegetal, mineral e animal e a indústria” (BRASIL – SUDAM. Belém, 2019). No Pará, os polos que mais se destacaram no Programa foram os de Carajás e o de Trombetas, ambos projetos de exploração mineral.

O polo do Amapá foi importante para a dar viabilidade econômica e financeira à usina de pelletização de manganês da ICOMI e para o projeto de Daniel Ludwing de extração industrial do caulim pela Cadam S. A., de Daniel Ludwing, iniciado em 1977 (MONTEIRO, 2005, p. 188). Hoje, a KaMin LLC, com participação majoritária na empresa, desde 2012, e a Cadam Kaolin Clay continuam exportando o caulim do Amapá.

A mineração, aliás, permanece como uma das principais atividades econômicas do Amapá e continua a ser exercida com as mesmas características da década de 1970, ou seja, lucros elevados para as empresas, poucos e mal remunerados empregos para a população local e riscos ambientais crescentes, como indica o Ministério Público Federal em ação de 2019 para apurar as condições de estabilidade das barragens de rejeito de empreendimentos minerários no Amapá: “Empresa de Mineração, Exportação e Pesquisa do Amapá (EMPA); Beadell Brasil Ltda., Zamapá Mineração S. A, Empresa Cadam S. A., Zamin Amapá Mineração S. A – em execução judicial” (BRASIL – Ministério Público Federal do Amapá, 2019).

Com o polo de Trombetas, o Governo organizou a intervenção necessária para a exploração da bauxita descoberta pela Aluminium Limited of Canada (ALCAN), na década de 1960, em Oriximiná (PA). A empresa jamais se interessou pela industrialização da bauxita e, por essa razão, o governo incentivou a criação da Alumínio Brasileiro S. A. (Albrás), uma *joint venture* entre a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) – 51% - e a Nippon Amazon Aluminum Co. LTD. (NAAC) – 49% -, para a produção de alumínio primário, e da Alumina do Norte do Brasil S. A. (Alunorte), uma subsidiária integral da CVRD, para a produção de alumina<sup>21</sup>.

Para viabilizar a operação da empresa, dependente de grandes quantidades de energia para a produção do alumínio a partir da redução da alumina, o Governo criou a Eletronorte objetivando construir a usina hidrelétrica de Tucuruí. Além disso, se

---

<sup>21</sup> Em 2011, a empresa norueguesa Norsk Hydro, cujo maior acionista individual é o governo norueguês, adquiriu os negócios de alumínio da CVRD por US\$ 4,9 bilhões, que incluiu a participação da empresa brasileira na Albras e a ampliação de sua participação na Alunorte para 91% do capital. Disponível em <https://www.hydro.com/br/global/imprensa/noticias/2011/transacao-entre-hydro-e-vale-na-area-de-aluminio-deve-ser-concluida-hoje/>. Acesso em 01/6/2025.

responsabilizou por outras obras de infraestrutura, como a linha de transmissão de energia hidrelétrica até Barcarena (PA) e as infraestruturas viária e portuária.

No polo de Carajás, os projetos minero-metalúrgicos alcançaram tal dimensão nessa região que o Governo do general João Figueiredo criou o Programa Grande Carajás (PGC)<sup>22</sup>, em uma área de mais de 900 mil km<sup>2</sup>, entre Pará, Tocantins e Maranhão. Como forma de coordenar as ações federais e os recursos investidos na extração de ferro e bauxita e na produção de alumina e alumínio, a gestão do empreendimento foi designada para Companhia Vale do Rio Doce, presidida, à época, por Eliezer Batista.

Consolidando o projeto militar de ocupação da Amazônia o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), elaborado durante o governo do general Ernesto Geisel para o período de 1975 a 1979, deixou clara a intenção de promover um novo papel para a agropecuária e de incentivar o seu deslocamento para a Amazônia:

É necessário que a Agricultura e a Pecuária passem a desempenhar novo papel na estratégia nacional de desenvolvimento.

.....

Aquele novo papel na estratégia significa, de um lado, contribuição mais significativa à expansão do PIB, com menor preço para o consumidor, maior renda para o agricultor e melhor padrão de vida para o trabalhador.

Significa, de outro lado, efetivar a vocação do Brasil como supridor mundial de alimentos, matérias-primas agrícolas e produtos agrícolas industrializados.

....

A ocupação de novas áreas deverá continuar, como processo importante de expansão da agropecuária, dada a existência de terras relativamente férteis para deslocamento da fronteira agrícola, e tendo em vista que o gigantesco sistema viário já construído colocou à disposição do setor imensas áreas no Centro-Oeste e na Amazônia (BRASIL, 1980).

O Decreto-lei nº 164/1971 combinado com as resoluções 05 e 06 de 1976, do Conselho de Segurança Nacional (CSN), com força de lei durante o regime ditatorial, viabilizou “a regularização de propriedades de até 60 mil ha que tenham sido adquiridas irregularmente, mas com boa fé”.

Todos esses instrumentos ditatoriais fecharam o arcabouço legal que permitiu aos militares consolidarem na Amazônia, a apropriação privada de terras, na forma de latifúndios, pelo grande capital e a expropriação, agora legalizada, das terras de uso comum dos povos indígenas, posseiros e populações tradicionais da região.

---

<sup>22</sup> Conforme Loureiro (2022), o PGC estava subordinado a um Conselho de Ministros e ao Serviço Nacional de Informações, sem participação do Estado do Pará, condição regulada pelos Decreto-Lei nº. 1.813 e Decreto do Poder Executivo nº. 85.387, ambos editados em 1980.

Por mecanismos diversos, a concentração de terras assumiu enormes proporções e as expulsões tornaram-se cada vez mais violentas, porque se encontravam agora respaldadas por dispositivos legais que mobilizavam contingentes policiais, sob ordem judicial, para desalojar os posseiros. Assim, os conflitos passaram a ser o procedimento pelo qual muitos dos novos proprietários assumiam a terra comprada ou grilada (LOUREIRO; PINTO, 2005, p. 82).

Durante o governo de José Sarney, o Decreto-lei nº. 1.164/1971, que federalizou as terras devolutas dos estados da Amazônia, às margens das rodovias, foi revogado pelo Decreto-lei nº. 2.375/1987, mas os estados só poderiam recuperar as terras mediante solicitação à União. No entanto, só poderiam ser devolvidas as áreas já privatizadas ou que estavam destinadas ao uso dos governos federal, estaduais e municipais, as demais continuaram como glebas federais.

As terras privatizadas pelos instrumentos de exceção desse período não foram questionadas pelos governos democráticos que sucederam ao Regime de 64. E esta perenidade trans temporal é um elemento fundamental para a perpetuação do modelo de saque e expropriação dos bens comuns e das territorialidades de povos indígenas, posseiros, quilombolas e povos tradicionais na Amazônia (LOUREIRO, 2022).

## 2.2 A INFLUÊNCIA NEOLIBERAL NO PLANEJAMENTO REGIONAL E DAS INFRAESTRUTURAS

Em 1979, Margareth Thatcher sagrou-se a primeira-ministra da Inglaterra. Segundo Anderson (1995), foi “o primeiro regime de um país de capitalismo avançado publicamente empenhado em pôr em prática o programa neoliberal” (ANDERSON, 1995, p.3). Nos primeiros anos da década de 1980, o neoliberalismo alcançou os Estados Unidos e, praticamente toda a Europa com suas diretrizes de estabilidade monetária e fiscal, de combate aos sindicatos e de incentivo às privatizações, conquistando uma hegemonia inédita sobre governos de esquerda e de direita (ANDERSON, 1995). Em 1989, essas diretrizes foram sistematizadas no que se convencionou chamar de Consenso de Washington, um receituário das instituições multilaterais para imposição dessas políticas aos países ditos subdesenvolvidos (FIORI, 1995).

Em geral, o início do período de construção da hegemonia neoliberal no Brasil está relacionado ao governo de Fernando Collor de Mello, porém, Rodrigues (2022) mostra que, em vez disso, as reformas orientadas para o mercado começaram no início

dos anos 1980, durante a ditadura militar, no governo do general João Figueiredo, com as políticas ortodoxas implementadas pela Secretaria de Controle sobre as Empresas Estatais (SEST). A SEST foi criada em 1979 para promover o ajuste fiscal e administrativo sobre as Estatais, como parte de uma agenda política para controlar a inflação e o endividamento externo (RODRIGUES, 2022) abrindo, assim, espaço para a execução de um projeto privatista hegemônico, simbolizado pelo conceito de estado mínimo como base para a construção de um modelo neoliberal de desenvolvimento.

Os ajustes das estatais promovidos pela SEST envolveram cortes no orçamento, congelamento dos investimentos, reajustes tarifários abaixo da inflação, ampliação do passivo financeiro das empresas e utilização das estatais como instrumento de captação de recursos em moeda estrangeira para que o país pudesse fazer frente aos encargos da dívida externa, fonte importante de financiamento do II PND (RODRIGUES, 2022).

A hipótese de Rodrigues (2022) aproxima o Brasil da época das experiências neoliberais do Chile, na ditadura de Augusto Pinochet (1973-1990), e da ascensão desse modelo na Inglaterra e nos EUA. Além disso, sincroniza o Brasil na geopolítica da crise de sobreacumulação vivida pelo capitalismo, desde 1973, quando excedentes de capitais ociosos não encontravam aplicações rentáveis comprometendo todo o sistema de acumulação (HARVEY, 2014).

O ajuste sobre as estatais conduziu ao processo de enfraquecimento das empresas, o que justificou os programas de privatização subsequentes promovidos por José Sarney e por Fernando Henrique Cardoso. Para Harvey (2014), as privatizações liberam ativos a serem apropriados pelos capitais a custos muito baixos ou sem custos e são exemplos do que ele conceitua como “acumulação por espoliação”, que tem o Estado como um dos seus principais agentes (*Ibidem*).

Entre 1985 e 1989, durante o governo de José Sarney, é possível acrescentar a esse rol de medidas favoráveis ao mercado de capitais, a criação da Bolsa Mercantil de Futuros, voltada à negociação de derivativos financeiros em 1985 e o programa federal de desestatização, concessões e permissões, para a execução de serviços públicos de 1988.

Durante os governos de Fernando Collor de Mello e de Itamar Franco, o arcabouço construído para a privatização e a prioridade dada ao Plano Nacional de Desestatização (PND) agilizaram a venda das estatais. Como parte desse modelo, destacam-se o papel do Fundo Nacional de Desestatização (FND), gerido pelo BNDES, que se tornou titular das empresas incluídas no PND e a abertura para a participação do capital estrangeiro,

que foi de 40% no governo de Fernando Collor para 100% no governo de Itamar Franco. O principal foco dessas privatizações foram as empresas siderúrgicas, petroquímicas e de fertilizantes.

A política externa do Governo Fernando Henrique Cardoso priorizou a adaptação do Brasil à globalização e à implementação de políticas neoliberais. Concentrou-se na integração do país à economia global por meio da diplomacia regional, bilateral e multilateral, refletindo um compromisso com reformas orientadas pelo mercado (SILVA, 2012).

Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) são exemplos dessas escolhas ao enfatizarem a competitividade regional por meio de investimentos em infraestrutura, alinhando-se às diretrizes internacionais. Essa abordagem teve como foco a eficiência econômica e não o desenvolvimento regional, exacerbando as desigualdades entre as regiões do país (ARAÚJO, 2007).

Nesse período, o Brasil não ficou indiferente aos enunciados promovidos por várias instituições multilaterais sobre a importância da competitividade e do papel da logística no circuito de valorização das mercadorias. Esses paradigmas passaram a ser constitutivos do planejamento estatal visando a integração logística do país:

O Estado, por sua vez, através de planos e programas federais e estaduais, demonstra ter incorporado definitivamente a logística, reservando-lhe um papel protagonista nas políticas públicas e a ela subordinando os investimentos em transportes e comunicações (BRAGA; CASTILLO, 2013, p. 236).

Assim, foi concebido o programa Brasil em Ação, um amplo portfólio de projetos de infraestruturas lançado em 1996, que endereçava ao setor privado a responsabilidade de grande parte dos investimentos planejados.

Na carteira de projetos dos eixos havia previsão de participação de pelo menos 50% de investimentos privados para a concretização do plano que ao fim e ao cabo era um portfólio de sugestões de investimentos uma indicação não imperativa mas sim de “caminhos a seguir” que estimulasse empresários privados a realizar parceria com o setor público (conforme discurso do plano Consórcio Brasiliana/BNDES, 2000) - e talvez por isso mesmo tenha se restringido ao plano das intenções tendo tido poucas obras executadas ao longo das gestões federais em que foram elaborados (LEITÃO, 2009, p. 141).

O programa Brasil em Ação era de fato, “um projeto de logística destinado ao escoamento da produção exportável” que se desdobrava em Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) (FILHO, 2016, p. 233) que delimitavam as regiões

a partir dos fluxos de escoamento das exportações buscando maior eficiência no deslocamento das mercadorias e maior competitividade das *commodities* no mercado internacional, com investimentos concentrados nos setores de infraestrutura de transportes, de energia e de telecomunicações.

No Brasil em Ação, paradigmas neoliberais como o desenvolvimento sustentável; o planejamento indicativo; a gestão empreendedora (eficaz e eficiente) e o incentivo às parcerias entre o público e o privado, davam a orientação geral para a sua implementação (GARTENKRAUT, 2002, p. 17).

Araújo (1999) ao analisar a dinâmica regional brasileira diante do paradigma neoliberal e da globalização critica a “integração competitiva” orientada pelo mercado. Na hipótese da autora, isso levaria à fragmentação espacial do país devido à inserção passiva nos mercados globais. Argumenta que sem intervenção estatal, a dinâmica regional se torna mais seletiva e acentua desigualdades herdadas, em um cenário global caracterizado por profundas transformações que favorecem a concentração de investimentos nas regiões já dotadas de maior dinamismo e competitividade (*ibidem*).

Segundo a autora, no programa Brasil em Ação, o governo federal tendia a fortalecer a concentração de atividades e investimentos em polos já competitivos e interconectados, priorizando projetos nas regiões Sul/Sudeste, fronteira noroeste, Nordeste e Norte, influenciando a organização territorial e “deixando grandes áreas do País à margem: são os ditos “espaços não - competitivos” (ARAÚJO, 1999, p. 152).

Considerando as mesmas concepções de políticas públicas do Brasil em Ação, em 1998, o governo federal contratou o Consórcio Brasiliana <sup>23</sup> para redefinir os ENID de modo a orientar o planejamento do país pelos dez anos seguintes. Na modelagem proposta pela consultoria, a delimitação dos eixos considerou, principalmente, a malha multimodal de transportes do Brasil e os focos dinâmicos das economias regionais, como traçado na Figura 6.

**Figura 6** - Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID)

---

<sup>23</sup> Consórcio Brasiliana, formado pelas empresas Booz-Allen & Hamilton do Brasil Consultores Ltda., Bechtel International Inc. e o Banco ABN Amro S. A.



Fonte: BRASIL, Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), 1999.

Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

Essa nova visão dos eixos aprofundou a substituição da política de desenvolvimento regional pelo desenvolvimento produtivo articulado à logística, à competitividade e ao escoamento da produção voltada às exportações:

A proposta dos eixos proporcionou uma nova regionalização para a provisão de investimentos com base na lógica produtivista e vinculada à infraestrutura regional. Sua justificativa operava-se pela perspectiva de desconcentração de projetos e investimentos e pela possibilidade de melhor distribuição dos impactos de desenvolvimento entre as regiões. Baseou-se em “projetos-âncoras” de infraestrutura, certamente a estratégia mais pragmática e eficiente no retorno dos investimentos. Contudo, não se consolidou no plano das ações sociais, mais dispersas pelo território e pouco privilegiadas no portfólio de projetos (TAVARES, 2016, p. 675).

Além dos eixos, a consultoria propôs o Avança Brasil, um portfólio de projetos que foi incorporado ao PPA (2000-2003) nas dimensões de infraestrutura econômica (transporte, energia, telecomunicações e infraestrutura hídrica); desenvolvimento social; informação e conhecimento e meio ambiente, com forte concentração setorial na

infraestrutura econômica e territorial em áreas do país que já eram historicamente dinâmicas:

O governo Fernando Henrique Cardoso lança os ENID com a previsão de investimentos em torno de R\$ 317 bilhões a serem aplicados em 8 anos, com forte concentração espacial e setorial: desse montante 31% estavam voltados para o eixo referente à região Sudeste (ou Rótula Sudeste como na denominação do plano) e cerca de 58% dos investimentos e 50% dos projetos seriam destinados ao setor de infraestrutura de transportes, energia e telecomunicações (CONSÓRCIO BRASILIANA, 2000; LEITÃO, 2009, p. 140).

A prioridade à logística, definida no Avança Brasil, correspondia ao caminho indicado pelos organismos multilaterais para a inserção competitiva dos países nos mercados internacionais (LEITÃO, 2009).

A criação pelo Banco Mundial, nos anos 2000, do *Logistics Performance Index*, que classifica os Países segundo seu desempenho no setor, considerando infraestruturas, normas e serviços, aponta o caminho aos Estados sobre como se inserir de forma competitiva nos mercados internacionais através de investimentos materiais e, sobretudo, de regulações mais favoráveis à fluidez de mercadorias (BRAGA; CASTILLO, 2013, p. 236).

O presidente Fernando Henrique Cardoso, ao apresentar a concepção dos ENID, considerava que o desenvolvimento regional dependeria da exploração das “vantagens competitivas” locais e da capacidade de atrair capitais internos e externos para os empreendimentos regionais, em um modelo onde as decisões sobre os investimentos e suas localizações estavam sob o comando da empresa privada:

Na medida em que as regiões buscam explorar suas vantagens competitivas em relação aos mercados interno e externo, e as oportunidades se desconcentram, as empresas se tornam mais atuantes em relação às suas decisões de investimento. Vislumbrando oportunidades de mercado, os investidores privados deslocam-se para as diversas regiões e com isso geram renda, emprego e base tributária, propiciando e fortalecendo o processo de descentralização (CARDOSO, 2008, p. 162).

Araújo (2007) criticou o imperativo das exportações e da competitividade na concepção dos ENID, proposta que se tornou hegemônica no planejamento da dinâmica regional nos anos 1990. A adoção dessa política voltada à integração ao mercado internacional, sem considerar as especificidades regionais e as potencialidades locais, acentua os riscos de desagregação e fragmentação do território nacional, as desigualdades sociais e limita o desenvolvimento autônomo das regiões brasileiras (*ibidem*).

Com respeito à Amazônia, o Avança Brasil pretendia, no corredor Oeste-Norte, recuperar as vias utilizadas para o escoamento de soja e suas conexões com as hidrovias que ligavam os portos exportadores de Manaus, Pará, Rondônia e Mato Grosso e, no setor de energia, construir as hidrelétricas no rio Madeira e o Gasoduto ligando Urucu a Porto Velho (CARDOSO, 2008).

Ao analisar os ENID que alcançavam a região Amazônia, Bertha Becker (2001) identificou nesses eixos, a prioridade não ao “adensamento econômico regional”, como declarado no plano, mas aos “grandes corredores de exportação”.

Uma visão conjunta dos ENID permite identificar a formação de dois imensos corredores multimodais de circulação - o Centro-Norte, de direção N-S, envolvendo a Amazônia Oriental, e o Noroeste envolvendo os eixos da Amazônia Ocidental, inclusive a BR 174, que abre um novo arco de circulação regional na Amazônia Ocidental, em plena área florestal. A pavimentação de outras importantes artérias – rodovias Cuiabá – Santarém, Porto Velho – Manaus e Macapá – Oiapoque – compõem o essencial do novo arcabouço de circulação regional que coincide, aliás, com as direções das atuais correntes de povoamento (BECKER, 2001, p. 151).

Em uma análise crítica à proposta dos “Eixos”, Brandão e Galvão (2003) destacam o ambiente propício à aceitação de um planejamento “assentado nas ideias de logística, competitividade e redução do ‘custo Brasil’ associada a grandes obras de infraestrutura” (BRANDÃO; GALVÃO, 2003, p. 195), visão que foi se consolidando na evolução do planejamento de transportes no país, desde a década de 1970.

Restrições à capacidade de financiamento, contudo, frustraram as tentativas do governo de alavancar o programa de investimentos desenhado no Brasil em Ação, e sua versão mais acabada, o Avança Brasil, que deveriam viabilizar a inserção competitiva do país no mercado mundial como grande produtor de *commodities*.

No final da década de 1990 e nos primeiros anos do século XXI, a capacidade de investimento do Estado brasileiro estava contida pelos compromissos assumidos com o Fundo Monetário Internacional (FMI), oriundos dos empréstimos obtidos pelo governo brasileiro junto à instituição para enfrentar as crises cambiais e financeiras do período (TEIXEIRA; PINTO, 2012). As crises cambiais e bancárias da década de 1990, inicialmente, tiveram como epicentro os países asiáticos – Tailândia, Indonésia, Filipinas, Malásia e Coréia – e a Rússia; porém, logo se disseminaram. Quando o Brasil foi atingido, o Banco Central, sem sucesso, elevou a taxa de juros básica com a intenção de atrair capitais externos, o que elevou a dívida pública de 34,4% do PIB, em 1997 para 42%, em

1998 (SANTOS; LOPREATO, 2016), obrigando o Brasil a buscar socorro no Fundo Monetário Internacional (FMI) e, conseqüentemente, a inaugurar um regime fiscal aderente às diretrizes do fundo.

O pedágio cobrado pelo centro dinâmico global para o ingresso subordinado à segunda onda de globalização capitalista, desde os anos 1980, foi estabelecido pelo Consenso de Washington (1989) na forma de recomendação internacional a ser adotada nas políticas econômicas e sociais nacionais, conforme observado na década de 1990 no País.

.....  
O resultado disso foi a maior internacionalização do parque produtivo nacional, com a privatização do setor público e a desindustrialização. O agravamento econômico e social foi percebido pela população diante da ausência do crescimento da produção, com o elevado desemprego e a exclusão social, mesmo com a estabilidade monetária alcançada (POCHMANN, 2017, p. 321).

Considerando esse contexto, a principal marca dos Governos Fernando Henrique, no setor de infraestruturas, não foram os programas de investimentos Brasil em Ação ou o Avança Brasil, mas as privatizações que entre 1995 e 2002, representaram 42% do volume mundial das transferências de ativos públicos para a propriedade privada (FERREIRA; AZZONI, 2011 *apud* RUFINO, 2021). A dimensão das privatizações e das concessões incentivadas pelo novo marco regulatório reduziu o papel do Estado à condição de facilitador de investimentos privados e foi um marco da reestruturação econômica do período, segundo Beatriz Rufino:

O fim dos monopólios públicos e a criação das leis de concessões foram mudanças que impulsionaram a privatização de bens constitucionalmente públicos (Rocha & Silveira, 2015), marcando o grande comprometimento de FHC com esse projeto. A Lei de Concessões nº 9.987/1995 (Brasil, 1995), marco fundamental para a privatização do setor, regulamentou o artigo 175 da Constituição Federal, autorizando concessionárias privadas a operar serviços públicos (RUFINO, 2021, p. 5).

Em 2001, foi realizada uma reforma administrativa no setor de transportes com o objetivo de criar uma estrutura regulatória para que o setor privado assumisse a responsabilidade pela oferta de infraestruturas.

Foram criados o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnitt). Ao mesmo tempo, foram extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer), o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e dissolvido o Geipot (FILHO, 2016, p. 253).

Antes de ser extinta, em 2002, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), concluiu a formulação do conceito de “corredores estratégicos de desenvolvimento” (BRASIL – GEIPOT, 2002, p. 8), reafirmando a perspectiva que se consolidava, desde a meados da década de 70, e que foi reforçada pelos ENID: o transporte, mais especificamente, a logística, é, antes de tudo, um vetor de negócios para aumentar a competitividade das grandes empresas privadas, ficando cada vez mais distante dos objetivos de desenvolvimento do País (FILHO, 2016, p. 253).

Assim, durante o Governo Fernando Henrique Cardoso, as políticas públicas, influenciadas pelo neoliberalismo, incluíram reformas como a desregulamentação dos mercados, privatizações e redução da intervenção estatal, de modo que houvesse a adaptação do Brasil à globalização, sob o imperativo da competitividade no mercado internacional.

Os eixos nacionais de integração e desenvolvimento (ENID) representaram a forma como o neoliberalismo moldou a política de desenvolvimento regional. Nesse aspecto, as contradições e limitações dessa proposta afetaram as desigualdades regionais, criaram competição entre territórios e a integração do Brasil à economia global foi gerenciada por interesses corporativos e locais, provocando graves prejuízos à coordenação dos objetivos nacionais.

Buscando fugir dessa lógica, do “reforço às potencialidades territoriais já instaladas” (KARAM, 2013, p. 201) e da mera execução de programas e políticas do Governo Federal pelas agências regionais, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, nos seus dois primeiros mandatos, fez várias tentativas de implementação de políticas de desenvolvimento regional e territorial, entre elas a recriação da SUDAM e SUDENE, a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR); o Programa Territórios da Cidadania (PTC); os Consórcios de Segurança Alimentar e Desenvolvimento Local (CONSAD); a Política para Arranjos e Sistemas Produtivos Locais (Grupo de Trabalho); o Programa de Dinamização Regional (PDR) e a Política de Apoio a APL e Desenvolvimento Local (BNDES) (*Ibidem*).

A PNDR tinha o objetivo de orientar as ações das demais políticas regionais e territoriais a partir da identificação de tipologias sub-regionais “englobando densidade demográfica, crescimento populacional, escolarização de adultos, urbanização, renda média domiciliar e variação do Produto Interno Bruto (PIB)” (KARAM, 2013, p. 115). A versão preliminar dessa política foi apresentada no final de 2003, mas, por falta de apoio político, somente foi institucionalizada em 2007.

Leitão (2009) e Karam (2013) apontam críticas similares ao papel do Governo na implementação da PNDR como a não criação do Fundo de Desenvolvimento Regional (FDR) e a não elaboração da Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT), instrumentos essenciais para a implementação dos objetivos da Política. Em consequência, os critérios da PNDR não foram utilizados na definição dos investimentos estratégicos dos dois PPA elaborados nos dois primeiros mandatos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e nem no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (LEITÃO, 2009).

Em 2007, o PAC foi criado com a concepção de que a oferta eficiente de infraestrutura seria um dos pilares mais importantes das políticas de desenvolvimento econômico e social e da redução das desigualdades sociais e regionais (LEITÃO, 2009). O programa incluía obras de infraestrutura econômica, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia, recursos hídricos, comunicações e habitação social, saneamento, mobilidade urbana, saúde e educação.

No caso da Amazônia, muitos dos empreendimentos incluídos no programa já estavam previstos nos ENID (LEITÃO, 2009), que por sua vez, resgatavam em muitos aspectos, o planejamento de infraestruturas elaborado pela ditadura, visando promover o desenvolvimento da agropecuária e a especialização regional na exportação de matérias-primas.

As reestruturações espaciais das atividades econômicas a partir dos Eixos Nacionais de Desenvolvimento na década de 1970, dos ENID na década de 1990 e do PAC, na década de 2000, tinham vários projetos comuns e visavam desenvolver a logística para exportação. Não eram políticas de desenvolvimento regional, mas de adaptação do país às exigências do capital global, conhecida como regionalização neoliberal, uma resposta às crises econômicas e às pressões de instituições internacionais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial.

Esse modelo levou à expropriação das populações locais normalizada por novos instrumentos estatais legislativos e administrativos, adaptados aos diferentes arranjos territoriais exigidos em cada momento da divisão internacional do trabalho, e ao financiamento público de infraestruturas para atender aos grandes capitais, especialmente os monopólios da agropecuária e da mineração (LOUREIRO; PINTO, 2005). Apesar dos impactos negativos sobre o desenvolvimento social e a sustentabilidade ambiental, esse

modo de acumulação capitalista continua se reproduzindo na região e persiste o apoio governamental a esses projetos (*ibidem*).

Em 2005, durante o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, com os superávits expressivos do balanço de pagamentos, o Brasil saldou os seus compromissos com o Fundo Monetário Internacional (FMI) e alcançou maior liberdade na definição de sua política econômica e recursos adicionais para investimentos (TEIXEIRA; PINTO, 2012). Nesse contexto, vários planos de infraestruturas foram concebidos como o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) lançado em 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em 2007 e o Programa de Investimento em Logística (PIL) de 2012. Como reconhecem Ferreira e Azzoni (2011, *apud* RUFINO, 2021), durante o governo do Partido dos Trabalhadores houve aumento significativo dos investimentos em infraestrutura, estímulo ao crédito e gestão estratégica do setor, mas não houve ruptura com o arcabouço neoliberal.

As políticas do Governo Fernando Henrique Cardoso, como o fim do monopólio estatal do petróleo, a lei de concessões, a Lei de Responsabilidade Fiscal ou o tripé metas fiscais, câmbio flutuante e metas de inflação, permaneceram como importantes obstáculos aos investimentos públicos demandados pelos planos logísticos, levando a inevitabilidade de novos incentivos à privatização como a Lei de Parcerias Público-Privadas (PPP), aprovada em 2004. Tal Lei inovou ao permitir a contraprestação pública ao parceiro privado, tornando as parcerias possíveis em áreas consideradas não lucrativas pela iniciativa privada como saneamento e rodovias, entre outros, conforme Rufino (2016; 2021).

No novo arranjo institucional das PPP, o Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) passou a ter um papel central na estruturação dos projetos e no apoio a esses empreendimentos, especialmente das Sociedades de Propósitos Específicos (SPE) e *holdings* de infraestrutura, na forma de financiamentos de longo prazo e operações nos mercados de capitais por meio da subsidiária BNDES Participações S. A (BNDESPar).

Quanto ao conteúdo, os planos de infraestrutura elaborados a partir de 2003 seguiram priorizando projetos para aumentar a competitividade das exportações brasileiras, inclusive na Amazônia, onde os modais dos corredores de exportações de *commodities* agropecuárias e minerais tiveram preferência sobre os demais investimentos. Na mensagem presidencial que acompanhou o PPA 2004-2007 prevaleceu a ideia de desenvolvimento associada à infraestrutura e ao incentivo às exportações como pilar do

crescimento econômico, dispensando-se uma visão estratégica e de longo prazo desse processo.

Devido aos atuais gargalos produtivos existentes na economia brasileira, a recuperação do crescimento econômico requer, de imediato, o aumento do investimento, sobretudo em infra-estrutura. Além disso, dada nossa história recente de vulnerabilidade externa, a sustentação do crescimento depende, fundamentalmente, do crescimento das exportações e da redução da relação entre o passivo externo líquido e o PIB da economia (BRASIL, 2003).

Em 2007, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) adotou como critério para a seleção de um portfólio de investimentos aquele que fosse “compatível com os fatores logísticos, que envolvem definitivamente as relações econômicas e seus rebatimentos na função transportes” (BRASIL, 2007), assumindo como prioritário o atendimento às necessidades de circulação das *commodities* que já dominavam a pauta de exportações do Brasil. O Plano estimava que até 2023, o Brasil precisaria investir R\$450 bilhões em infraestrutura de transportes.

O PNLТ substituiu o conceito de eixos econômicos do Avança Brasil por uma visão de “vetores logísticos” que deveriam orientar os investimentos em infraestrutura de transportes visando a articulação entre diferentes modais de transportes (rodoviário, ferroviário, aquaviário e dutoviário).

A matriz desse planejamento territorial foi a demanda por produtos e serviços logísticos que, aplicada ao território brasileiro, agrupou as 558 microrregiões definidas pelo IBGE<sup>24</sup> em sete “vetores estratégicos”: Amazônico; Centro-Norte; Nordeste Setentrional; Nordeste Meridional; Leste; Centro-Sudeste e Sul, como apresentados na Figura 7.

---

<sup>24</sup> O IBGE deixou de usar essa subdivisão do território brasileiro em 2017.

**Figura 7** - Vetores logísticos considerados no PNLТ



Fonte: BRASIL,2017.

Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

Ainda em 2007, no mesmo ano da edição do PNLТ foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para coordenar um conjunto de medidas institucionais de incremento dos investimentos públicos e privados em infraestrutura, selecionados em uma carteira de projetos prioritários para “elevar a competitividade do País”, “gerar empregos” e “reduzir as desigualdades regionais”.<sup>25</sup> Esses projetos contemplavam as infraestruturas energética (petróleo, gás e energia elétrica); social e urbana (habitação e saneamento); e logística (rodovias, ferrovias, portos e aeroportos).

No período de 2007 a 2010, o PAC 1 previa investir R\$503,9 bilhões. O PAC 2, anunciado em 2011, previa investimentos no valor de R\$955 bilhões, que seriam executados em quatro anos. Em 2023 foi divulgado o “Novo PAC” com estimativa de recursos na ordem de R\$1,7 trilhões até 2026.

Cabe ressaltar que o PAC não tem uma proposta explícita de organização territorial. É um programa que visa a gestão de um portfólio de investimentos, a maioria já definida em planos anteriores.

Criada em 2012, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) tinha o objetivo de fortalecer o planejamento e a implementação das políticas de logística e transporte, assinalando a importância desses vetores para o planejamento regional. A EPL inaugurou

<sup>25</sup> Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007 e 10º Balanço Completo do PAC 2 (Janeiro - Abril 2014).pdf.

a análise das cadeias produtivas da soja, do açúcar, do minério de ferro, da celulose e da carne bovina (BRASIL, 2016) como vetores das decisões sobre os investimentos setoriais prioritários e diretrizes para o planejamento das infraestruturas de transportes, considerando os critérios de valor bruto da produção e do peso movimentado.

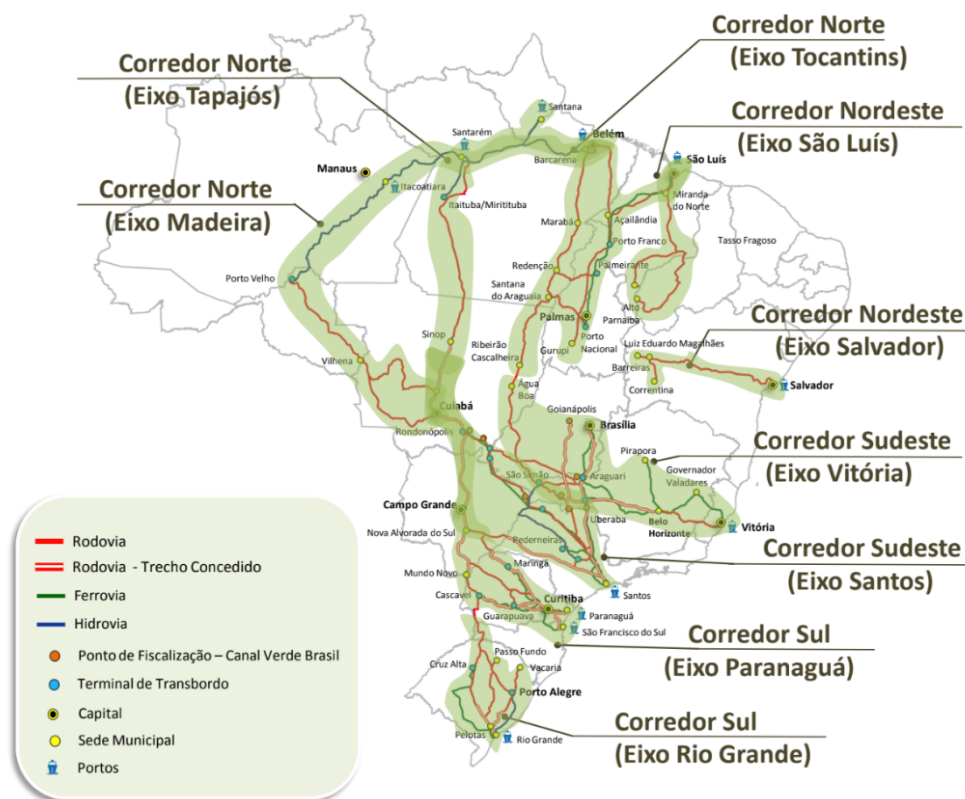
Essa estratégia foi a base do Programa de Investimento em Logística (PIL), lançado em 2012, que previa investir entre 2012 e 2018, em valores correntes, R\$ 451,4 bilhões, em duas fases, sendo na primeira etapa, R\$ 253 bilhões e na segunda, R\$ 198,4 bilhões. Nesta última fase, o Programa visava menor participação do investimento público em comparação com o privado.

O PIL continha uma série de medidas institucionais para a promoção da iniciativa privada como a extinção da cobrança do valor da outorga nas concessões; incentivos à ampliação do investimento privado, prioridade às Parcerias Público-Privadas e aos programas de concessões (FERNANDES, 2020) visando alavancar as infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias.

Em 2015, foi lançado pela EPL o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) com o similar objetivo de “prover o País de uma logística de transportes eficiente e competitiva, sempre com associação entre infraestrutura e serviços, numa visão pública, privada e público-privada” (BRASIL, 2016). O PNLI foi descontinuado com o golpe de estado de 2016.

O ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em 2017, lançou o projeto de “Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de soja e milho”. O documento recupera o conceito do GEIPOT de corredores como “eixos onde se viabilizam negócios” por meio de um “complexo feixe de facilidades econômicas e sociais” e a “existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes” e complementa esse aporte com a visão do Banco Mundial que considera a interconexão de três dimensões para a análise do desempenho de um corredor: infraestrutura, serviços e instituições. Nessa perspectiva são definidos nove corredores logísticos estratégicos para fluxos de exportações como apresentados na Figura 8 a seguir.

**Figura 8** – Corredores logísticos estratégicos – exportação, 2017

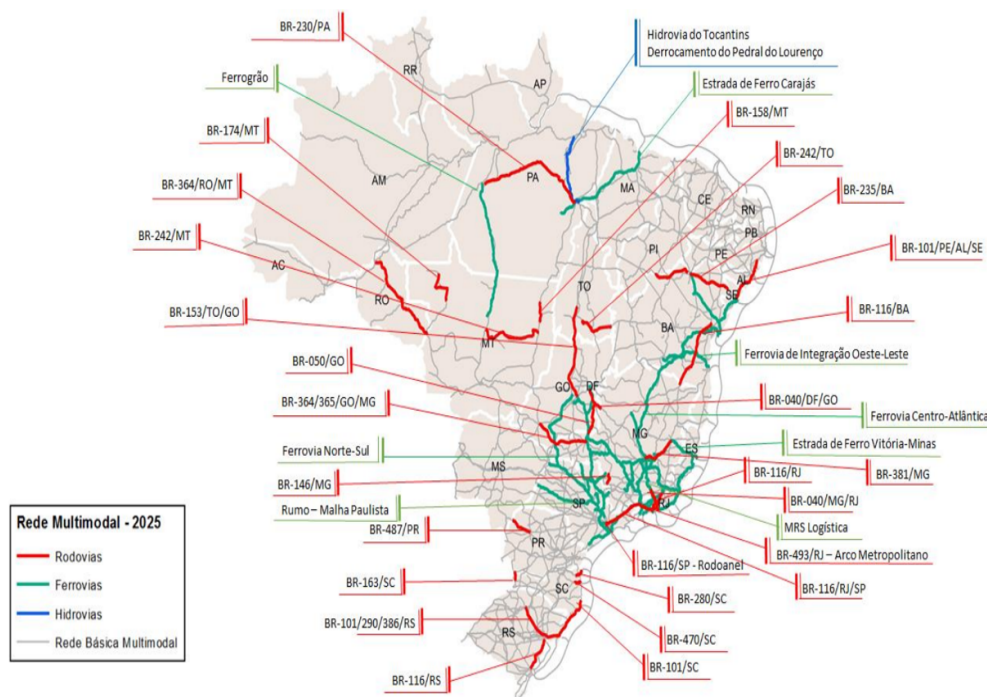


Fonte: BRASIL, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação. Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de soja e milho.

Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

Estão nos limites do Arco Norte, o corredor Norte (eixos Madeira, Tapajós e Tocantins) e o corredor Nordeste (eixos São Luís e Salvador). Em 2018, foi apresentado o Plano Nacional de Logística 2025 (PNL), com um portfólio de projetos para “otimizar a infraestrutura até 2025” e alterar a matriz de transportes ainda apoiada no modal rodoviário (65%), característica prevalecente no sistema de transportes brasileiro. O “Cenário PNL 2025”, Figura 9, tinha “como premissa a inclusão de rodovias, de ferrovias e de hidrovias com execução previstas e que estarão operacionais em 2025” (BRASIL, 2018, p. 39).

**Figura 9** – Cenário PNL 2025 – Rede PNL Multimodal



Fonte: BRASIL, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação. Plano Nacional de Logística 2025 (PNL).  
 Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

Além do PNL 2025, no contexto recente do planejamento logístico brasileiro, cabe destacar as análises e recomendações da cooperação “Diálogos Setoriais, União Europeia e Brasil”, considerando o empenho do país no acordo Mercosul e União Europeia, que deve ampliar a influência desse continente sobre as políticas públicas do Brasil.

O último relatório da cooperação, de 2016, apresentou um diagnóstico sobre o transporte multimodal brasileiro onde foram criticados os “gargalos” de infraestrutura como o número insuficiente de locais de transbordo de cargas; o elevado uso de caminhões; a tributação interestadual e a rigidez nas escolhas dos operadores logísticos desses corredores (THORSTENSEN, 2016).

Para enfrentar esses problemas, o relatório da cooperação propôs ao Brasil um planejamento logístico com foco em corredores, similar a Rede Transeuropeia de Transportes (TEN-T).

As principais características da rede multimodal europeia são a ausência de barreiras nas fronteiras nacionais, a livre definição dos operadores logísticos pela iniciativa privada e a gestão unificada dos diferentes modais de cada corredor (THORSTENSEN, 2016). Um acordo entre os países do bloco definiu um espaço

transnacional para a operação e a gestão dos corredores logísticos da Europa que tem como objetivo atender, com o mínimo de intervenção dos reguladores locais e com a máxima agilidade e menor custo operacional, às demandas de circulação das *commodities* que interessam às cadeias produtivas globais (*ibidem*).

A internacionalização da gestão das redes logísticas brasileiras parece ser o objetivo implícito nas recomendações da União Europeia, sempre críticas às orientações e parâmetros nacionais na definição das políticas de transportes do país.

Além disso, as redes são projetadas e desenvolvidas do ponto de vista nacional/regional, sem levar em conta as conexões entre os Países/regiões e certamente a interoperabilidade entre essas redes individuais. Os planos de infraestrutura carregam nomes como “Plano Nacional de Rodovias”, “Plano Diretor para o Desenvolvimento de Vias Navegáveis Interiores” etc. (THORSTENSEN, 2016, p. 111).

Como projeto piloto para o modelo sugerido pela cooperação foi proposto o corredor Centro Norte, onde se insere o Tapajós com o objetivo de ampliar a “competitividade do complexo agroindustrial de soja”, considerada “prioridade logística do Brasil”, dada segundo o relatório, a importância econômica do agronegócio para o país (THORSTENSEN, 2016, p. 117). O objetivo seria, “principalmente, o desbloqueio dos portos do Norte por meio de ligações terrestres multimodais”, como, por exemplo “a nova rota rodoviária/fluvial, que integra a BR- 163 ao Rio Tapajós, em Miritituba (PA), com destino a terminais graneleiros privados nos portos de Santarém (PA), Vila do Conde (PA) e Santana (AP)” (*Ibidem*, p. 137).

Portanto, o que esse acordo de cooperação projeta para o futuro é muito mais amplo do que a multimodalidade<sup>26</sup>, e sim, a possibilidade de internacionalização da gestão dos corredores logísticos para padronizar os requisitos de eficiência e de todos os elementos do que se entende por logística como vetor de supressão do espaço pelo tempo, com o menor custo possível, agregando valor, em várias escalas e intensidades, às cadeias produtivas globais.

A crescente especialização produtiva de lugares e regiões selecionados passa a exigir, cada vez mais, infraestruturas, normas e serviços operacionais em nome da otimização dos fluxos materiais, em termos de custos, tempo e qualidade. A combinação entre esses três elementos (competências infraestruturas, normativo-regulatórias e estratégico-

---

<sup>26</sup> O transporte multimodal entre países é uma realidade, inclusive no Mercosul. Os países membros assinaram em 30/12/1994, em Montevidéu, o “Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai”, promulgado no Brasil em 1995 (BRASIL, 2022, p. 43).

operacionais), única em cada subespaço e em cada escala geográfica, expressa aquilo que compreendemos por logística (BRAGA; CASTILLO, 2013, pp. 236-237).

Na breve retrospectiva do planejamento regional e das infraestruturas no Brasil, é possível identificar a crescente importância da logística para a exportação de *commodities* e o apoio do Estado à demanda do mercado, elegendo essa área como prioridade nacional e regional. Nessa perspectiva, foram estimulados privatizações, concessões, financiamentos de longo prazo a projetos via crédito público e mercado de capitais, bem como mobilização de incentivos locais, regionais e nacionais a essas atividades.

Diante desse cenário, observa-se a hegemonia de uma nova concepção de desenvolvimento regional que prioriza as políticas de infraestrutura e logística como estratégia para a redução das desigualdades históricas entre as regiões do país, considerando os desafios impostos pela ausência de instrumentos eficazes de ordenamento territorial e de financiamento adequado às políticas públicas de desenvolvimento regional.

Porém, os investimentos implementados pelo PAC, o mais importante dos planos de infraestrutura, no período estudado, mostraram um impacto limitado sobre a redução das desigualdades regionais e, em alguns casos, efeitos indesejados como reforço à fragmentação do território nacional, conflitos na coordenação interinstitucional e interfederativa e concentração de recursos na região Sudeste (DOMINGUES *et al*, 2012; LEITÃO, 2009; NUNES, 2018; SILVA *et al*, 2016).

Destaque-se a prioridade dada pelos diversos planos nacionais, desde a ditadura militar, à implementação da logística na Amazônia visando a exportação de *commodities*. Atualmente, considerando a crescente demanda global pela soja, oriunda da China ou da produção de biodiesel, a agenda do Estado é, como expresso no relatório de cooperação OCDE e Brasil, “o desbloqueio dos portos do Norte” por meio do uso de rodovias, hidrovias e do complexo portuário de Miritituba, no rio Tapajós

### 3. O CORREDOR LOGÍSTICO DO TAPAJÓS: A NOVA ORDENAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL VISANDO A COMPETITIVIDADE

Como visto no capítulo anterior, nos principais planos de infraestrutura e logística, sobrepõe-se a prioridade dada à competitividade das grandes empresas e não ao desenvolvimento nacional.

Celso Furtado (2000) associava três dimensões ao desenvolvimento. A primeira diz respeito ao “progresso técnico” e ao “aumento da produtividade”, a segunda à “satisfação das necessidades humanas” e a terceira, a reprodução das desigualdades ao atender aos interesses dos grupos dominantes (*Ibidem*, p. 22).

Ao percorrer o processo de industrialização desde sua gênese, Furtado (2000) mostrava como o protecionismo estatal foi fundamental para o capitalismo nascente e moldou o conceito de “sistema econômico nacional” e a própria concepção de desenvolvimento.

A partir desse momento, o conceito de desenvolvimento ligou-se explicitamente a ideia de “interesse nacional”, servindo esta para injetar um elemento de objetividade a terceira dimensão que fizemos referência. O enfoque globalizador dos processos econômicos, que corresponde à preeminência do Estado como agente propulsor e orientador das atividades econômicas e árbitro dos conflitos de classe na definição do interesse nacional, viria finalmente a prevalecer na concepção de desenvolvimento (FURTADO, 2000, p. 24).

A ideia de modernidade e de desenvolvimento é, portanto, fundamentada na concepção de que ao “interesse nacional”, regulado pelo Estado, corresponderia ao que Furtado chamou de um “sistema de produção e reprodução de desigualdades: aumento da riqueza monetária e patrimonial dos grupos dominantes” (FURTADO, 2000, p. 22).

A concentração de renda torna-se parte integrante do processo de acumulação capitalista e se reproduz internamente nos estados nacionais, entre os países centrais e na periferia do sistema. Para Furtado (2013a), o alcance do desenvolvimento nos países periféricos seria um mito, pois o subdesenvolvimento da periferia não é uma etapa e sim uma condição da forma como sistema capitalista se expande e do papel reservado às periferias na divisão internacional do trabalho como fornecedoras de matérias-primas. No processo de globalização, no máximo, seria reservado às periferias uma “modernização” excludente e autoritária (*ibidem*).

O autor observava a dependência estrutural da periferia em consequência da forma como as classes dominantes desses países se modernizaram, importando da Europa e dos

EUA, os bens que correspondiam ao padrão de consumo dos países centrais, pressionando a balança de pagamentos e reforçando o papel subordinado dessas nações. O período de industrialização por substituição de importações também será moldado pelo consumo dessa classe dirigente, o que facilitará o controle pelo capital estrangeiro dos sistemas produtivos nacionais, condicionando o desenvolvimento autônomo das economias dependentes (*ibidem*).

Conforme Furtado (2013b), o processo de transnacionalização do capitalismo sob hegemonia dos EUA levou à instabilidade dos governos do terceiro mundo e à perda da capacidade de regulação das economias pelos centros decisórios nacionais, primeiro em relação aos sistemas produtivos e depois no âmbito das atividades monetárias e financeiras dos países dependentes.

A transnacionalização de atividades produtivas, financeiras e monetárias continuou a avançar no âmbito de empresas privadas, ao mesmo tempo que se procurava reduzir todas as formas de interferência dos governos na ação dessas empresas. Desregular é a palavra de ordem. (FURTADO, 2013, p. 431)

Foi no contexto do pós-guerra que a hegemonia estadunidense foi construída. Nesse período, dois fatos impactaram o contexto de desenvolvimento das economias centrais e periféricas, a saber: o processo de descolonização na África, protagonizado pelo nacionalismo panafricano, e a “emergência de novas hegemonias mundiais fundadas no controle da tecnologia, da informação e da manipulação ideológica” (FURTADO, 2000, p. 25).

As bases ideológicas do sistema de dominação foram o acordo de Bretton Woods (1944) e o GATT – Acordo geral sobre tarifas e comércio (GATT – do inglês, *General Agreement on Tariffs and Trade*), que em 1995, daria origem à Organização Mundial do Comércio (OMC). Essa superestrutura foi complementada por instituições como o FMI (1945) e o Banco Mundial (1945) com a responsabilidade de assegurar que as concepções pactuadas estivessem presentes nas políticas nacionais de todos os países que aderiram a esses tratados (FURTADO, 2000).

Ou seja, a influência exercida por essas entidades vai além dos limites econômicos, refletindo-se nos interesses estratégicos dos Estados Unidos e de seus aliados. Dessa forma, observa-se que decisões tomadas por essas instituições têm impacto direto na estabilidade e nas dinâmicas dos mercados globais, afetando o desenvolvimento

de países periféricos e ampliando a centralidade das principais economias mundiais (HARVEY, 2014).

O quadro geral que surge, por conseguinte, é de um mundo espaço-temporal entrelaçado de fluxos financeiros de capital excedente com conglomerados de poder político e econômico em pontos nodais chave (Nova York, Londres, Tóquio) que buscam seja desembolsar e absorver os excedentes de maneira produtivas, o mais das vezes em projetos de longo prazo numa variedade de espaços ( de Bangladesh ao Brasil ou à China), seja usar o poder especulativo para livrar o sistema de sobreacumulação mediante a promoção de crises de desvalorização em territórios vulneráveis (HARVEY, 2014, p. 112).

Para Santos (2011), o racional das empresas e dos “governos mundiais” (FMI, Banco Mundial, BID, entre outros) são complementares e fundamentados na competitividade, na lógica do dinheiro, que domina a vida social, valida interesses e privilégios e desregulamenta o território nacional, o que “ajuda a organizar a empresa em questão e desorganiza tudo o mais” (SANTOS, 2011, p. 20).

Em 1992, Milton Santos alertou para os desdobramentos das políticas neoliberais e o impacto profundo da globalização nas estratégias nacionais de desenvolvimento, destacando que “nos tempos presentes, a competitividade toma como discurso o lugar que, no início do século, ocupava o Progresso e, no pós-guerra, o Desenvolvimento” (SANTOS, 2002, p. 6). Segundo o pensador, “a ação hegemônica se baseia na competitividade” que passou a ser monitorada em todo o mundo pelo *World Competitiveness Index*, produzido e divulgado, desde 1979, pelo Fórum Econômico Mundial (FÓRUM Econômico Mundial, 2019). Esse índice busca aferir a capacidade e a velocidade dos governos de se adaptarem às crescentes exigências de fluidez e de racionalização do espaço pelo capital.

A exigência de fluidez manda baixar fronteiras, melhorar os transportes e as comunicações, eliminar os obstáculos à circulação do dinheiro (ainda que a das mercadorias possam ficar para depois), suprimir as rugosidades hostis ao galope do capital hegemônico (transformação dos “ejidos” no México, ou dos latifúndios no Brasil, ambos condenados pelas grandes organizações mundiais financeiras) (SANTOS, 2002, p. 5).

À medida que a globalização avançava para os países do chamado terceiro mundo, consolidando o meio técnico-científico-informacional, sob o domínio do mercado, as cadeias de valor mundializadas se impunham como substrato “da produção, da utilização e do funcionamento do espaço” (SANTOS, 2006, p. 160) e passaram a exigir fluidez,

redes de transportes e comunicações baratas e eficientes, com normatizações homogêneas no território nacional e compatíveis com as de toda a cadeia produtiva internacionalizada.

Como se produzem, cada vez mais, valores de troca, a especialização não tarda a ser seguida pela necessidade de mais circulação. O papel desta, na transformação da produção e do espaço, torna-se fundamental. Uma de suas consequências é, exatamente, o aprofundamento das especializações produtivas, tendentes a convocar, outra vez, mais circulação. Esse círculo vicioso - ou virtuoso? – depende da fluidez das redes e da flexibilidade dos regulamentos (SANTOS, 2006, p. 161).

Santos e Silveira (2021) afirmam o imperativo da circulação no capitalismo contemporâneo e propõem uma “geografia do movimento” produzida pelo meio técnico-científico-informacional, como circuito de cooperação, e pela circulação de bens e produtos para os quais os autores formulam a noção de circuitos espaciais de produção.

Esses circuitos promovem uma reorganização dos territórios, alterando padrões tradicionais de dependência regional e ampliando o alcance das relações econômicas e sociais em uma complexa rede de interações “em mãos de poucos produtores” (SANTOS; SILVEIRA, 2021, p. 61). Essa dinâmica evidencia que os fluxos de mercadorias, informações e pessoas não respeitam fronteiras rígidas, mas se orientam conforme as demandas do mercado, as inovações tecnológicas e as estratégias dos agentes produtivos (*ibidem*). Consequentemente, os territórios tornam-se cada vez mais conectados por múltiplos canais, exigindo novas formas de análise que contemplem tanto a fragmentação quanto a integração gerada pelos circuitos espaciais, permitindo compreender de maneira mais precisa os fixos e os fluxos que moldam o território (*ibidem*).

Castillo e Frederico (2010) utilizam a noção de “circuito espacial produtivo” para compreender como a lógica da competitividade se torna hegemônica no espaço geográfico, provocando transformações profundas nas formas de interação e cooperação, ampliando o alcance das relações econômicas e sociais e trazendo novos desafios para a adaptação de “lugares, regiões e territórios” às exigências do mercado global.

A abordagem proposta pelo circuito espacial produtivo, por sua vez, desloca o foco da empresa para o espaço geográfico. O objetivo deixa de ser a identificação de gargalos que dificultem a plena integração funcional e prejudiquem a competitividade final dos produtos e passa a ser as implicações sócio-espaciais da adaptação dos lugares, regiões e territórios aos ditames da competitividade, bem como o papel ativo do espaço geográfico na lógica de localização das atividades econômicas, na atividade produtiva e na dinâmica dos fluxos (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 468).

Pressuposto dessa concepção, o conceito de espaço geográfico como um híbrido é fundamental para uma nova abordagem da competitividade como articulação entre formas materiais e normas:

(...) Com isso, queremos dizer que o espaço geográfico é um híbrido (LATOURE, 1994; SANTOS, 1996) constituído pela combinação de coisas materiais (naturais e construídas social e historicamente) entre si e com as normas (sociais, políticas, jurídicas, econômica e culturais) que regulam o uso, o acesso e a propriedade dessas coisas. (...) Trata-se da competitividade como atributo do espaço, particularmente da região (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 468).

A logística, entre outros temas, é sugerida por Castillo e Frederico (2010) como parte da análise necessária para a operacionalização do conceito de circuito espacial produtivo porque permite compreender a articulação das grandes corporações na dimensão das coisas materiais, normas e fluxos que caracterizam “a área de produção como o espaço utilizado para a produção de um determinado produto, desde a produção em si até o consumo final”, e a divisão social do trabalho numa perspectiva multiescalar (*Ibidem*, p. 469).

A logística, compreendida como a manifestação hegemônica da circulação no período histórico atual, torna-se prioridade de agentes públicos e estratégia de grandes empresas para conferir fluidez e racionalidade aos circuitos espaciais produtivos, passando a ser uma das mais contundentes expressões geográficas da globalização, imprescindível para a realização da produção em escala mundial (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 462).

David Harvey (2005) considera a importância da circulação em uma "geografia da acumulação capitalista" e relaciona o "ajuste espacial" à dinâmica da acumulação, sua sustentação e a superação de suas crises. O “ajuste espacial” é uma categoria que acumula os desenvolvimentos teóricos-históricos que Harvey identifica em Georg W. Friedrich Hegel, Johann H. Von Thünen e Karl Marx e nos esforços de Nikolai Bukharin, Vladimir Lenin e Rosa Luxemburgo, que segundo o autor, contribuem para incluir uma teoria espacial na análise marxista do capital.

Ao fazer isso, criaram uma imagem retórica na tradição marxista, uma imagem retórica que, de modo dramático, unifica temas a respeito da exploração capitalista e do ajuste espacial. Os centros exploram as periferias, a metrópole explora sua hinterlândia, o Primeiro Mundo domina e explora impiedosamente o Terceiro Mundo etc. Dentro de uma determinada sociedade civil, a luta de classes se reconstitui como a luta de formações sociais periféricas contra alguma fonte central de opressão. O campo se revolta contra a cidade, a periferia contra o centro, o Terceiro Mundo contra o Primeiro. A imagem retórica espacial é tão poderosa que ameaça, de vez em quando, engolfar e

substituir a interpretação dialética interna do capitalismo, elaborada tão cuidadosamente por Marx (HARVEY, 2005, p. 121).

Segundo Harvey (2011), a dificuldade de se compreender como o “ajuste espacial” atua em relação às contradições capitalistas é o aparente caos da reprodução do capital no espaço, o que ele tenta alcançar a partir de alguns princípios, entre os quais se destacam: 1) “compressão do tempo-espaço”: a crescente propensão para a dominação do espaço pelo Estado e pelo capital para que os limites geográficos da acumulação capitalista sejam ultrapassados; 2) “superação das barreiras sociais e políticas para a acumulação de capital”: construção de mercado de trabalho acessível, trocas mercantis e o funcionamento de uma economia monetária (*Ibidem*, pp. 118-150).

A fluidez do espaço depende da indústria de comunicação e de transportes. O transporte opera de forma singular em dois aspectos da circulação do capital, gerando valor ao realizar o salto das mercadorias do lugar de produção até o lugar de consumo e representando um custo para o capital que dependerá da velocidade dos meios de transportes disponíveis para alcançar o mercado e das exigências de transações até o consumidor final da mercadoria.

A indústria de transportes e da comunicação, que “vende mudança de localização” (Marx, 1967, vol. 2: 52), é diretamente produtora de valor, pois “economicamente considerada, a condição espacial, o ato de trazer o produto ao mercado, pertence ao próprio processo de produção. O produto está realmente acabado apenas quando está no mercado” (HARVEY, 2005, p. 47).

O “ajuste espacial” cria ambientes adaptados às necessidades da acumulação capitalista e, no processo de expansão geográfica dessa lógica, introduz várias contradições na geografia do capital como a produção de novas “regionalidades”, ou seja, de “novas lógicas territoriais de poder” (HARVEY, 2014, pp. 88-89). Harvey assinala que há uma “longa tradição da teoria econômica” que associa o desenvolvimento regional à acumulação capitalista,

[...] que se inicia com Alfredo Marshall (com sua ênfase nos distritos de produção industrial – hoje chamados “marshalianos”) e inclui Perroux (com suas ênfases nos polos de crescimento) e Paul Krugman (com seu interesse em economias regionais “auto-organizadoras”), que vê a produção da organização regional como ao mesmo tempo consequência inevitável da dinâmica da acumulação do capital e condição básica de sua compreensão” (KRUGMAN, 1995 *apud* HARVEY, 2014, p. 88).

Segundo Harvey (2014), ao “ajuste espacial” funcional à acumulação, deve-se associar a “tendência do capitalismo de produzir crises de sobreacumulação” (*Ibidem*, p. 93) que introduzem várias contradições nas economias capitalistas e para as quais os ajustes espaciais fornecem apenas um alívio temporário.

### 3.1 A CONSTRUÇÃO DA REGIÃO ARCO NORTE: CONTROLE DA FRONTEIRA AGRÍCOLA E CONSTITUIÇÃO DE UM COMPLEXO LOGÍSTICO PARA EXPORTAÇÃO DE *COMMODITIES*

O Arco Norte representa o ajuste espacial da região amazônica associado à acumulação de capital no circuito produtivo da soja com a expansão da fronteira agrícola e a constituição de um complexo logístico para exportação dessa *commodity* na Amazônia. Esse ajuste é realizado em período de dominância do capital financeiro no processo de acumulação capitalista levando à expansão da financeirização do agronegócio<sup>27</sup> por meio do mercado de capitais e do investimento de fundos financeiros nas empresas que operam na produção e circulação da soja. Nesse regime de acumulação, o Estado tem um papel central:

O papel do Estado brasileiro é um estruturador, planejador, mediador e jogador que molda, estrutura, regula e subsidia, para: sustentar os ajustes espaciais capitalistas e executar políticas seletivas que são encaradas como política de Estado (de estado-nação), como forma [de] ganhos materiais e simbólicos. Essas duas dimensões (ajustes espaciais e políticas seletivas) formam e conformam um sistema contínuo de mobilidade induzida e improdutiva de produção de demanda por mercadorias/commodities, e, principalmente de financiamentos para a especulação fictícia (ações e fundos), a ampliação do capital fictício no Brasil, e, particularmente na Amazônia (RODRIGUES, 2018b, p. 321).

A análise da infraestrutura e da logística no processo de acumulação capitalista no Brasil contemporâneo requer uma compreensão das transformações estruturais que marcaram a economia nacional desde o período nacional desenvolvimentista (1930-1980) até a atual fase de neoliberalização e financeirização, iniciada nos anos 1990 (WERNER; OLIVEIRA, 2023).

A provisão da infraestrutura, ao longo do processo de industrialização, foi assumida pelo Estado, em uma conformação pela qual se interessaram e da qual participaram grupos capitalistas nacionais em torno às demandas estatais. No processo de neoliberalização, em que a infraestrutura se apresenta como ativo, sucessivas rodadas regulatórias vêm acomodando ampliado interesses capitalistas em torno aos

---

<sup>27</sup> A financeirização do agronegócio será discutida no capítulo III.

investimentos privados do “novo” mercado de infraestrutura (WERNER; OLIVEIRA, 2023, p. 8)

A provisão de infraestruturas do projeto nacional desenvolvimentista alcançou a Amazônia, especialmente durante a ditadura militar, com obras demandadas pelos projetos dos polos minerais, agropecuários e energéticos. As obras viárias mais importantes do período foram as que correspondiam aos vetores de ocupação da Amazônia, a Cuiabá-Santarém (BR 163) e a Transamazônica (BR 230). O polo mineral de Carajás e a hidroelétrica de Tucuruí também demandaram investimentos significativos. Essas obras públicas seguiram o modelo de contratação de grandes empreiteiras nacionais para executá-las, como a construtora Camargo Corrêa, a Empresa Construtora do Brasil (ECB), a Mendes Júnior, a Paranapanema, entre outras.

Campos (2012) atesta que ao final da ditadura militar (1964-1985) consolida-se o capital monopolista no setor de construção pesada, com a conformação de grandes conglomerados econômicos diversificados liderados pelas construtoras, o que os forjou enquanto parte do seletivo grupo do grande capital monopolista e financeiro brasileiro, conferindo aos empreiteiros de obras públicas poder político com ampla participação nas agências estatais e mecanismos de decisão das políticas públicas postas em prática no Brasil, mas também com significativa proeminência internacional (CAMPOS, 2012 *apud* WERNER; OLIVEIRA, 2023, p. 8).

Na Amazônia, o período neoliberal será marcado pela privatização da Vale do Rio Doce, em 1997. Em 2024, a Empresa tinha entre seus principais acionistas o Fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil - PREVI, a BlackRock, a Mitsui e a Cosan<sup>o</sup>. Outros exemplos da transferência de ativos para a iniciativa privada, típicas desse período, foram a concessão da usina Belo Monte, em 2010, para o consórcio Norte Energia – Eletrobras, Neoenergia, Cemig, Petros e Funcef e a privatização do gasoduto Urucu-Coari-Manaus que aconteceu em 2022.

Atualmente, essa infraestrutura é controlada pela ENEVA que tem entre seus principais acionistas o BTG Pactual, a Patners Alpha e a Dynamo que possuem mais de 50% das ações da empresa. A BR 163 em MT e MS foi concedida à iniciativa privada, em 2014. Em 2022, o trecho de 1.009,5 Km entre MT e PA, de Sinop até os portos de Miritituba, foi concedido à Via Brasil BR 163, empresa do grupo Conasa, controlado pela Generate Capital, empresa americana. Esse modelo será utilizado nas principais infraestruturas hidroviárias do corredor Tapajós, como as ETC e os TUP que serão ativos

controlados por grandes transnacionais e, em breve, como já previsto no “Novo PAC”, as principais hidrovias da bacia Amazônica também serão concedidas à iniciativa privada.

Além disso, prevalece a especialização primário-exportadora, na região, levando à fragmentação do território e evidenciando a fragilidade comercial e financeira do país (WERNER; OLIVEIRA, 2023). Esse modelo de desenvolvimento regional não internalizou avanços tecnológicos e nem alcançou a industrialização, limitando os impactos positivos sobre renda e emprego (*ibidem*) e foi aprofundado com o controle do agronegócio sobre a região expresso no projeto “Arco Norte”.

Em 1997, a empresa Amaggi inaugurou a rota de exportação de soja pelo corredor do rio Madeira que liga Porto Velho (RO) a Itacoatiara (AM), demonstrando a viabilidade dessa logística. A partir de então, o agronegócio reconheceu as vantagens da região Norte como corredor logístico tanto para a exportação de soja quanto para a importação de fertilizantes para a produção de *commodities* em Mato Grosso (RODRIGUES, 2018b).

Segundo o presidente Fernando Henrique Cardoso, que esteve presente na inauguração da nova rota, inserida no ENID “Hidrovia do Madeira-Amazonas”, o transporte hidroviário implicaria a redução de 50% do custo de transportes até o porto de Roterdã nos Países Baixos. O governo federal, além de investir na aludida Hidrovia, financiou a aquisição de barcas para o transporte de soja via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

A conclusão do projeto, que já vem operando desde abril de 1997, deve se dar em 1999, após os trabalhos de derrocamento; graças aos investimentos do governo federal, a iniciativa privada construiu terminais portuários em Porto Velho-RO, e Itacoatiara-AM. Este último porto tem calado suficiente para receber graneleiros transoceânicos. O BNDES financiou a aquisição de barcas para o transporte de grãos na hidrovia, que deverá reduzir pela metade o custo de transporte da soja produzida em Rondônia e Mato Grosso até o porto de Roterdã, na Holanda (CARDOSO, 2008, p. 162).

Nessa iniciativa inaugural, já estavam presentes os principais elementos críticos que moldariam os instrumentos governamentais que contribuíram à estruturação do Arco Norte – a construção e melhorias da infraestrutura e o financiamento da iniciativa privada pelo Estado.

Uma das referências para o estudo do Arco Norte, elaborado por Rodrigues (2018b), define a região “como um projeto político de Estado, neoconservador, desenvolvimentista e colonialista” (RODRIGUES, 2018b, p. 121), que se insere nos processos de modernização conservadora que caracterizaram a “revolução verde” no

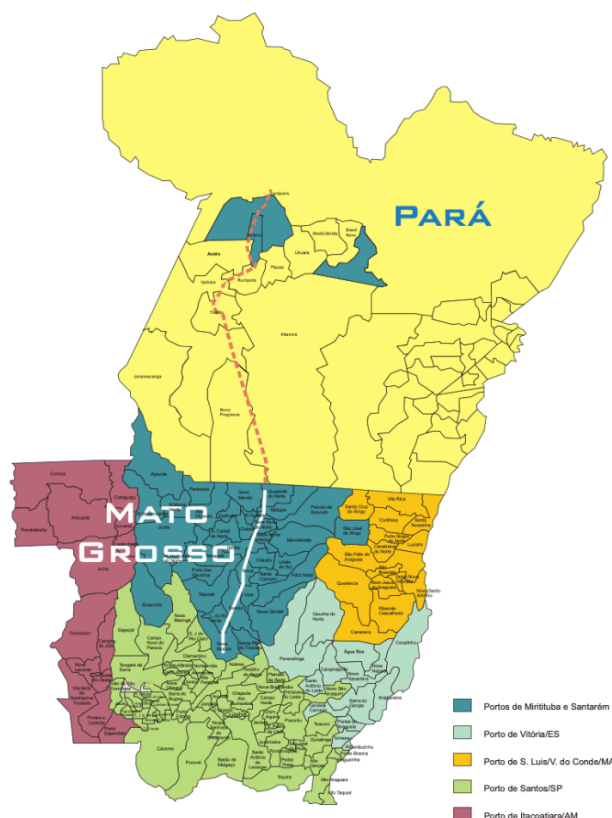
campo e a própria industrialização brasileira (*ibidem*). Projetos que se desenvolveram preservando as desigualdades, o latifúndio e os privilégios das elites econômicas do país “reconfigurando o espaço-tempo social que agora se tornava mais amplo, nacional, e agudamente orientado para o futuro – a modernização – [...]” (DOMINGUES, 2003, p. 461).

A importância das saídas ao Norte para a soja de Mato Grosso foi fortalecida em 2005, quando a Consultoria e Estudos Técnicos Ltda. (Engesur), contratada pelo convênio entre o Departamento de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o Instituto Militar de Engenharia (IME), apresentou os estudos de viabilidade técnica e econômica da construção da BR-163/MT/PA, que incluía como motivação o escoamento da safra de soja de Mato Grosso pelos portos amazônicos.

Esse estudo também definiu a importância do trecho que seria, no futuro, pavimentado pelo PAC, cerca de um mil quilômetro entre Guarantã do Norte (MT) e Santarém (PA). Entre as rotas consideradas, destacava-se o corredor Oeste-Norte, com eixo na BR-163 e na hidrovia Tapajós – Teles Pires, até Santarém (PA), e o corredor Centro-Norte, incluindo os portos de Vila do Conde (PA) e Itaqui (MA), as rotas alternativas do corredor Sul e do corredor Bioceânico (BRASIL, Instituto Militar de Engenharia (IME), 2005).

O perfil dos resultados apresentados tinha uma visão estritamente econômica dos benefícios dessa malha viária para o comércio internacional da soja, de fertilizantes, dos derivados de petróleo e de carga geral. Projeção desses resultados indicava, no mapa dos estados do Pará e de Mato Grosso, apresentado na Figura 10, para quais portos os municípios produtores de soja deveriam encaminhar as *commodities* que produziam, buscando otimizar os custos de transportes.

**Figura 10** - Área de influência da soja, 2007



Fonte: Instituto Militar de Engenharia (IME), 2005.  
 Nota: Figura reproduzida em baixa resolução. O leiaute e os textos não puderam ser revisados em virtude das condições técnicas dos originais.

Estudos como "Norte Competitivo" realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) em 2011, e "Entraves logísticos ao escoamento da soja e milho" de autoria da Confederação Nacional de Transportes (CNT) de 2015, defendiam a proposta do agronegócio de construir na bacia amazônica, uma rede de infraestruturas hidroviárias, ferroviárias, de terminais de cargas privados que proporcionassem o acesso à estrutura portuária regional para viabilizar a exportação de soja a custos e prazos menores do que os alcançados pelos portos do Sudeste e do Sul (RODRIGUES, 2018b).

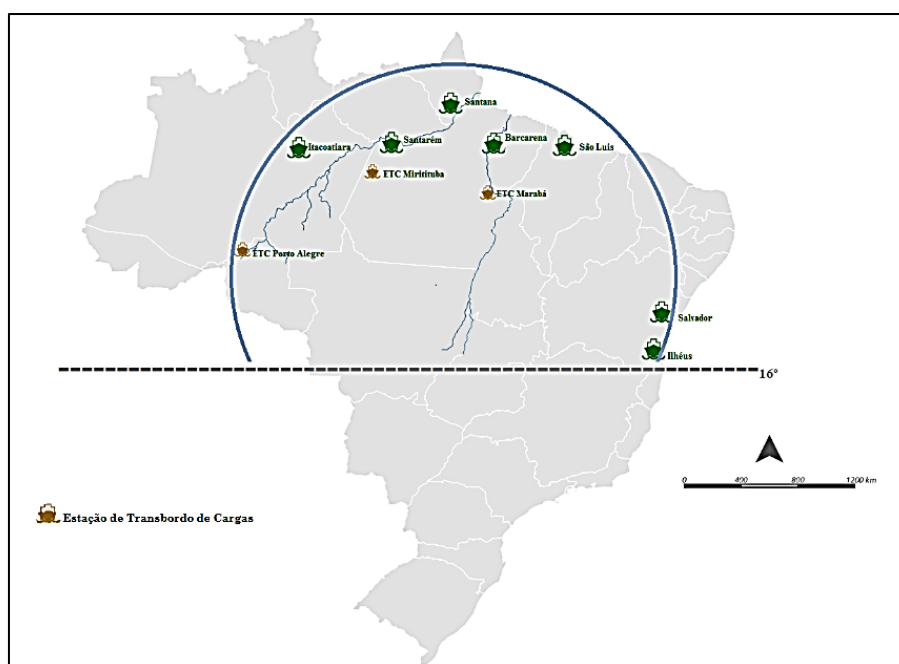
Em 2016, a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados elaborou o estudo "Arco Norte: o desafio logístico", relatado pelo deputado Lúcio Vale (PR/RR), o que deu visibilidade ao planejamento dessa região logística projetada pelo Estado e pelo agronegócio. Na apresentação do trabalho, o presidente da Câmara Federal, Rodrigo Maia, assinalou os objetivos do projeto.

O projeto do Arco Norte propõe exatamente a implantação de uma nova logística intermodal de transporte que vai, a um só tempo, diminuir a pressão sobre os portos da Região Sudeste e aproximar mais os produtores nacionais de nossos parceiros comerciais no resto do mundo.

O salto de qualidade que se pretende é parte do grande esforço que precisa ser feito para aprimorar a infraestrutura do País e, com isso, ampliar os resultados positivos obtidos no comércio exterior (BRASIL – Câmara dos Deputados, 2016, p. 8).

Assim, se constituíram, historicamente, as condições para a instituição do complexo logístico do Arco Norte, conforme a Figura 11, projeto neoliberal que abrange as infraestruturas mais importantes das regiões Norte e Nordeste, em uma perspectiva de controle do território e de suas redes técnicas, públicas e privadas, visando a acumulação de capital no agronegócio.

**Figura 11** - O Arco Norte, 2016



Fonte: Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), 2016.

As proposições teóricas de Bertha Becker sobre a “fragmentação do espaço e a formação de novos territórios na fronteira” (BECKER, 1988, p. 78) permitem caracterizar o Arco Norte como uma estratégia de controle e de adensamento técnico da fronteira agropecuária na Amazônia e no Nordeste.

Condições atuais de produção da fronteira são principalmente: a apropriação monopolista do espaço por várias frações do capital; a mobilidade da força de trabalho; as redes de ordenação do espaço, especialmente a rede urbana, base logística da integração econômica e ideológica; a fragmentação do espaço e a formação de regiões, entendidas como um poder local (BECKER, 1988, p. 60).

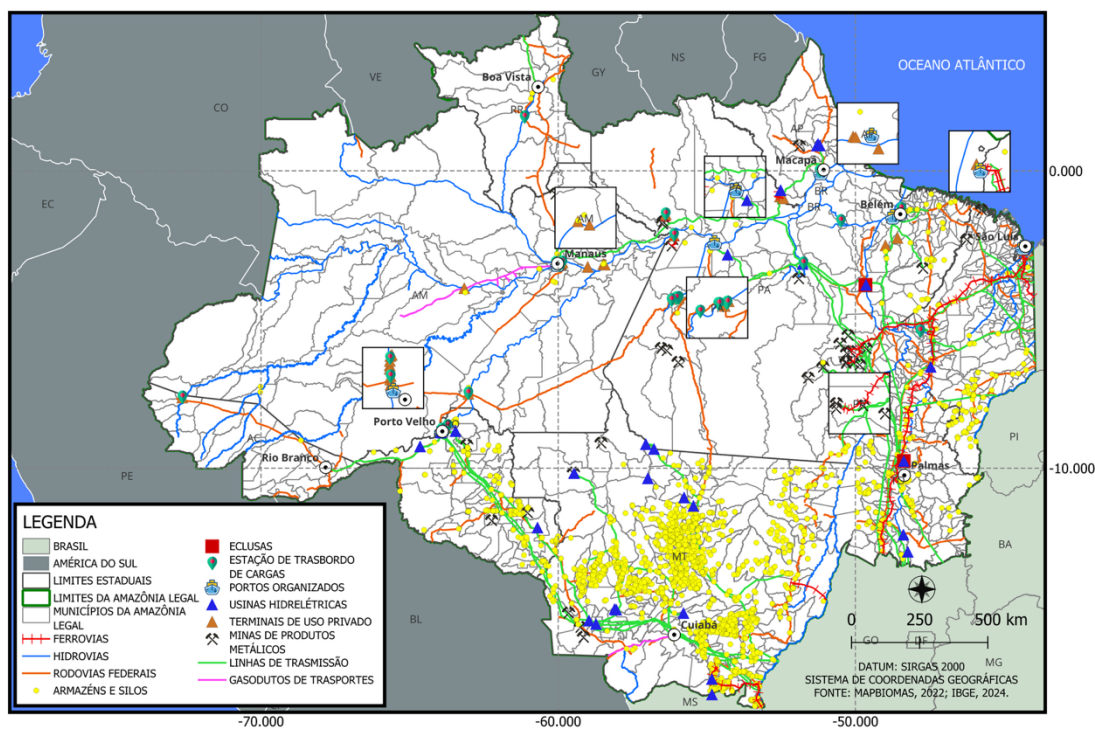
Para compreender a importância da regionalização planejada pelo agronegócio é necessário interpretar o conceito e o papel da infraestrutura no regime atual de

acumulação capitalista a partir das características que a distinguem como: i) transferência paulatina de valor para o produto final; ii) utilização em múltiplos processos de rotação; iii) circulação como valor enquanto permanece no processo produtivo como valor de uso; iv) necessidade de imobilidade para proporcionar circulação de capital; v) utilização por distintas frações de capital sem propriedade específica; e vi) longo prazo de maturação com altos investimentos (WERNER; BRANDÃO, 2019 *apud* WERNER; OLIVEIRA, 2023).

Assim, configura-se o interesse do agronegócio em controlar e consolidar a rede logística multimodal, majoritariamente, localizada na Bacia Amazônica, para escoar soja do Centro-Oeste e dos estados do Pará, Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia para a Europa e para a Ásia.

A Figura 12 é um recorte do Arco Norte onde destaca-se a dimensão da ocupação da Amazônia Legal pelos equipamentos logísticos públicos e privados como rodovias, hidrovias, portos, hidrelétricas, linhas de transmissão, gasodutos que compõem o complexo de infraestruturas dedicadas prioritariamente à economia primária exportadora da Região.

**Figura 12** - Principais infraestruturas do Arco Norte na Amazônia Legal, 2024



Elaboração: Madu Maia, 2024. Fonte: MapBioma e ANTAQ, 2016.

Os principais portos desse complexo estão situados em Rondônia (Porto Velho), Amazonas (Itacoatiara), Amapá (Santana), Pará (Santarém e Vila do Conde), Maranhão (Itaqui), Bahia (Ilhéus, Aratu e Cotegibe) e Sergipe (Barra dos Coqueiros).

Nos últimos dez anos, a novidade na dinâmica dessas redes de infraestruturas são as Estações de Transbordo de Cargas (ETC) e os Terminais de Uso Privado (TUP), bem como, a expansão de silos e armazéns e os equipamentos de transporte aquaviários, como os comboios de barças e os empurradores, que em conjunto, intensificaram o uso das hidrovias amazônicas utilizadas para o transporte de *commodities*. Essas infraestruturas são propriedades privadas ou concessões, que pertencem a corporações nacionais e transnacionais que participam ou controlam circuitos produtivos globais de produção e comercialização dessas mercadorias, como exemplificado no Quadro 2.

**Quadro 2** - ETC e TUP no Arco Norte

EMPRESA	Localização - Hidrovia	Principais produtos movimentados nos terminais
	●ETC, ▲TUP	
Administradora de Bens de Infraestrutura S. A.	▲Madeira ●Tapajós	Derivados de petróleo, etanol e biocombustíveis
Alcoa Word Alumina Brasil Ltda.	▲Amazonas	Bauxita
Amaggi Exportação e Importação Ltda.	▲Madeira	Soja
Amazon Aço Ind. e Com. Ltda.	▲Negro	Estruturas metálicas
Amazonas Distribuidora de Gás Liquefeito	▲Madeira	Gás liquefeito de Petróleo
Atem's Distribuidora de Petróleo S. A.	▲Tapajós ▲Juruá ▲Madeira ▲Negro	Petróleo
Cadam S. A	▲Jari	Caulim
Caramuru Alimentos S. A.	●Tapajós	Soja
Cargil Agrícola S. A.	▲Madeira	Soja
Cargill S. A. (ETC, Miritituba)	●Tapajós	Soja
Cemulti - Cesari Empresa Multimodal de Movim.	▲Baía de Guajará	Produtos químicos
Chibatão - Navegação e Com. Ltda.	●Negro ▲▲Negro	Carga geral
Cia. Refinadora da Amazônia - Agropalma	▲Guamá	Óleo de palma
Ciagram Portos e Navegação da Amazonia Ltda.	●Madeira	Soja
Cianport - Cia Norte de Navegação e Portos	▲Amazonas	Soja
Cimento Vencemos do Amazonas Ltda.	▲Negro	Cimento
Companhia Brasileira de Asfalto da Amazônia	●Marajó	Asfalto
Companhia Refinadora da Amazônia	▲Moju	Óleo de Palma
Consórcio de Alumínio do Maranhão	▲Baía de São Marcos	Alumínio
Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo	▲Negro	Petróleo
Dorinaldo M. da Silva	●Xingu	Combustíveis
F H de Oliveira Peixoto - Eireli	●Madeira	Carga Geral
Hermasa Navegação da Amazônia S. A.	▲Amazonas	Soja
Hidrovias do Brasil - Miritituba S. A.	●Tapajós	Soja
Hidrovias do Brasil - Vila do Conde S. A.	▲Pará	Soja
Ibepar Participações Ltda.	▲Negro	Soja
Imerys Rio Capim Caulim S.A.	▲Tocantins	Caulim
Ipiranga Produtos de Petróleo S. A.	▲Jari ▲Madeira ▲Matapi ▲Negro ▲●Tapajós	Combustíveis
Itacal Itacoatiara Calcários Ltda.	●Negro	Calcário
Itaipava S. A.	●Tapajós	Carga Geral
Itaituba Ind. de Cimentos do Pará S. A.	▲Madeira	Cimento

EMPRESA	Localização - Hidrovia	Principais produtos movimentados nos terminais
	●ETC, ▲TUP	
J F de Oliveira Navegação Ltda. (Grupo Chibatão)	▲Guamá ▲▲▲Madeira ▲Negro	Carga Geral
J. A. Leite Navegação Ltda.	●Negro	Carga Geral
Jari Celulose S. A.	▲Jari	Celulose
Mineração Rio do Norte	▲Trombetas	Bauxita
Moss Serviços Portuários e Transportes Ltda.	▲Negro	Carga Geral
Navegação Cunha Ltda.	▲Negro	Combustíveis
Navegações Unidas Tapajós S. A.	▲Tocantins	
Norte Log Ltda.	▲●Guamá	
Ocrim S. A. Produtos Alimentícios	▲Negro	
PDV Brasil Combustíveis e Lubrificantes Ltda.	●Madeira	
Petrobras Distribuidora - Basul II	●Juruá	
Petrobras Distribuidora S. A.	●Branco ●Madeira ●Trombetas	
Petrobras Distribuidora S. A. – AM	●Negro	
Petrobras Transporte S. A.	▲Negro ▲Solimões	
Petróleo Sabba S. A.	▲Madeira ▲Negro	
Ponta Negra Administração e Empreendimentos	●Negro	
Porto Praia Norte Operações Portuárias e Serviços	●Tocantins	
Rio Amazonas Terminais e Empreendimentos Ltda.	●Amazonas	
Ronav Rondônia Navegação Ltda.	●Negro	
Sabino de Oliveira Com. e Navegação S. A.	▲Negro	
Saint Gobain Brasil Produtos Industriais	●Negro ▲Pará	
Sociedade Fogas Ltda.	▲Madeira	
Super Terminais Com. e Ind. Ltda.	▲Negro	
Terminais Fluviais do Brasil S. A.	▲Amazonas	
Terminal de Grãos Ponta da Montanha S. A.	▲Tocantins	
Terminal Fronteira Norte - Logística S. A.	●Tapajós	
Terminal Portuário Novo Remanso S. A.	▲Amazonas	
Transportes Bertolini Ltda.	●Amazonas ●Matapi ●Madeira ●Negro ▲Guamá ▲Tapajós	
Transportes Carinhoso Ltda.	▲Amazonas	
União Transportes Ltda.	●Negro	
Vale S. A.	▲Baía de São Marcos	
Zamin Amapá Mineração S. A.	▲Amazonas	

cont.

Fonte: Elaboração própria, 2025. Com base nas informações da ANTAQ, 2016-2024.

Essas corporações participam de forma relevante da economia primário exportadora do Brasil e para elas o controle da região, nomeada pelo agronegócio como Arco Norte é de suma importância, pois organiza, de acordo com os seus interesses, o espaço onde produzem e exportam *commodities*. A tentativa de consolidar o Arco Norte como região de fronteira, logística e agropecuária, controlada pelo *agronegócio* é a expressão do que Milton Santos (2006) compreendia como “corporatização do território”:

[...] a presença, em pontos espalhados ou concentrados do espaço, de firmas monopolistas ou transnacionais com vocação a utilizar todo o

território orienta a escolha desses capitais dormentes, qualificando os espaços nacionais à imagem de seus interesses próprios (SANTOS, 2006, p. 169).

Segundo Santos (2021), o espaço corporativo representa um território que foi privatizado e passou a ser comandado por corporações dotadas de grande poder econômico, político e tecnológico. O fenômeno não se limita apenas à apropriação física do território, mas envolve o reordenamento das relações sociais, econômicas e culturais, subordinando os interesses locais aos interesses globais, em uma perspectiva neoliberal.

A prática do neoliberalismo acarreta mudanças importantes na utilização do território, tornando esse uso mais seletivo do que antes e punindo, assim, as populações mais pobres, mais isoladas, mais dispersas e mais distantes dos grandes centros produtivos (SANTOS, 2021, p. 312).

Sob essa lógica, o território dos países subdesenvolvidos é reconfigurado para atender demandas que vêm de fora, com pouca atenção ao desenvolvimento endógeno. As políticas econômicas e industriais sofrem influência dos interesses estrangeiros e os governos locais muitas vezes assumem um papel secundário, exercendo uma oposição “fraca” diante da força avassaladora das corporações mundiais (SANTOS, 2021).

Milton Santos enfatiza que o avanço do espaço corporativo provoca fragmentação territorial, onde coexistem áreas altamente integradas à globalização e outras relegadas à marginalidade. As infraestruturas, os investimentos e as tecnologias se concentram nas regiões mais interessantes para o capital internacional, enquanto extensas áreas permanecem desconectadas, agravando os problemas sociais e econômicos locais e contribuindo para a erosão das identidades e laços comunitários (SANTOS, 2021).

A ocupação do território da Amazônia e do Nordeste pelas corporações que produzem e que exportam soja e outras matérias-primas se expressam no espaço como regionalização. O Arco Norte buscou dar velocidade aos fluxos materiais do circuito espacial de produção do agronegócio, compreendido na perspectiva de Castillo e Frederico (2010):

Com base nas discussões encaminhadas até aqui, podemos dizer que os *circuitos espaciais de produção* pressupõem a circulação de matéria (fluxos materiais) no encadeamento das instâncias geograficamente separadas da produção, distribuição, troca e consumo, de um determinado produto, num movimento permanente (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 464).

O Arco Norte revela territórios fragmentados e superpostos por decisões que interessam ao agronegócio, com suas megacorporações, e ao Estado brasileiro, no contexto da integração econômica do país ao espaço global, por meio da exportação de *commodities*, em tensão com as relações constitutivas dos territórios coletivos dos povos e populações tradicionais que vivem na região e que resistem com suas práticas à homogeneização pretendida pelo capital.

A dimensão nacional do capitalismo se preserva na globalização. Assim como, nenhum subespaço do planeta pode escapar do processo conjunto de globalização e fragmentação, isto é, individualização e regionalização (SANTOS, 2008, p. 165).

Yassu e Klink (2024), ao analisarem o processo de fragmentação do território nacional no período entre 1994 e 2002, reafirmam a permanência da forma elaborada por Pacheco (1998), que localiza na globalização, a partir dos anos 1980, “novas dinâmicas na espacialidade da economia nacional”, que “favorece o ajuste exportador” em detrimento da “integração produtiva” (PACHECO, 1998 *apud* YASSU; KLINK, 2024, pp. 5-10).

Os autores associam essas dinâmicas à “inserção competitiva do país” na globalização, organizada pelo planejamento governamental, desde o II PND até o PNL 2035, e incorporam à análise as estratégias de financeirização dos grandes projetos de infraestruturas por meio de concessões, parcerias público-privadas (PPP) e a modelagem de *project finance* adotada pelo BNDES (YASSU; KLINK, 2024). Esse modelo, concebido no âmbito federal, será disseminado para estados e municípios com o suporte do financiamento da Caixa Econômica Federal, FepCaixa, criado em 2017 (*Ibidem*).

Pinto (2024) analisa o Arco Norte como uma nova polarização regional na dinâmica territorial brasileira, impulsionada pela produção de grãos no Centro-Oeste, pelo aumento da produção mineral no Pará — que apresenta reservas superiores e de maior qualidade em relação às de Minas Gerais — e pelas novas rotas de exportação de produtos primários, como soja, ferro e petróleo. Diante da relevância da economia extrativa expressa pelo Arco Norte na agenda nacional, o autor destaca a emergência de uma nova configuração geoeconômica contrastante com a Região Concentrada<sup>28</sup> do país (PINTO, 2024).

---

<sup>28</sup> Conceito de Milton Santos que inclui os estados das regiões classificadas pelo IBGE como Sul e Sudeste. A região concentrada possui elevada densidade populacional e econômica, alto desenvolvimento científico e tecnológico e concentra poder econômico e político.

Essa polarização é reforçada por tendências observadas na evolução do Produto Interno Brasileiro (PIB), incluindo o crescimento da participação das indústrias extrativas e da agropecuária nos últimos anos (PINTO, 2024). O desempenho do agronegócio nas exportações brasileiras também atua nesse sentido, tendo o setor representado 24% do valor das exportações e a soja se destacado como principal produto da pauta (*ibidem*).

Segundo Pinto (2024), a soja assume papel relevante na dinâmica entre a manutenção da importância da Região Concentrada e a expansão em direção ao Arco Norte e ao Pacífico, considerando o comércio bilateral com a China, atualmente o principal parceiro comercial do Brasil.

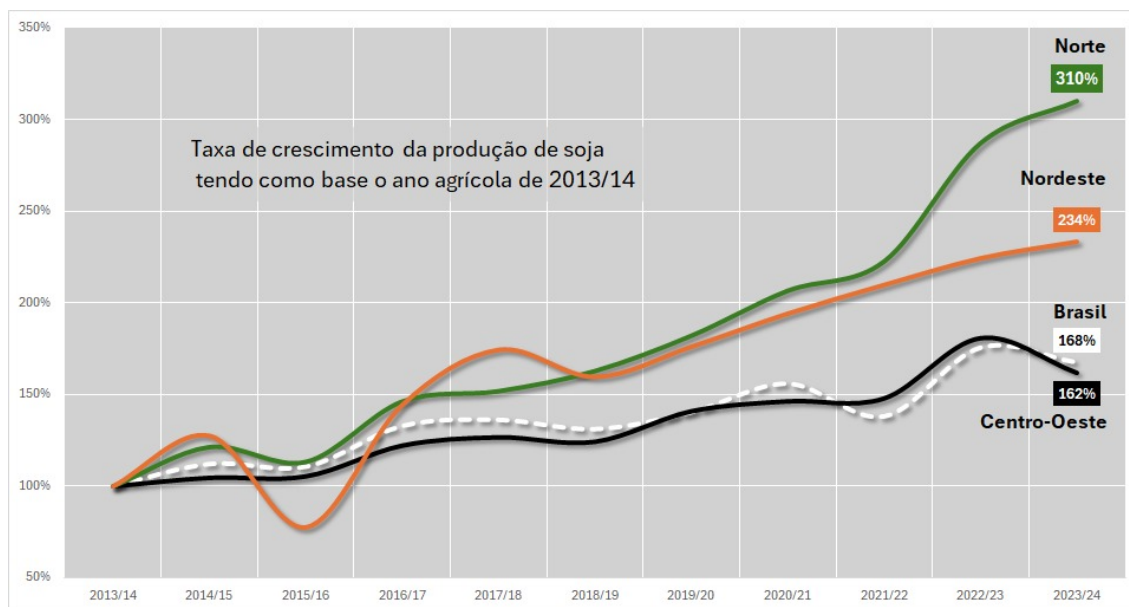
Entre 2014 e 2024, a produção de soja no Brasil cresceu 68%. Na região Norte, a produção cresceu 210%, com ampliação da área plantada em 194%; no Nordeste, a produção avançou 134% e a área plantada em 71%; enquanto no Centro-Oeste (CO) a produção avançou 62% e a área plantada em 54%. Na safra 2013/14 a produção do Norte (NO) e a do Nordeste (NE), somadas, representavam 24% da do Centro-Oeste. Onze anos depois, 39%. Além disso, a produtividade nas três regiões hoje é equiparável, CO (3,2 tonº/Ha), NO (3,2 tonº/Ha), com destaque para o NE (3,5 tonº/Ha) que cresceu 40% em 10 anos, como se pode observa na Tabela 1 e na Figura 13.

**Tabela 1** - Soja – Brasil e regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste, 2013-2024

Produção (Toneladas -T), Área (Hectare – H) e Rendimento Médio (T/H) - Safras: 2013/14 a 2023/24

Ano Agrícola	Brasil			Centro-Oeste			Norte			Nordeste		
	Prod. Mil T	Área Mil H	R.M. T/H	Prod. Mil T	Área Mil H	R.M. T/H	Prod. Mil T	Área Mil H	R.M. T/H	Prod. Mil T	Área Mil H	R.M. T/H
2013/14	86.442	30.270	2,9	41.864	14.002	3,0	3.502	1.168	3,0	6.571	2.581	2,5
2014/15	97.043	32.135	3,0	43.813	14.670	3,0	4.252	1.431	3,0	8.380	2.868	2,9
2015/16	95.753	33.245	2,9	44.138	14.982	3,0	3.970	1.514	2,7	5.100	2.874	1,8
2016/17	114.983	33.940	3,4	51.157	15.288	3,4	5.122	1.693	3,0	9.491	3.098	3,1
2017/18	117.833	34.942	3,4	53.042	15.499	3,4	5.320	1.794	3,0	11.471	3.240	3,5
2018/19	113.488	35.843	3,2	52.027	16.037	3,2	5.704	1.905	3,0	10.496	3.325	3,2
2019/20	121.522	37.068	3,3	58.988	16.733	3,5	6.378	2.029	3,1	11.582	3.341	3,5
2020/21	134.934	38.989	3,5	61.262	17.639	3,5	7.237	2.291	3,2	12.768	3.543	3,6
2021/22	119.524	41.108	2,9	61.915	18.702	3,3	7.798	2.515	3,1	13.801	3.784	3,6
2022/23	151.963	44.225	3,4	75.660	20.386	3,7	10.055	3.042	3,3	14.756	4.032	3,7
2023/24	144.947	46.329	3,1	67.724	21.530	3,2	10.859	3.432	3,2	15.350	4.404	3,5

Fonte: A autora, 2025. Com base no IBGE - Levantamento Sistemático da Produção Agrícola, 2013-2024.

**Figura 13** – Taxa de crescimento da produção de soja, 2013-2024

Fonte: A autora, 2025.

A velocidade com que novas áreas foram incorporadas ao plantio de soja nas regiões Norte e Nordeste, aliada à disponibilidade de terras e às facilidades logísticas que estão se consolidando nessas regiões, favoreceram a expansão da fronteira agrícola e confirmaram a tendência de migração da produção para essas áreas, como havia sido projetado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), em 2019.

[...] a produção de soja está migrando também para novas áreas no Maranhão, Tocantins, Pará, Rondônia, Piauí e Bahia, que em 2018/19 respondem por 14% da produção brasileira. Esses estados respondem por uma produção de 16,0 milhões de toneladas (CONAB, 2019). Vários indicadores analisados durante a preparação deste material como expansão de produção, rebanho bovino, abates de animais, preços de terras, mostram nítida tendência do crescimento da agricultura para o Norte, principalmente em direção aos estados de Rondônia, Pará e Tocantins. Essa expansão não é recente, entretanto projeções direcionadas a estas áreas mostram claramente o crescimento em direção ao Norte (BRASIL, 2019).

A demanda internacional crescente de soja, principalmente a partir dos anos 2000, especialmente com entrada da China na Organização Mundial do Comércio, foi antecedida pelo processo de liberalização da economia sob o impulso da “Organização Mundial do Comércio (OMC) e do Acordo sobre Agricultura (AoA)” na década de 1990 (ESCHER; WILKINSON, 2019, p. 659).

O AoA foi implementado em 1995, como parte das negociações multilaterais sobre comércio da Rodada Uruguai (1986-1994) que culminou com a criação da OMC. Esse acordo estabeleceu três pilares principais: expansão do acesso a mercados, redução

do apoio doméstico e eliminação de subsídios às exportações. Diversos estudos sugerem impactos negativos na agricultura familiar, segurança alimentar e aumento da pobreza rural em função dessas diretrizes. Richardson (2010), a partir de uma perspectiva crítica, considera que o Brasil, após o acordo, experimentou expansão do comércio agrícola, mas isso levou ao aumento da desigualdade social e limitou oportunidades econômicas para agricultores mais pobres.

A abertura para a conexão com os mercados e centros financeiros internacionais, apoiados nos processos de desregulamentação da entrada de capitais, atraiu várias multinacionais e incentivou as importações e o aumento do crédito privado. Essa política, de inspiração neoliberal,

[...] favoreceu a internacionalização de circuitos espaciais produtivos agrícolas que, cada vez mais desconectados das necessidades regionais e do país, passam a responder aos humores e demandas dos investidores na bolsa de valores (NEVES; PIGNATI, 2021, p. 21).

A articulação do Brasil à internacionalização do capital financeiro e à liberalização dos mercados de acordo com as regras da OMC, na década de 1990, transformou a estrutura produtiva nacional, intensificando a dependência de commodities agrícolas e minerais e ampliando a vulnerabilidade frente às oscilações do mercado internacional. Ao mesmo tempo, consolidou a expansão do agronegócio favorecido pela demanda asiática por soja.

Em 2023, segundo dados consolidados do Departamento de Agricultura dos EUA (USDA/PSD), a produção mundial de soja foi de 398,2 milhões de toneladas, correspondendo a uma área plantada de 139,4 milhões de hectares. Na safra 2022/2023, o Brasil produziu cerca de 152,0 milhões de toneladas, 38% do total produzido no mundo, em uma área plantada de 44,0 milhões de hectares, 32% da área mundial alocada na produção do grão (BRASIL – Embrapa).

Nos dez anos compreendidos entre 2014 e 2023, o consumo mundial de soja sofreu um incremento de 79,2 milhões de toneladas e, em 2023, alcançou 381,1 milhões de toneladas. Nesse ano, a China consumiu 120,5 milhões de toneladas, mas só produziu 20,8 milhões de toneladas, o que torna evidente a sua dependência das importações do produto.

O Brasil exportou 98,81 milhões de toneladas, em 2024, 68% de tudo o que produziu na safra 2023/2024. Os principais destinos foram a China, que importou 73% da produção brasileira e a União Europeia, 7%. Na Tabela 2, pode-se observar um

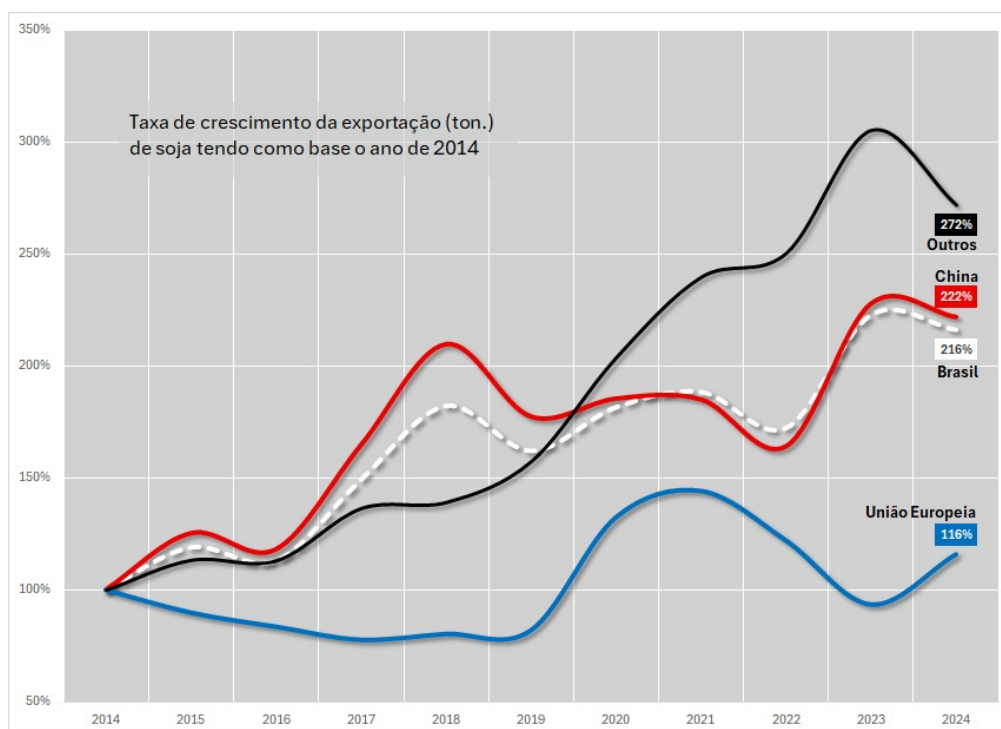
incremento de 90% no valor das exportações, entre 2014 e 2024 e 116% no volume exportado.

**Tabela 2** - Exportações brasileiras de soja com destino à China e à União Europeia, 2014-2024

Ano	China		União Europeia		BRASIL - Total exportado	
	Valor FOB (US\$ 1.000)	Quantidade (Toneladas)	Valor FOB (US\$ 1.000)	Quantidade (Toneladas)	Valor FOB (US\$ 1.000)	Quantidade (Toneladas)
2014	16.615.160	32.664.328	2.974.832	5.838.801	23.277.378	45.692.000
2015	15.787.786	40.925.507	2.019.023	5.248.787	20.983.575	54.324.238
2016	14.386.115	38.563.909	1.827.468	4.886.427	19.331.323	51.581.875
2017	20.310.208	53.796.980	1.699.457	4.547.239	25.717.737	68.154.569
2018	27.233.071	68.556.623	1.843.874	4.698.635	33.055.027	83.257.777
2019	20.452.339	57.963.480	1.654.504	4.792.452	26.077.190	74.073.053
2020	20.903.177	60.595.851	2.625.131	7.725.358	28.564.147	82.973.424
2021	27.208.101	60.476.116	3.721.294	8.404.214	38.638.731	86.109.796
2022	31.782.505	53.615.702	4.171.330	7.118.762	46.558.540	78.730.124
2023	38.917.721	74.471.944	2.879.463	5.462.057	53.244.619	101.869.890
2024	31.489.699	72.515.413	2.916.508	6.764.014	42.949.764	98.814.516

Fonte: A autora, 2025

**Figura 14** – Taxa de crescimento da exportação (ton<sup>o</sup>) de soja, 2014



Fonte: A autora, 2025.

Considerando os dados de produção e exportação de soja, entre 2014 e 2024, verifica-se que o consumo interno desse grão, no Brasil, manteve-se com pequenas variações em torno da média, de 47 milhões de toneladas, enquanto os volumes exportados sofreram um incremento de mais de 100%. Ao analisar as projeções de produção de soja até a safra 2024/25, elaboradas pelo MAPA em 2015, Tinoco (2019) avaliava que “o adicional de soja produzido nos próximos dez anos seja destinado

exclusivamente à exportação” o que, de fato, se verificou entre 2014 e 2024 e alertava ainda para “um gargalo logístico de grande monta” se essas previsões de confirmassem (*ibidem*, p. 194).

O agronegócio, ciente dessa possibilidade, alavancou o projeto Arco Norte como estratégia para enfrentar esse “entrave” às exportações. Nesse empreendimento, o setor foi respaldado pelo Estado que garantiu os incentivos financeiros e as políticas regulatórias que permitiram a territorialização das corporações na Amazônia.

O Arco Norte, assim como, as iniciativas de regionalização da tecnocracia governamental baseadas na construção da logística para exportação de *commodities*, como os eixos de integração da ditadura; os Eixos de Integração e Desenvolvimento (ENID) do Brasil em Ação ou do Avanço Brasil, os “eixos / corredores / infraestruturas para o desenvolvimento do PAC” ou os corredores logísticos estratégicos desenvolvidos pelo Ministério da Infraestrutura e que subsidiam o Plano Nacional de Logística (PNL) - 2035, respondem às lógicas de priorização da competitividade por mais investimentos das grandes corporações, “contribuindo para fragmentar o território, ampliando as históricas desigualdades socioespaciais em diversas escalas” (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 470).

### 3.2 AS MÚLTIPLAS INTERPRETAÇÕES SOBRE A NATUREZA E O IMPACTO DO CORREDOR LOGÍSTICO DO TAPAJÓS

O corredor logístico do Tapajós é uma das rotas de escoamento de *commodities* mais importantes do Arco Norte. Nas teses e artigos consultados sobre esse corredor, apresentados a seguir, há a predominância de uma perspectiva crítica que enfatiza as dinâmicas de poder do Estado e das grandes corporações do agronegócio para construir o domínio do capital no território amazônico pelos imperativos da competitividade, da exportação e da privatização de recursos naturais (SANTOS, 1999). Segundo os autores estudados<sup>29</sup>, várias estratégias servem a esses propósitos, como a expansão da fronteira

---

<sup>29</sup> Teses de Jondison Rodrigues, “O estado a contrapelo: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuário no oeste do Pará”, de 2018; Eliane Schuber, “Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós”, de 2019; Alexandre Tinoco, “Metropolização do espaço: o exemplo de Itaituba no baixo Tapajós (PA)”, de 2019; e os artigos de Márcio Barros, “Dinâmicas da ocupação da logística portuária do agronegócio e seus rebatimentos socioeconômicos e territoriais em Itaituba – Pará”, de 2024; Wez Junior, *et al*, “Dinâmicas recentes do agronegócio no oeste do Pará (Brasil), de 2021, e Guilherme Reis *et al*, “Expansão da soja na região sudoeste do Pará: explorando conexões com a infraestrutura logística”, 2024.

de *commodities* agrícolas e minerais; a regionalização do “desenvolvimento” por eixos logísticos que visam a exportação de matérias-primas; o financiamento público dos investimentos privados; a financeirização do circuito de produção do agronegócio e as mudanças nos ordenamentos fundiários, urbanos e ambientais. Os trabalhos pesquisados, apesar de seguirem diferentes concepções teóricas, trazem elementos importantes para compreender a dinâmica da logística de exportação e da expansão da soja, no Tapajós.

Rodrigues (2018b) investigou a intervenção estatal na infraestrutura portuária por meio de políticas públicas, buscando compreender como a nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) levou à reestruturação territorial no oeste do Pará. Particularmente, as políticas de produção de complexos portuários que viabilizaram a logística instalada em Miritituba, distrito de Itaituba (PA). Segundo o autor, essas políticas foram engendradas por novos agentes e novos relacionamentos entre as oligarquias, especialmente do agronegócio, e dessas com o Estado, impulsionadas pelas disputas entre os capitais simbólico e econômico (*Ibidem*).

Nessa perspectiva, a ampliação dos investimentos e a maior conectividade logística da região têm impactos sociais e ambientais negativos, levando à resistência e conflitos com os movimentos sociais locais. As políticas federais, estaduais e municipais, associadas ao capital, que reconfiguram os espaços locais, impactam as comunidades e contribuem para a dinâmica mais ampla da globalização reforçando essa condição (*Ibidem*).

O projeto Arco Norte, por exemplo é descrito por Rodrigues (2019) como permeado por lógicas exógenas à região amazônica, revertidas em ações e políticas que reforçam uma visão nacionalista-desenvolvimentista-colonialista, que busca a integração produtivo-financeira e atua além das fronteiras nacionais. A colonialidade, para o autor, é um padrão estrutural de poder que molda as relações sociais e econômicas, perpetuando a exploração e a dominação através de mecanismos que naturalizam hierarquias e invisibilizam formas de vida e conhecimento como as dos povos e comunidades tradicionais da região (*ibidem*).

No percurso metodológico do texto, Rodrigues (2019) utiliza conceitos de Pierre Bourdieu para analisar o papel do Estado como mediador e participante em políticas públicas e projetos de infraestrutura, muitas vezes em detrimento de populações e territórios locais. Também incorpora elementos da Sociologia Crítica do Desenvolvimento de Edna Castro, que busca interpretar as transformações

socioterritoriais na Amazônia, especialmente aquelas promovidas pelo Estado, considerado um campo relacional onde agentes, redes e instituições se entrelaçam, revelando estratégias de desenvolvimento e controle (*ibidem*).

Poulantzas é citado por Rodrigues (2019) para fundamentar a ideia de que o Estado, no capitalismo mundializado, não é um bloco monolítico, mas sim um campo de forças e lutas onde diferentes capitais e agentes buscam controle e poder. O autor emprega o conceito de “acumulação por despossessão” de Harvey para evidenciar como o capital busca ganhos mesmo com danos ambientais e espoliação de recursos (*ibidem*).

A interpretação de Schuber (2019) sobre a questão urbana na Amazônia e a crítica ao estado neodesenvolvimentista está baseada no materialismo histórico. Segundo a autora, para garantir a valorização econômica do capital, o estado neodesenvolvimentista<sup>30</sup> investiu em megaprojetos agropecuários, energéticos, logísticos e de exploração mineral que transformaram a estrutura urbana da Amazônia. Itaituba é um exemplo do impacto dessas políticas na distribuição de recursos em áreas dominadas pelos interesses do agronegócio (SCHUBER, 2019).

Segundo a autora, a centralidade urbana de Itaituba em relação à sub-região do Tapajós evoluiu ao longo do tempo e remonta a sua posição como entreposto comercial na hierarquia de cidades estruturadas pelo rio Tapajós e seu afluentes. Esse protagonismo foi reforçado após a abertura das rodovias BR-163 e BR-230 e pelo pacto neodesenvolvimentista (2003-2014), que mobilizou investimentos governamentais e privados para a cidade (SCHUBER, 2019).

Apoiada nas concepções de Trindade Jr. (2011b ; 2015a ; 2016; 2018), Santos e Silveira (2014), Schuber (2019) classifica-se Itaituba como cidade média, no âmbito das especificidades do urbano regional, enfatizando a urbe como nó indispensável à organização dos interesses do capital no território, ao combinar atividade econômica, política e social na região, bem como a capacidade de interagir com redes urbanas de hierarquia superior.

Tinoco (2019), ao estudar a metropolização da cidade de Itaituba (PA), destacou o papel da globalização, da financeirização e da racionalidade neoliberal na formação dos

---

<sup>30</sup> O conceito de neodesenvolvimentismo utilizado por SCHUBER (2019) é o formulado por Bresser Pereira (2010), assim resumido pela autora: “a partir de análises centradas na política macroeconômica ativa e de mercado, postuladas em cinco pilares: intensificação da intervenção estatal, política econômica enquanto instrumento central de crescimento, retomada do incentivo à industrialização nacional, combate à defasagem tecnológica local, e imitação do avanço exportador dos Países asiáticos”.

espaços urbanos e da centralidade. Enfatizou a aceleração da urbanização a partir dos meados do século XX e sugeriu que a produção atual de espaço seja caracterizada por padrões neoliberais e não pelos modelos fordistas anteriores, marcando uma mudança significativa nesse processo.

Considerando uma abordagem da Teoria do Valor Marxista para a centralidade urbana, Tinoco (2019) contrasta momentos históricos: urbanização liberal, fordista-keynesiana e neoliberal. No contexto neoliberal, os investimentos em logística e os fundos de investimento têm papel central na estruturação das cadeias produtivas de grãos na agricultura brasileira, como se vê no baixo Tapajós (*ibidem*).

Para a compreensão da teoria do valor, Tinoco (2019) usa conceitos da teoria marxista estudados e aprofundados por David Harvey como a renda da terra e os circuitos de acumulação do capital no contexto da urbanização e metropolização contemporâneas.

Para Tinoco (2019), os fenômenos metropolitanos contemporâneos não são meramente um resultado da globalização, mas uma condição para a globalização financeira. As metrópoles modernas se conectam aos mercados financeiros globais, estabelecendo hierarquias entre as cidades que participam das dinâmicas mundializadas (*ibidem*). Nessa perspectiva, a análise empírica realizada pelo autor indica que os investimentos no corredor Tapajós, sob o comando das empresas sediadas em São Paulo, integram Itaituba à rede mundial de cidades e nos circuitos ampliados de acumulação do capital.

Ao mesmo tempo, decorre desses levantamentos a visão de que esses investimentos são também expressão dos fluxos financeiros globais que contribuem para a estruturação da rede de cidades globais, devido à grande quantidade de cidades sede dos fundos de investimento que, por meio de participações acionárias, atuam no baixo Tapajós, mesmo que à distância. Estados Unidos, Europa, Ásia se articulam nesses investimentos que contribuem para a expansão da cadeia produtiva global de grãos, especialmente soja e milho e, para isso, concentram capital fixo na região de Itaituba (TINOCO, 2019, p. 238)

Em artigo sobre o Tapajós, Barros (2024) destaca a importância do sistema portuário brasileiro no aumento da fluidez na exportação de *commodities* e na competitividade dos circuitos espaciais produtivos dessas mercadorias. O desenvolvimento dos meios de transportes é compreendido como crucial para o mercado global que impõe a todos o “imperativo da exportação”, conforme criticou Santos (1999, *apud* BARROS, 2024, p. 386).

Outra referência para Barros (2024) é Guilherme Delgado (2013) que interpretou o “pacto do poder com os donos da terra”, nos anos 2000, como responsável pela ampliação do acesso ao crédito rural, incentivando a expansão da fronteira agrícola para o Norte e para o Nordeste (DELGADO, 2013 *apud* BARROS, 2024, p. 386). O autor recorre ainda a Ricardo Castillo (2007) para compreender o conceito de logística, em uma economia globalizada, que é interpretado no texto como infraestruturas, instituições e estratégias que conferem fluidez e competitividade ao território.

(...) o conjunto de competências infraestruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público privadas, agências reguladoras setoriais, tributação) e estratégicas (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que reunidos num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos trata-se da versão atual da circulação corporativa (CASTILLO, 2007, p. 23 *apud* BARROS, 2024, pp. 386- 387)

A Bunge, a Cargill e a HBSA, entre outras empresas, operam grandes aparatos logísticos definidos pela ANTAQ, como as Estações de Transbordo de Cargas (ETC), que funcionam na forma de centro logístico para as rodovias BR-163 e BR-230, garantindo fluidez ao corredor Tapajós. Esses aparatos são discutidos por Barros (2024) tendo como referência a noção de infraestruturas como “grandes objetos” que impactam na organização do espaço, como sugere Santos (1995 *apud* BARROS, 2024, p. 405).

A localização dessa logística causou impactos profundos na população de Itaituba, pois aumentou a especulação imobiliária, o fluxo das rodovias e afetou os modos de vida das populações tracionais e dos povos indígenas (BARROS, 2024).

Wesz Jr. *et al.* (2021) abordam fatores ligados à monocultura da soja que facilitaram a expansão da fronteira agrícola na Amazônia, incluindo a logística do Arco Norte; o deslocamento de pequenos e médios produtores do Mato Grosso devido ao preço dos insumos e à tecnificação da produção; os novos regulamentos fundiários como o Terra Legal (2009) e o Cadastro Ambiental Rural (CAR) de 2012.

No Baixo Tapajós, esses instrumentos contribuíram para a expansão da soja ao permitir a regularização fundiária e ambiental dos produtores sulistas desde 2000, favorecidos ainda pelos investimentos da Cargill no porto de Santarém (PA) e pela logística do Tapajós, conforme Wesz Jr. *et al.* (2021). Esse seria o padrão de um estado neoliberal, alinhado à economia global e aos interesses das grandes corporações

transnacionais, facilitando a “endogenização do global no local”, através de mudanças no aparato governamental e nos marcos regulatórios (WESZ JR. *et al.*, 2021, p. 2).

O texto utiliza a noção de “anulação do espaço pelo tempo” do autor David Harvey, e a consequência desse movimento para a expansão da “fronteira de acumulação capitalista” (WESZ JR. *et al.*, 2021, p. 5). A dinâmica da fronteira provocou uma competição por terras para fins agrícolas, logísticos e especulativos, afetando todos os ocupantes tradicionais da terra, incluindo posseiros, povos e comunidades tradicionais (*ibidem*).

Constitui, portanto, duas dinâmicas articuladas que se retroalimentam: a expansão e a consolidação da produção de soja em áreas consolidadas (como no Mato Grosso) “expulsam” produtores para novas regiões (empurrando a pecuária e colocando a fronteira em movimento) e fomentam a construção de complexas estruturas logísticas; esses corredores, adicionalmente, e a expectativa de valorização que engendram, fomentam a valorização das terras, a expansão e a crescente consolidação do Planalto Santareno como fronteira agrícola. A “nova fronteira”, portanto, está conectada com a velocidade da produção nos centros mais consolidados e capitalizados de produção de soja e com o ritmo de crescimento da demanda dos mercados internacionais (WESZ JR. *et al.*, 2021, p. 5).

Reis *et. al* (2024) confirma o papel crítico das infraestruturas de transportes na expansão da soja ao examinar o aumento do cultivo de grãos em Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos – todos municípios paraenses, entre 2004 e 2020, e a correlação desse incremento com o tempo de viagem até o porto de Santarém, considerando os investimentos no porto da Cargill e na pavimentação da BR-163.

O estudo gerou estimativas de tempo de viagem para áreas de cultivo de soja de 2004 a 2020 a partir da interpretação visual de imagens *Landsat* para mapeamento rodoviário; estimativas de velocidade baseadas em estudos anteriores e medições de campo e o uso do software QGIS para calcular os custos do tempo de viagem, segundo Reis *et. al* (2024).

Os resultados do estudo indicam um aumento notável na rede de estradas que conecta as áreas produtivas às infraestruturas de transportes e uma redução no tempo médio de viagem tanto no período seco quanto no chuvoso. Os avanços observados na qualidade e na dimensão da rede de transportes beneficiou a monocultura da soja que acabou por substituir a produção familiar e extrativista, resultando em desmatamento,

conflitos fundiários e disputa por “recursos naturais como água e floresta” (REIS *et al.*, 2024, p. 13).

Em resumo, a análise da territorialização das grandes corporações do comércio mundial de soja no Tapajós indica que a articulação entre o Estado e essas empresas, com objetivo de ampliar a competitividade e as exportações da soja produzida em Mato Grosso, impactou o oeste do Pará. Entre as principais transformações, destaca-se a expansão da fronteira agrícola e a implementação do complexo logístico do Tapajós visando a fluidez do sistema portuário direcionado à exportação de *commodities*. Esse processo alcançou Itaituba que se tornou o centro articulador dos interesses do capital na região como grande receptora de investimentos em logística, articulada às cadeias mundiais de valor das *commodities* agrícolas.

O Quadro 3 é elucidativo para compreender vários instrumentos públicos contribuíram para favorecer o alcance dos objetivos corporativos, com destaque para a Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), que permitiu a expansão dos terminais aquaviários privados; o Terra Legal (Lei nº 11.952/2009); e o Código Florestal (Lei nº 12.651/2012). Todas essas normas agilizaram os processos de privatização e de concessão de infraestruturas logísticas; flexibilizaram as regras para a apropriação privada de terras e impulsionaram a financeirização do setor.

**Quadro 3** - Planos e programas nacionais e regionais - impactos na provisão de infraestruturas no Tapajós e no agronegócio

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidrovias	Portos ETC e TUP	
Plano de valorização econômica da Amazônia (1953)	Ocupação da Amazônia e sua integração à economia nacional				Criação da SPVEA: Lei nº 1.806, de 1953. A Amazônia passa a ser denominada Amazônia Legal para fins de planejamento incluindo os estados do Amazonas e Pará e os territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco e parte dos estados de Mato Grosso, Goiás e Maranhão.
Plano de Metas (1956 – 1961)	Consolidar o capital industrial como eixo central do desenvolvimento brasileiro; rodovias para a integração nacional	Belém-Brasília: inaugurada em 1959 BR – 364: inaugurada em 196º			

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidrovias	Portos ETC e TUP	
Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG) – (1964-1967)	Conjunto de diretrizes para orientar a política econômica, entre elas, a de corrigir a tendência de déficit do balanço de pagamentos em função da reduzida capacidade de importação				Reforma financeira do PAEG: Criação das ORTN: Lei nº 4357, de 1964; Lei da reforma bancária: Lei nº 4.595, de 1964; a Lei do Mercado de Capitais: Lei nº 4.728, de 1965; Resolução nº 16, de 1966, entre outras Estatuto da Terra: Lei no. 4.504, de 1964 Crédito rural: Lei nº 4.829, de 1965 Criação da SUDAM e extinção da SPEVEA : Lei nº5.173, de 1966 Concessão de incentivos fiscais para a Amazônia: Lei nº5.174, de 1966 O Banco de Crédito da Amazônia S.A. passa a se chamar BASA com atuação em toda a Amazônia Legal (1966) Sistema de Crédito Rural: Lei nº 167, de 1967 Zona Franca de Manaus: Decreto-Lei nº288, de 1967 Grupo de Trabalho para Integração da Amazônia: Decreto nº 61.330, de 1967 Reconfiguração da Amazônia Legal e definição de incentivos fiscais para a região : Decreto-lei nº 291, de 1967
Programa de Integração Nacional (PIN) – 1970	Integração nacional; privatização de terras públicas; expansão da fronteira agromineral; Projetos Integrados de Colonização (PIC): implantação do PIC de Itaituba			Porto de Santarém: construído entre 1971-1974. Acessos rodoviários: BR-230 e BR-163	INCRA: Decreto-lei nº 1.110, de 1970
PROTERRA (1971)	Programa de redistribuição de terras e de estímulo à agroindústria do Norte e do Nordeste. Na Amazônia foi apoiado pelo Banco Mundial.				Declarou as terras devolutas localizadas na faixa de 100 km às margens das rodovias federais na Amazônia Legal como indispensáveis à segurança nacional
I PND (1972 – 1974)	Construção de infraestruturas, principalmente, transportes e telecomunicações	BR – 230: inaugurada em 1972. Pendência: conclusão			EMBRAPA: Lei nº 5.851, de 1972
Polamazônia (1974)	Criar polos agropecuários e agrominerais na Amazônia. Foram definidas 15 áreas prioritárias para execução do Programa				

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidrovias	Portos ETC e TUP	
II PND (1975 – 1979)	Investimentos na indústria nacional visando a substituição de importação em contexto da crise internacional do Petróleo	BR – 163: Inaugurada em 1976. Pendência: pavimentação			Divisão do estado do Mato Grosso e criação do Mato Grosso do Sul. Inclusão de todo o estado do Mato Grosso na Amazônia Legal: Lei Complementar nº 31, de 1977
Plano Cruzado, Plano Cruzado II, Plano Bresser, Plano Verão (1985 – 1989)	Controle do déficit público / do endividamento e da inflação			Porto de Santana: inaugurado em 1982. Substituiu o antigo porto de Macapá, construído para exportar o manganês extraído da Serra do Navio (AP) Porto de Vila do Conde: inaugurado em 1985. Criado para atender a necessidade de exportação de alumínio primário	Criação da poupança rural (1986) Programa Federal de Fundação da Bolsa Mercantil de Futuros voltada à negociação de derivativos financeiros (1985) Desestatização, concessões ou permissões para execução de serviços públicos, Decreto nº 95.886, de 1988 Dá nova configuração à Amazônia Legal com a inclusão do Tocantins e a transformação dos territórios de Roraima e Amapá em estados.
Plano Collor I (1990 – 1992)  Programa Nacional de Desestatização (PND) (1990 -	Privatização das empresas públicas; Fundo Nacional de Desestatização (FND) se torna titular das ações das empresas incluídas no PND; BNDES é designado como gestor do FND. Participação do capital estrangeiro limitada a 40%, no Governo Collor, é ampliada para 100% no Governo Itamar				Prioridade para a privatização de empresas de infraestrutura: siderurgia, petroquímica e fertilizantes Extinção da Empresa de Portos do Brasil (Portobras) Fusão da BMF e a Bolsa Mercantil de SP, fundando a BM&F (1991)
“Brasil em Ação” (PPA 1996 - 1999)	Escoamento das exportações buscando maior eficiência no deslocamento das mercadorias e maior competitividade das <i>commodities</i> no mercado internacional	BR -163: Incluída nos investimentos previstos para o período; vários trechos da Rodovia entre MT e PR foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização, em 1997		Terminal Fluvial de Granéis Sólidos – Porto de Santarém: Cargill. Contrato de adesão nº 25/1999.	Lei de Licitações. Lei nº 8.666, de 1993 Cédula de Produto Rural (CPR): Lei nº 8.929, de 1994 Concessões de serviços e de obras públicas. Lei nº 8.987, de 1995 Isenção de ICMS: Lei Complementar nº 87, de 1996 (Lei Kandir)

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidrovias	Portos ETC e TUP	
“Avança Brasil” (PPA 2000 - 2003)	Escoamento das exportações buscando maior eficiência no deslocamento das mercadorias e maior competitividade das <i>commodities</i> no mercado internacional	BR-163: 2001 - Retomada das obras de terraplanagem e asfaltamento, sem avanços significativos			Bovespa, a BVRJ e demais bolsas brasileiras se unificam (2000) Lei de Responsabilidade Fiscal. Lei Complementar nº 101/2000 Nova legislação do transporte terrestres e aquaviários e criação da Agência de Transportes Aquaviários (ANTAQ): Lei nº 10.233, de 2001 CPR com liquidação financeira: Lei nº 10.200 / 2001
“Brasil de todos” (PPA 2004 - 2007)	Crescimento econômico baseado no aumento do investimento, sobretudo em infraestrutura, e no aumento das exportações.	BR – 163: incluída nos investimentos previstos para o período			Parcerias público-privadas. Lei nº 11.079/2004. Novas formas de provisão e gestão de infraestruturas Certificado de Depósito Agropecuário; Warrant Agropecuário (WA); certificado de direitos creditórios do agronegócio (CDCA); Letra de Crédito do Agronegócio (LCA); Certificado de Recebíveis do Agronegócio (CRA): Lei nº 11.076, de 2004 A Bovespa e a BM&F deixam de ser entidades sem fins lucrativos e abrem os seus capitais (2007)
Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT (2007)	Atender às necessidades da economia, especialmente, da circulação de <i>commodities</i>	BR-163: Vetur Amazônico: 2008/2011 - Trecho Div. MT/PA - Mirituba - Rurópolis Pavimentação /Construção/Pavimentação Matupá - Itaituba / Santarém – Rurópolis			

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidrovias	Portos ETC e TUP	
Programa de Aceleração do Crescimento - PAC I e II (2007 - 2014)	<p>Elevar a competitividade do país, gerar empregos e reduzir as desigualdades regionais</p> <p>Diretriz geral para hidrovias: busca pela integração da logística nas hidrovias existentes, promovendo melhorias na navegabilidade</p>	<p>PAC 1 BR-163: 2007 – trecho Rurópolis - Santarém (125 km) é incluído no PAC - 2011 – trecho Rurópolis - Divisa MT (822,7 km) e acesso a Miritituba é incluído no PAC 2 - 2011 – trecho Divisa MT/PA – Garantã do Norte (60,3 Km) BR-230: Pavimentação do trecho Marabá – Rurópolis (962 Km) e a construção da ponte sobre o rio Xingu (700m)</p>	<p>Hidrovia do Rio Madeira: Desenvolvimento e dragagem para melhorar a navegação entre Porto Velho e o Amazonas</p>	<p>Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), Porto de Vila do Conde, Bracarena (PA): ADM/Viterra. Contrato de Adesão nº 01/2014. ETC Miritituba – Itaituba (PA): Unitapajós (Joint Venture Bunge e Amaggi). Contrato de Adesão nº 13/2014 TUP Vila do Conde, Porto de Vila do Conde: HBSA. Contrato de Adesão nº 16/2014 ETC Miritituba – Itaituba (PA): HBSA. Contrato de Adesão nº 19/2014 ETC Miritituba-Itaituba (PA): Cianport. Contrato de Adesão nº 20/2014 TUP Santana (AP): Cianport. Contrato de Adesão nº 26/2014 ETC Santana (AP): Bertolini. Contrato de Adesão nº 46/2014 TUP Santarém (PA): Bertolini. Contrato de Adesão nº 67/2015 Terminal Portuário Fronteira Norte - Terfron, Porto de Vila do Conde, Bracarena (PA): Unitapajós (Joint Venture Bunge e Amaggi). Inaugurado em 2014.</p>	<p>FI-FGTS. Lei nº 11.491/2007, Mecanismo de financiamento do PAC União da Bovespa com a BM&amp;FBovespa (2008) Programa Terra Legal: Lei nº 11.952, 2009 Debêntures incentivadas: Lei nº 12.431, de 2011 Regime Diferenciado de Contratações (RDC), Lei nº 12.462/2011 Criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), em 2011 Código Florestal. Lei nº 12.651/2012 Expansão dos terminais aquaviários privados: Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos)</p>
Plano BR-163 Sustentável (2010)	Dinamização da economia local; fortalecimento da agricultura familiar; combate à violência e à grilagem	BR-163: Decreto nº 7.130, de 11/03/2010			
PDRSX (2010)	Promover o desenvolvimento sustentável do território da Transamazônica e Xingu	BR-230: Decreto nº 7340, de 2010			

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidroviias	Portos ETC e TUP	
PIL (2012)	Ampliar a infraestrutura e a logística referente à movimentação de cargas	BR -163 - 2013 – 1ª etapa do PIL: concessão do trecho entre Mato Grosso e a divisa do Paraná, BR-163/MS (847,2 Km) para a empresa Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A – MSVias, pertencente ao Grupo CCR. 2014 – 3ª etapa do PIL: concessão do trecho, em Mato Grosso, formado pela BR-163/MT e MT-407/MT-220 (850,9 Km) para a Rota Oeste			
Licenciamento Ambiental Secretaria de Estado de Meio ambiente e sustentabilidade – SEMAS (2013)				Licenciamento ambiental das Estações de Transbordo de Cargas : Bunge; HBSA; Cianport e Cargill	Lei Complementar 140, de 2011, transfere para os estados a competência para o licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto local
Revisão do Plano diretor urbano de Itaituba Prefeitura municipal de Itaituba (2015)				Revisão definiu a área portuária; melhoria das infraestruturas rodoviárias e hidroviárias e de terrenos para pátios de caminhões e armazéns	

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidrovias	Portos ETC e TUP	
PPI – Programa de Parceria de Investimentos (2016 - )	Programa de concessões e de desestatização de ativos públicos	BR-163: 2022 - Trecho entre SINOP/MT e Miritituba/PA (1.009 Km), foram concedidos à Via Brasil BR 163 Concessionária de Rodovias S. A.	2024 - Concessão das rodovias do Madeira e Tapajós: 700 Km (Barcarena/Melgaço e Santarém ao Tapajós)	Instalação de apoio Miritituba, Itaituba (PA): Bertolini. Acórdão 182/2020  ETC Miritituba – Itaituba (PA) – Cargill. Contrato de Adesão 02/2021  ETC Santarenzinho, Rurópolis (PA): LDC Tapajós. Contrato de Adesão 3/2021  Área de armazém com três silos no Porto de Santana (AP): Caramuru Alimentos. Contrato de Adesão 03/2022	Teto de Gastos. Emenda Constitucional nº 95/2016 A BM&F Bovespa se une à Central de Custódia e de Liquidação financeira de Títulos e constitui a B3 Brasil, Bolsa Balcão (2017) Reforma Trabalhista. Lei nº 13.467/2017.  FepCaixa. Lei nº 13.529/2017. Reduz para R\$10 milhões o valor mínimo para celebração de PPP e financia o projeto de estados e municípios  Restrição ao crédito do BNDES, substituição da TJLP subsidiada pela TLP que acompanha a SELIC (2018)  Flexibilização da normatização sobre a atividade econômica, a figura do abuso regulatório: 13.874/2019  Cédula Imobiliária Rural (CIR), instituiu o patrimônio de afetação e permitiu a propriedade de imóveis rurais por pessoas jurídicas estrangeiras: 13.986/2020  Independência do Banco Central. Lei nº 179/2021  FIAGRO: Lei nº 14.130, de 2021  Nova Lei de Licitações. Lei nº 14.133/2021  Nova CPR – com abrangência ampliada: Lei nº 14.421, de 2022
PNL 2035 (2022)	Planejamento integrado territorial visando à redução dos custos logísticos e o aumento da competitividade. Trabalha com o conceito de corredores logísticos estratégicos. Distintos cenários do PNL reafirmam a importância do Arco Norte para o escoamento de grãos agrícolas com menor custo.	O Arco Norte prioriza: BR 163/MT/PA BR-319/AM BR-364/RO	Planeja navegação interior do alto rio Tocantins, viabilizada pelo derrocamento do Pedral do Lourenço  Planeja navegação no rio Tapajós, em continuidade à carga captada pela Ferrogrão  Planeja intensificar a via navegável do rio Madeira, estendendo a FICO até Porto Velho (RO)		

Plano / Programa Nacionais e Regionais	Objetivo	Principais infraestruturas do corredor Tapajós construídas no período			Principais instrumentos estatais com impactos no agronegócio e na provisão de infraestruturas
		Rodovias	Hidrovias	Portos ETC e TUP	
PAC III (2023- )	Acelerar o crescimento sustentável por meio de investimentos massivos em infraestrutura		Araguaia-Tocantins: obras de desobstrução no Pedral do Lourenço; Amazonas (Barra Norte): PPP Tapajós: Plano de Monitoramento Hidroviário Plano Geral de Outorgas (2024): carteira para a concessão de seis hidrovias nos rios: Paraguai, Madeira, Tapajós, Tocantins, Lagoa Mirim e Barra Norte	Área de armazenagem com cinco silos em Santana (AP): Cianport. Processo nº 5.997/2023-82	Nova Lei dos agrotóxicos. Lei nº 14.785/2023 Arcabouço Fiscal: Lei Complementar nº 200 de 2023 Debêntures de infraestrutura: Lei nº 14.801, de 2024

Fonte: A autora, 2025. Com base em Leis, planos e programas federais.

### 3.2.1 A consolidação do poder do capital à escala regional

A teoria da regulação de Aglietta permite compreender como diferentes regimes de acumulação emergem e se transformam ao longo do tempo, respondendo a momentos históricos específicos e às mudanças nas estruturas sociais e econômicas (AGLIETTA, 1976 *apud* PAULANI, 2009). Ao considerar o papel das instituições e das normas, esse autor considera que a reprodução do capital não ocorre de maneira automática, mas depende de arranjos sociais que garantem a estabilidade e a continuidade das relações produtivas (*ibidem*).

Essa perspectiva é fundamental para entender como, sob um regime de acumulação que se caracteriza pela dominância financeira, a partir dos anos 1980, o capitalismo submeteu as demais esferas econômicas, conforme analisado por Chesnais (1997 *apud* PAULANI, 2009). As transformações institucionais e normativas direcionadas à valorização do capital financeiro redefiniram os mecanismos de regulação, as formas de organização produtiva, o papel do Estado e as relações de trabalho (*ibidem*).

Além de interpretar o regime de acumulação e a regulação social e política que corresponde ao capitalismo contemporâneo, é necessário compreender a reprodução do capital no espaço globalizado. As novas e complexas formas de acumulação capitalista se impõem por meio da financeirização e das cadeias de valor mundializadas, exigentes de espaços dotados de fluidez; de redes de transportes e comunicações baratas e

eficientes, com normatizações homogêneas no território nacional e compatíveis com as de toda a cadeia produtiva internacionalizada (SANTOS, 2006).

Nesse contexto, o Brasil possui a logística intermodal de escoamento de *commodities* assumiu prioridade, integrando rodovias, portos, hidrovias e equipamentos de transbordo e armazenagem de modo apropriado aos interesses das corporações nacionais e estrangeiras do agronegócio. O planejamento regional e das infraestruturas, os aspectos regulatórios que reorganizam os territórios e as finanças, forjando novas institucionalidades no Estado, foram fundamentais para consolidar o poder do capital à escala regional, como aconteceu no Tapajós.

Ao ser incorporado ao espaço produtivo do agronegócio, com o objetivo de ampliar a competitividade do setor, o Tapajós tornou-se parte de uma economia globalizada, normatizada, regulada pelos interesses do capital e inserida na lógica financeira contemporânea dos agentes globais e nacionais, onde a terra e cada etapa da produção, do plantio à comercialização no mercado internacional, pode se transformar em um ativo financeiro de grandes empresas transnacionais ou de fundos de investimento proprietários de ações das corporações que operam nesse corredor (TINOCO, 2019). Por exemplo, as empresas: Cargill; Unitapajós; Arche Daniels Midland Company (ADM); Louis Dreyfus (LDC); Hidrovias do Brasil; Cianport; Caramuru e Bertolini (*ibidem*).

Para ilustrar esse processo histórico, tomando como base o apresentado nos capítulos anteriores, o Quadro 3 apresentou uma linha do tempo do planejamento governamental, das políticas públicas e das principais infraestruturas do corredor Tapajós entrelaçadas com a dinâmica do processo de provisão de infraestrutura e de financeirização do agronegócio no Brasil.

Lascoumes e Les Galès (2012) discutem os instrumentos de ação pública enfatizando sua importância histórica na forma como o poder se distribui na sociedade. Para esses autores, os instrumentos não são neutros e podem criar representações e desafios específicos e revelar lógicas ocultas. Eles se baseiam em diversos trabalhos sobre governança e dinâmica de poder, especialmente nos estudos de Max Weber sobre a burocracia e as teorias de Michel Foucault sobre o exercício do poder por meio de práticas concretas (*ibidem*).

Os autores afirmam que os instrumentos de política pública refletem os valores e prioridades dos que estão no poder, beneficiando grupos dominantes e marginalizando outros (LASCOUMES; LES GALÈS, 2012). As instituições reforçam as relações de

poder dos grupos hegemônicos, dificultando a ação política das comunidades menores em regiões periféricas. Grandes empresas capitalistas, favorecidas por regulamentos e incentivos fiscais, creditórios e tributários, estabelecem um ciclo de domínio sobre comunidades vulneráveis por meio de arranjos tecnopolíticos e alocação desigual de recursos promovidos pelo Estado (*ibidem*).

Na articulação política entre o Estado e os interesses das corporações capitalistas na região, sobressaem o entrelaçamento dos planos e programas nacionais com as estratégias de acumulação de capital. Os objetivos de integração nacional, os planos de desenvolvimento e a primazia da competitividade nos tempos atuais são matrizes superpostas que atendem à forma de inserção subordinada da Amazônia ao mercado global, em cada momento histórico. Na aparência das formas novas, se reproduzem as contradições sociais que submetem a população da região a repetidos ciclos de sacrifícios e de exclusão. Não apenas as políticas federais e regionais foram mobilizadas para dar viabilidade ao complexo logístico do Tapajós, as políticas urbanas da prefeitura de Itaituba e as políticas ambientais do estado do Pará também foram fundamentais para os objetivos do agronegócio.

A prefeitura adequou o Plano Diretor Urbano (PDU) da cidade, elaborado em 2006, às exigências das corporações por meio de uma revisão elaborada em 2015. O plano estabeleceu diretrizes para lidar com a realidade econômica trazida pela expansão portuária em Miritituba, como a melhoria das infraestruturas rodoviárias e hidroviárias, as instalações portuárias e a necessidade de terrenos para pátios de caminhões e armazéns.

O novo PDU e as legislações que a ele se seguiram, ou que o antecederam, com o objetivo de adequar a Cidade à nova conformação urbana exigida pela atividade portuária, são os elementos de uma “aliança de base territorial” dos agentes públicos e privados interessados no Projeto, como analisa Rodrigues (2018b), apoiado em Harvey (2013):

(...) Facções de trabalho que têm, mediante a luta de um mar de exploração podem também correr para a causa da aliança. Além disso, se um compromisso entre capital e o trabalho é útil para acumulação local, então a burguesia como todo pode apoiá-lo.

A base é lançada para ascensão de uma aliança de base territorial entre várias facções do capital, o Estado local e até classes, em defesa dos processos de reprodução social (tanto de acumulação quanto a reprodução da força de trabalho) dentro de um território particular. Deve ser enfatizado que a base para a aliança se assenta na necessidade de imobilizar uma parte do capital para dar liberdade para se movimentar (HARVEY, 2013 *apud* RODRIGUES, 2018b, p. 227).

Essas alianças funcionam ainda como “processos de antecipação espacial” que segundo Corrêa (1992), citado por Rodrigues (2018b), “seria compreendido como a reserva de território (atividade produtiva ou especulativa em um local, que, em um futuro próximo poderá ser valorizado), trazendo grandes lucros aos investidores” (CORREA, 1992, pp. 35-41 *apud* RODRIGUES, 2018b).

Outra política fundamental para o investimento portuário foi a do licenciamento ambiental, sob responsabilidade do governo do Pará e da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) que analisou os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e concedeu as licenças prévias, de instalação e de operação para os equipamentos portuários de Miritituba. Esse procedimento gerou controvérsia entre o estado do Pará, o Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público Estadual (MPE), que defenderam em ação civil pública, entre outras críticas e considerações sobre o licenciamento, que o órgão responsável deveria ter sido o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em função de a titularidade da área ser do INCRA.

Rodrigues ((2018b) destaca as críticas de Andréa Zhouri à hegemonia do mercado sobre os instrumentos do licenciamento como o termo de referência EIA/RIMA e a audiência pública. Segundo Zhouri (2008), os instrumentos da política são padronizados e têm caráter informativo limitado quanto à especificidade do território estudado. Entre outras causas, a autora enfatiza a ausência de participação da comunidade local na elaboração do EIA/RIMA, levando à produção de trabalhos em série pelas consultorias, com pouca distinção entre eles.

Zhouri (2008) aponta possíveis conflitos de interesse no procedimento, pois os EIA/RIMA são contratados diretamente pelas empresas construtoras. Por isso, as consultorias que os elaboram dificilmente inviabilizariam o projeto dos contratantes. Na lógica de mercado, o EIA/RIMA torna-se, então, uma mercadoria adquirida pelo empreendedor, cujo objetivo é ter seu projeto aprovado pelos órgãos licenciadores, conforme (LACORTE; BARBOSA, 1995 *apud* RODRIGUES (2018b).

Além disso, de acordo com Zhouri (2008), sob o paradigma da adequação, os EIA/RIMA apoiam-se em um discurso técnico-científico e são apresentados à sociedade como registros objetivos e inquestionáveis da realidade em um estágio avançado do licenciamento, durante a Audiência Pública, tornando difícil a participação da comunidade local no conteúdo do licenciamento (*Ibidem*). A dinâmica da flexibilização

também é clara na ausência de consulta prévia aos povos originários e tradicionais impactados pelo empreendimento.

Barcelos (2020) associa o movimento pela desregulação do social e do ambiental “ao novo padrão de produção de mercadorias e ao modelo de acumulação flexível” (*Ibidem*, p. 280).

No limite, tal movimento busca desobstruir todo um conjunto de instâncias decisórias e dispositivos de prevenção e precaução ambientais à um movimento político de flexibilização, onde os setores dominantes orientam os ritos e critérios de avaliação ambiental, procurando adequar o licenciamento ao cronograma de seus negócios. Para isso, a captura do Estado se torna decisiva (BARCELOS, 2020, p. 282).

Fearnside (2019), em seus estudos sobre as hidrelétricas da Amazônia, constata que os licenciamentos ambientais ignoram as consequências dos empreendimentos hidrelétricos como o deslocamento das populações em consequências das barragens; as alterações na descarga natural dos rios; o impacto sobre a segurança alimentar das populações ribeirinhas e dos povos indígenas, que sobrevivem da pesca; a eliminação de espécies e ecossistemas únicos e a obrigatoriedade de consulta prévia aos povos indígenas e tradicionais. Ele destaca o menosprezo do Estado pelos pareceres técnicos do IBAMA e, em consequência, a aprovação de projetos com impactos negativos substanciais, abrindo precedentes perigosos (*Ibidem*).

Apesar de advogar mudanças profundas no procedimento de licenciamento, Fearnside (2019) prioriza a manutenção do atual quadro normativo da política ambiental, que se encontra sob a ameaça de regressividade. Confirma esse diagnóstico a análise de Kässimayer e Neto (2021) para o Boletim Legislativo do Senado, sobre o PL nº 3.729/2004, que propõe regulamento ao licenciamento ambiental e pode, segundo os autores, “fragilizar perigosamente o direito ao meio-ambiente ecologicamente equilibrado, previsto no art. 225 da Constituição Federal” (BRASIL, 2021, p. 9).

Atualmente, o licenciamento ambiental é uma política que envolve os três entes federativos, conforme regulamentado pela Lei Complementar nº. 140/2011. Isso acrescenta complexidade à proteção ambiental, pois se tornou comum a transferência de responsabilidade sobre o licenciamento do governo federal para os estaduais e dos estaduais para os municipais. Embora isso pareça uma desejável descentralização, sabe-

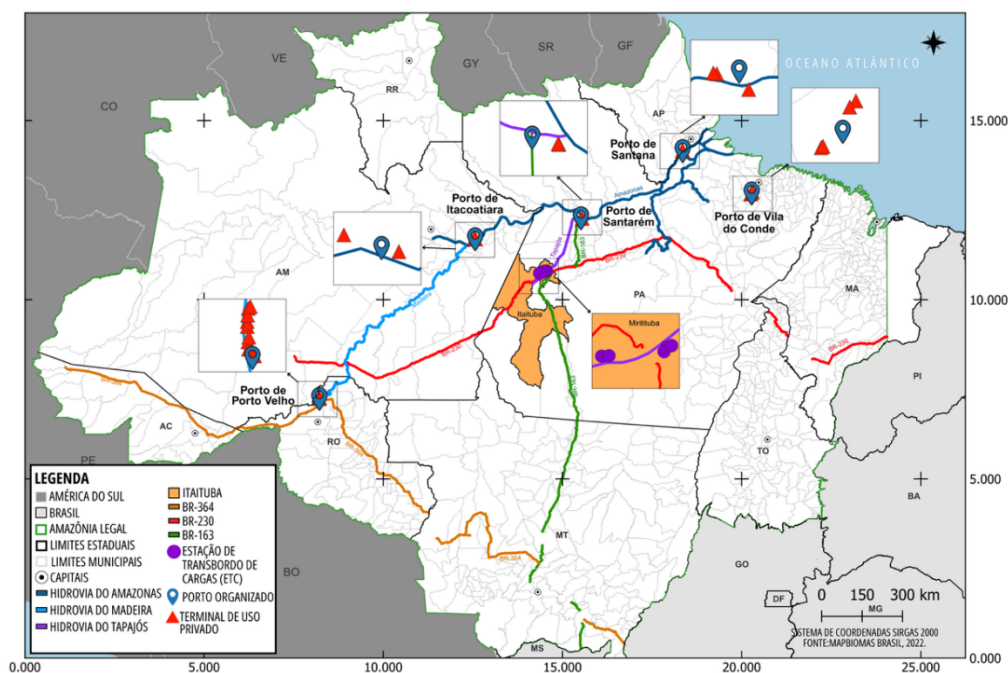
se que os recursos e a governança do Sistema Nacional de Meio Ambiente (Sisnama)<sup>31</sup> não são suficientes para estruturar uma boa atuação tripartite de todas as esferas nesse tema.

### 3.2.2 Os equipamentos e as infraestruturas do Tapajós

O corredor Tapajós é equipado com infraestruturas públicas como as BR-163, BR-230 e BR-364; os portos de Porto Velho (Porto Velho - RO), Itaituba (Itaituba - PA), Santarém (Santarém - PA), Vila do Conde (Barcarena - PA) e Santana (Santana - AP) e pelas hidrovias do Madeira, Amazonas e Tapajós. Os principais equipamentos privados do corredor são as Estações de Transbordo de Cargas (ETC) que fazem o transbordo de cargas entre as rodovias e as hidrovias e os Terminais de Uso Privado (TUP) que, atualmente, são os principais exportadores de soja no Tapajós.

O complexo logístico, suas infraestruturas e equipamentos, está representado na Figura 15, com destaque para as ETC localizadas em Miritituba, consideradas o principal nó logístico do corredor.

**Figura 15** - Complexo logístico do Tapajós, 2024

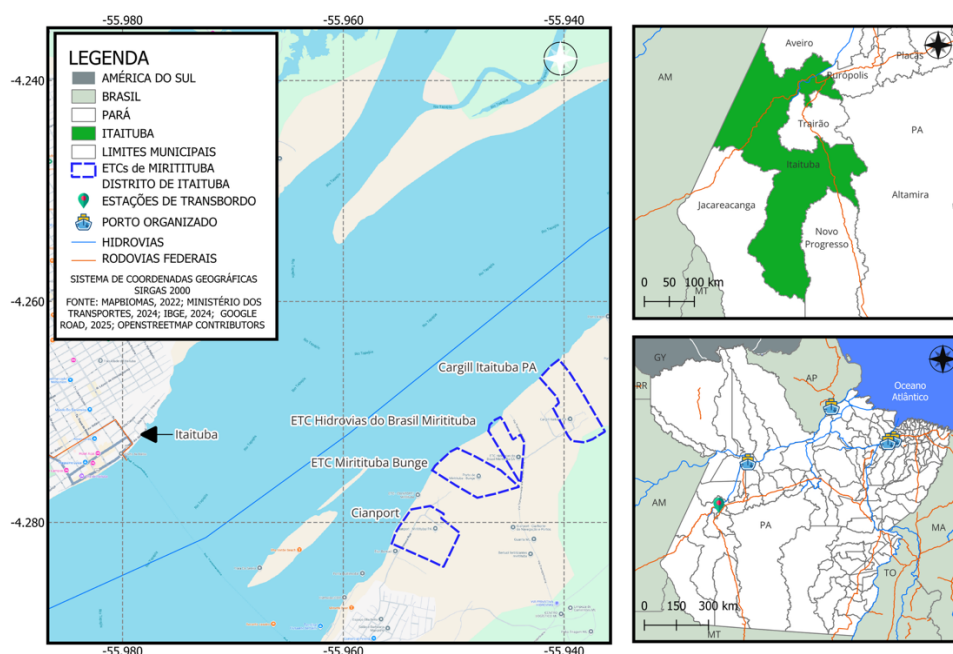


Fonte: Elaborado por Madu Maia, 2025. Com base nas informações ANTAQ e MAPBIOMA.

<sup>31</sup> Criado pela Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981), o Sisnama tem a função de coordenar e supervisionar a política em nível nacional. Inclui os órgãos ambientais dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, além de organizações não governamentais afeitas ao tema. Fazem parte do Sisnama o Conama e a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental (TCFA).

Grandes corporações do mercado mundial de comercialização de *commodities* agrícolas estão instaladas em Miritituba e estão autorizadas a operar as ETC ali localizadas, assim como os TUP, na área dos portos organizados. As pioneiras foram a Cianport, Join Venture entre a Fiagril e Agrosoja; a Unitapajós, associação entre a Bunge e a Amaggi; a Hidrovias do Brasil e a Cargill, que estão representadas no destaque de Miritituba, na Figura 16 a seguir.

**Figura 16** – ETC Cianport, a Unitapajós, Hidrovias do Brasil e a Cargill



Fonte: Elaborado por Regina Gouvea, 2025. Com base nas informações ANTAQ e MAPBIOMA.

No arranjo de políticas públicas que viabilizaram a logística do Tapajós sobressaem a Lei nº 10.233 de 2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e a Lei nº 12.815 de 2013, nova Lei dos Portos, que facilitou as autorizações para instalações hidroviárias privadas como as ETC e os TUP.

A Resolução Normativa nº 20, de 15/5/2018 (BRASIL – Agência Nacional de Transportes Aquaviário, 2018) que substituiu e revogou a Resolução nº 3.290 - ANTAQ, de 13/2/2014, dispõe sobre a autorização para a construção e exploração de terminal de uso privado e de estação de transbordo de carga, entre outras instalações portuárias. Nesse normativo, a ETC é definida como

(...) instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem (BRASIL, 2018).

Na mencionada Resolução, constam os requisitos para a emissão de autorização dessas estações pela ANTAQ, como a realização de procedimentos e licenciamentos anteriores, a exemplo da consulta à autoridade aduaneira; da consulta ao município onde será localizada a ETC; do licenciamento ambiental do órgão competente, o governo estadual, no caso do Pará; do parecer emitido pela Marinha do Brasil em conformidade com o ordenamento aquaviário e quanto à segurança da instalação portuária. Nos casos em que é necessário o uso de áreas da União, a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) é consultada para emissão de certidão que ateste a disponibilidade da área.

Satisfeitas essas exigências, é aberta chamada pública para identificar outros interessados na mesma área, com prazo de trinta dias para manifestações. Concluído esse processo, é assinado o termo de adesão entre a União e a empresa interessada. O monitoramento do cumprimento dos requisitos demandados pelo Estado é de competência da ANTAQ, do órgão ambiental estadual e da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI).

Na cerimônia de assinatura da autorização para a instalação da ETC da Cianport, em 2014, o então ministro da Secretaria de Portos, César Borges, e o ministro Neri Geller, então ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, expressaram a expectativa em relação a essa nova rota de exportação, como se vê a seguir.

Isso significa que vamos escoar nossa safra pelo Equador, pela latitude zero, economizando mais de quatro mil milhas - em relação a determinados portos - para exportar para a Europa e para a Ásia pelo Canal do Panamá, que foi alargado.

O objetivo é desafogar os portos do Sul e Sudeste e baratear o custo do frete do produto destinado à exportação. O ministro Neri Geller destacou que o Mato Grosso e o sul do Pará são hoje a vanguarda da produção agrícola nacional. Acrescentou que o Mato Grosso produz mais de 47 milhões de toneladas de grãos, o equivalente a aproximadamente 29% a 32% da produção nacional.

Toda essa produção vinda pelo sul do País, por Paranaguá e Santos, acaba não só congestionando, mas elevando o custo da produção, um recurso que poderia estar sendo novamente reinvestido na produção, gerando emprego e renda. Segundo ele, considerando o preço base de Campinas (SP) - R\$ 27,00 - o custo do frete chega a até 70% na venda da saca de milho produzido no sul do Mato Grosso.

O ministro César Borges ressaltou o esforço do governo para implantar uma nova logística no País, capaz de atender as demandas do setor produtivo. “É uma gama de ações do governo federal em todos os modais - hidroviário, rodoviário, ferroviário e na ampliação da capacidade portos - para que a produção agrícola possa ser escoada pelos portos localizados acima do paralelo 16. Essa é a meta. A calha norte está aí, reforçou” (PORTOGENTE, 2014).

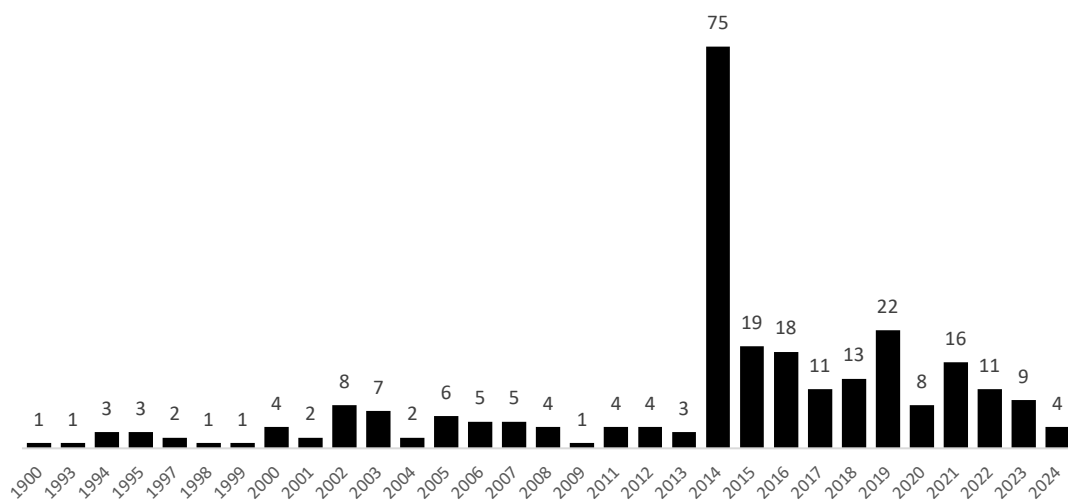
O Ministro César Borges confirmou o empenho do governo em viabilizar a nova rota e o interesse particular dos produtores de Mato Grosso, porém sobressaíram no discurso as origens da concepção do projeto, associadas ao Calha Norte. Ou seja, o modelo de desenvolvimento dos militares para a Amazônia continua influenciando as políticas públicas, cinquenta anos depois do fim da ditadura militar.

O Calha Norte, criado pelo Governo Sarney, é um dos principais dispositivos para a preservação da ideia de que a região é um espaço que precisa ser integrado e desenvolvido para fins econômicos e de segurança nacional, mesmo enfrentando consequências sociais e ecológicas e o sacrifício dos direitos indígenas (RODRIGUES; KALIL, 2021). Desde 2003, como programa do Ministério da Defesa, o Calha Norte incluiu a participação de estados e municípios, expandiu-se para 194 cidades da Amazônia e aumentou recursos através de emendas parlamentares executadas por meio de convênios com o Ministério da Defesa (MONTEIRO, 2021). Apesar da descentralização parcial, o Programa continua focado no binômio desenvolvimento e segurança, com a presença militar como representação do Estado na região.

Os TUP estão previstos na legislação desde o Decreto-lei nº 5/1966, mas os seus marcos jurídicos foram criados pela nova Lei dos Portos, quando se tornaram um equipamento privado dominante no processo de armazenamento e de circulação de mercadorias para a exportação. Os critérios para autorização e uso dos TUP estão definidos na Resolução Normativa nº 20, de 2018, da seguinte forma:

Terminal de Uso Privado - TUP: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. (BRASIL, 1966).

A partir da nova Lei dos Portos, a permissão às empresas proprietárias dos TUP para movimentarem 100% da carga de terceiros impulsionou o interesse privado por essas instalações. Entre 2014 e 2024 foram concedidas 75% das autorizações para a instalação de terminais privados no Brasil, conforme indicado na série histórica da Figura 17.

**Figura 17** – Instalações privadas autorizadas, 1900-2024

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações ANTAQ.

Esse é um exemplo de como o Estado contribui para a corporatização e privatização de ativos públicos e desempenha um papel importante no processo de acumulação capitalista por meio da “acumulação por espoliação”, onde “tal como no passado, o poder do Estado é com frequência usado para impor esses processos mesmo contrariando a vontade popular” (HARVEY, 2014, p. 123).

A Tabela 3 relaciona as empresas Cargill, Unitapajós, Hidrovias do Brasil e Cianport, às ETC e TUP que controlam no corredor logístico da Tapajós.

**Tabela 3** – Empresas localizadas em Miritituba e os equipamento que controlam no corredor Tapajós, 2016-2022

Empresa	Equipamento Localização	Investimen to previsto R\$ milhões	Área (m <sup>2</sup> ) *	Início Oper.	Nº Contrato adesão-prazo	Mov. carga (milhões ton/a.a.)	Armazenagem Carga Mil tonº
Cargill	ETC Miritituba – Itaituba (PA) À margem direita do rio Tapajós	236,07	664.753	2016	nº 02/2021 25 anos	3	54
	Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill – porto de Santarém	20	93.598	2003	nº 25/1999 25 anos	5	114
	ETC Porto Velho (RO) à margem direita do rio Madeira		28.897	2004	nº 056/2014 25 anos	2	39
Unitapajós (Joint Venture - Bunge/ Amaggi)	ETC Miritituba – Itaituba (PA) à margem direita do rio Tapajós	50,5	316.505	2014	nº 13/2014 25 anos	3,5	79
	Terminal Portuário Fronteira Norte (TERFRON) – porto de Vila do Conde	700	1.171.520	2015	nº 85/2015 25 anos	4	150
Hidrovias do Brasil	ETC Miritituba – Itaituba (PA) À margem direita do rio Tapajós	198,8	112.764	2016	nº 19/2014 25 anos	7,6	144
	TUP Vila do Conde	659,34	527.426	2017	nº 016/2014	7,2	240
Cianport (Join Venture entre a Fiagril e Agrosoja)	ETC Miritituba – Itaituba (PA) à margem direita do rio Tapajós	43,86	277.038	2015	nº 20/2014 25 anos	3,5	55
	Terminal de grãos – Porto de Santana		4.945	2022	nº 12/2022		54
TOTAL			3.197.446			33,8	890

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações da ANTAQ . Obs.: \*área própria ou arrendada

A Cargill opera os corredores de acesso ao porto de Santarém; a Hidrovias do Brasil e a Unitapajós, o acesso à Vila do Conde; e a Cianport, o acesso ao porto de Santana. Os dados indicam que hoje, esse conjunto de equipamentos tem capacidade de movimentação anual de 34 milhões de toneladas, armazenagem de 890 mil toneladas e ocupam uma área maior que 3,19 milhões de m<sup>2</sup>.

A Figura 18 mostra a ETC da Cianport, em Miritituba e a Figura 19 um comboio de barcaças de soja no rio Tapajós, ilustrando a dimensão do impacto desses equipamentos na paisagem.

**Figura 18** - Imagem da ETC da Cianport em Miritituba, 2016



Fonte: Relatório Ambiental, 2016 – Cianport

**Figura 19** - Comboio de balsas no rio Tapajós, 2022



Fonte: Divulgação Governo Federal, 2022

Em dez anos, entre 2014 e 2024, a movimentação de cargas mais do que dobrou nos principais complexos portuários do corredor logístico do Tapajós, como se observa na Tabela 4. No mesmo período, as operações portuárias executadas pelos operadores privados tiveram um crescimento mais significativo do que os públicos, especialmente no complexo Vila do Conde - Belém, o mais importante do corredor.

O incremento do volume de cargas foi de 506% nos terminais privados e de 125% no público. As 39 milhões de toneladas de volume operado pelas instalações privadas, em 2024, representavam 55% do total movimentado nos três portos do corredor. O controle privado da atividade portuária, inclusive nacionalmente, é uma tendência observável a partir da Nova Lei dos Portos.

**Tabela 4** - Principais complexos portuários do corredor logístico do Tapajós, 2014-2024

Movimentação de carga por tipo de terminal (2014 - 2024)						
Nome do Terminal	Tipo de Terminal	Movimentação Portuária em mil x t				
		2024 (A)	PART. %	2014 (B)	PART. %	(A/B) %
<i>Santarém</i>						
	Terminais públicos	5.695,28	32,92	102,65	3,31	5.548,44
<i>Santarém   Pier Cargill</i>	Arrendado	10.567,10	61,07	2.582,08	83,14	
<i>Santarém   T01 – Fogás</i>	Arrendado	8,74	0,05	74,17	2,39	
<i>Santarém   T02 - Stm 04</i>	Arrendado	104,59	0,6	111,51	3,59	
<i>Administração de Bens de Infraestrutura – ABI</i>	TUP	369,75	2,14			
<i>ATEM Santarém</i>	TUP	46,23	0,27			
<i>Base Ipiranga Santarém</i>	TUP	6,57	0,04	60,64	1,95	
<i>TUP Bertolini – Santarém</i>	TUP	503,63	2,91	174,49	5,62	
	Terminais privados	11.606,61	67,08	3.002,89	96,69	386,51
<b>Complexo portuário de Santarém</b>	<b>Movimentação Total</b>	<b>17.301,89</b>	<b>100</b>	<b>3.105,54</b>	<b>100</b>	<b>557,13</b>
<i>Vila do Conde – Belém</i>						
	Terminais públicos	22.826,03	45,08	18.316,95	76,98	124,62
<i>Companhia Brasileira de Asfalto da Amazônia</i>	Estação de transbordo de cargas	79,4	0,16			
<i>Norte Log</i>	ETC	8,1	0,02			
<i>Porto CRA</i>	TUP	60,8	0,12	240,15	1,01	
<i>Porto Murucupi</i>	TUP	738,6	1,46	1.693,82	7,12	
<i>Terminal Ponta da Montanha</i>	TUP	5.890,10	11,63	88,73	0,37	
<i>Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena</i>	TUP	7.827,20	15,46	1.555,40	6,54	
<i>Terminal Saint-Gobain Icoaraci</i>	TUP	41,9	0,08			
<i>Terminal Vila do Conde</i>	TUP	11.518,10	22,75			
<i>TUP Bertolini – Belém</i>	TUP	507,9	1	1.005,54	4,23	
<i>TUP CESARI</i>	TUP	0,2	0			
<i>TUP J F de Oliveira de Belém</i>	TUP	1.138,90	2,25	893,47	3,76	
	Terminais privados	27.811,20	54,92	5.477,11	23,02	507,77
<b>Complexo portuário de Vila do Conde – Belém</b>	<b>Movimentação total</b>	<b>50.637,23</b>	<b>100</b>	<b>23.794,06</b>	<b>100</b>	<b>212,81</b>
<i>Santana   Cais Público</i>						
	Terminais públicos	3.158,02	95,25	3.671,48	96,32	
<i>ETC Bertolini – Santana</i>	ETC	2,4	0,07	140,35	3,68	
<i>Terminal de Macapá</i>	TUP	154,95	4,67	-	-	
	Terminais privados	157,35	4,75	140,35	3,68	112,11
<b>Complexo portuário de Macapá</b>	<b>Movimentação total</b>	<b>3.315,37</b>	<b>100</b>	<b>3.811,83</b>	<b>100</b>	<b>86,98</b>
<b>Movimentação de cargas nos principais complexos portuários que integram as rotas do corredor Tapajós</b>		<b>71.254,49</b>		<b>30.711,43</b>		
	Terminais privados	39.575,16		8.620,35		
	Terminais públicos	31.679,33		22.091,08		

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações da ANTAQ.

A seguir uma breve descrição dos complexos portuários do corredor, destacando histórico, características, volume e valor das exportações, em 2014 e 2024, e localização dos equipamentos. As transnacionais que controlam as exportações nesses complexos são

proprietárias das ETC, TUP, barcaças e armazéns que viabilizam as rotas de transporte da soja desde Mato Grosso até os portos do Norte.

As obras do porto de Santarém foram iniciadas em 1971 e inauguradas em 1974, a área total desse equipamento alcança 440.107m<sup>2</sup>. As principais atividades do porto ocupam uma área de 177.885 m<sup>2</sup>, incluindo principalmente, a movimentação e armazenagem de graneis sólidos de origem vegetal no Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill. A localização do porto e do terminal pode ser vista na Figura 20.

A construção do terminal da Cargill teve início em 1999 e coincide com a inauguração do Sistema de Linhas de Transmissão do Oeste do Pará – Tramoeste, que conectou os municípios de Santarém, Altamira e Itaituba, entre outros<sup>32</sup>, ao Sistema Interligado Nacional<sup>33</sup> e permitiu o desenvolvimento posterior da logística do corredor do Tapajós.

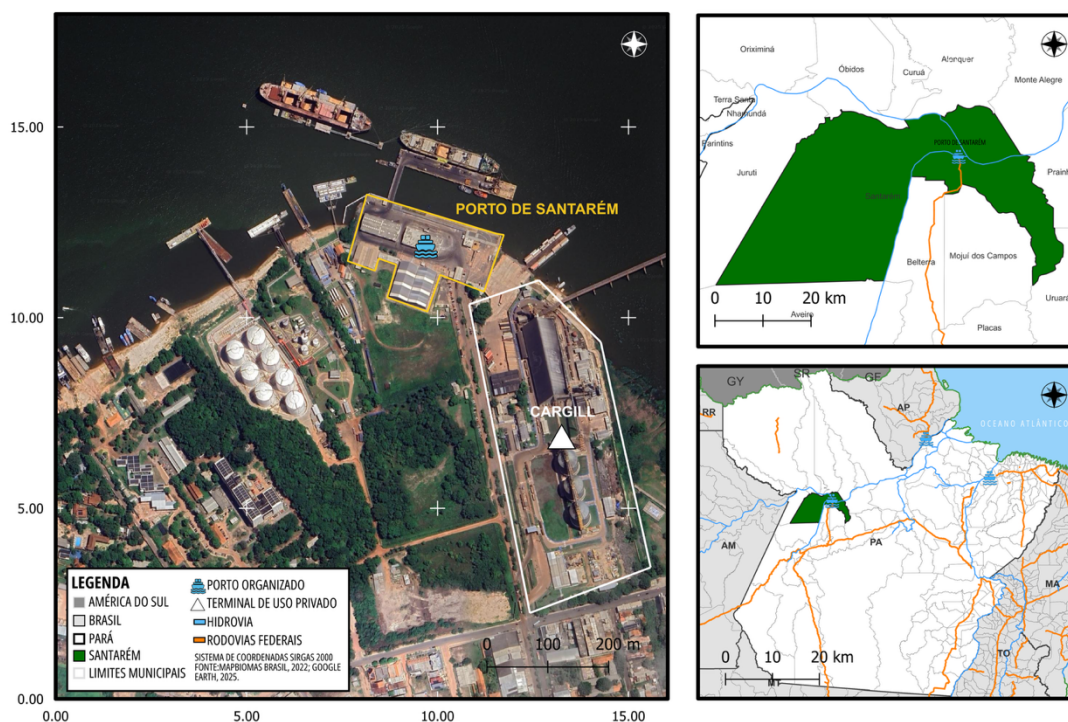
O Terminal Fluvial escoia soja e milho oriundos do Centro-Oeste. A Cargill transporta soja produzida no oeste de MT pela BR-364 até o equipamento da empresa, em Porto Velho (RO), onde a carga é transferida para barcaças que navegam pelos rios Madeira e Tapajós até o terminal exportador de Santarém (PA). Os grãos do norte de Mato Grosso são transportados pela BR-163 até a ETC da Cargill em Miritituba. De lá, seguem em barcaças pelo rio Tapajós até o terminal de Santarém (PA), onde são exportados.

---

<sup>32</sup> Vitória do Xingu, Anapu, Brasil Novo, Uruará, Medicilândia, Rurópolis, Placas, Trairão e Belterra, além de localidades ao longo da Rodovia Transamazônica.

<sup>33</sup> Sistema para a produção e transmissão de energia elétrica de diferentes fontes geradoras em todo o território nacional.

**Figura 20** – Porto de Santarém e Terminal da Cargill.



Fonte: Madu Maia, 2025 . Com base nas informações da Infraestrutura de dados espaciais (INDE) – IBGE.

Desde 2014, as exportações de Santarém têm se concentrado em grãos. Em 2024, o valor *Free on Board (FOB)* das exportações de grãos atingiu US\$ 2,3 bilhões, correspondendo a 92% do valor total exportado. Mais de 80% do volume total, equivalente a 12,7 mil toneladas, foi exportado pelo terminal da Cargill. Os principais destinos da soja em 2024, representando mais de 50% do volume exportado, foram: Turquia, México, Espanha, Rússia e Reino Unido, como visto na Tabela 5.

**Tabela 5** – Exportações: complexo portuário de Santarém, 2014/2024

Soja - Código SH4 : 1201					Milho - Código SH4 : 1005					Soja e Milho			
Países	2024		2014		Países	2024		2014		2024		2014	
	US\$ Mil	mil ton°	US\$ Mil	mil ton°		US\$ Mil	mil ton°	US\$ Mil	mil ton°	US\$ Mil	mil ton°	US\$ Mil	mil ton°
Turquia	253.436	575	8.693	17	Argélia	259.880	1.311	18.062	90	513.316	1.886	26.755	107
México	234.047	523	21.754	44	Egito	170.064	854	51.860	251	404.111	1.377	73.614	295
Espanha	142.079	313	113.735	227	Marrocos	132.360	667	0	0	274.439	980	113.735	227
Rússia	87.784	198	0		Rep. Dom.	81.305	410	58.316	305	169.089	608	58.316	305
Reino Unido	70.864	150	84.076	165	Costa Rica	69.384	335	1.664	8	140.248	485	85.740	173
Argélia	59.337	132	0		Venezuela	41.568	210	14.660	71	100.905	343	14.660	71
Holanda	51.808	115	27.500	55	Guatemala	32.631	170	0	0	84.438	285	27.500	55
Costa Rica	45.365	98	0		Nicarágua	28.319	139	2.216	11	73.683	237	2.216	11
Bangladesh	44.841	99	24.129	49	Israel	27.283	140	0	0	72.124	239	24.129	49
Tunísia	40.685	90	0		Portugal	19.440	103	0	0	60.126	192	0	0
Itália	38.020	87	0		El Salvador	17.854	93	0	0	55.875	180	0	0
Arábia Saudita	26.311	57	0		Nigéria	16.780	86	0	0	43.091	143	0	0
Estados Unidos	16.860	36	15.746	31	Tunísia	12.259	63	5.856	31	29.119	99	21.602	62
Israel	14.550	29	0		Indonésia	11.984	61	0	0	26.534	90	0	0
Argentina	12.602	29	0		Espanha	11.195	56	10.699	55	23.798	85	10.699	55
Venezuela	10.519	23	0		Jordânia	9.338	50	0	0	19.856	73	0	0
Grécia	8.051	17	0		Iêmen	8.812	44	0	0	16.863	61	0	0
Líbano	6.158	13	0		Senegal	6.600	27	0	0	12.758	40	0	0
Uruguai	1.075	2	0		Irlanda	5.098	26	0	0	6.173	28	0	0
China			55.397	109	Cuba	3.997	15	0	0	3.997	15	55.397	57

Japão	46.738	92	Emir. Árabes	0	6.625	33	6.625	53.363
França	28.199	56	Holanda	0	17.040	88		45.239
Egito	17.905	36	França	0	197			18.102
<b>Subtotal</b>	<b>1.164.393</b>	<b>2.585</b>	<b>443.873</b>	<b>882</b>	<b>966.150</b>	<b>4.860</b>	<b>187.195</b>	<b>942</b>
			Outros*				179.627	5.262
			<b>Total exportado</b>				<b>2.310.171</b>	<b>12.706</b>
			<b>Total registrado</b>				<b>2.310.171</b>	<b>12.706</b>
							<b>858.541</b>	<b>10.054</b>

Fonte: A autora, 2025. <http://comexstat.mdic.gov.br>. Elaboração própria.

Link da consulta (2014): <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/127914/> (2024):

<https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/127982>

Diferença entre os valores registrado e exportado refere-se ao minério de alumínio (código SH4 2006): valor FOB - US\$224 milhões e volume - 8.226 mil ton<sup>o</sup>

O porto de Vila do Conde foi inaugurado pela Companhia das Docas do Pará em 1985, na cidade de Barcarena (PA), em uma área de 3,75 milhões m<sup>2</sup>, em frente à baía do Marajó, com o objetivo de atender a Alunorte (refinaria de alumina), a Albras (produtora de alumínio primário) e a Alubar (fabricante de cabos elétricos de alumínio).

Hoje, é o principal porto exportador de grãos da Amazônia através do Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM); do Terminal Portuário Fronteira Norte (Terfron) e do Terminal Vila do Conde (Vila do Conde) (BRASIL, Companhia Docas do Pará).

O TGPM é uma *joint venture* formada pela Arche Daniels Mideland (ADM) e pela Viterra,<sup>34</sup> que recebe a soja transportada pelo Bertolini e, em 2024, foi responsável pela movimentação de 12% do complexo portuário.

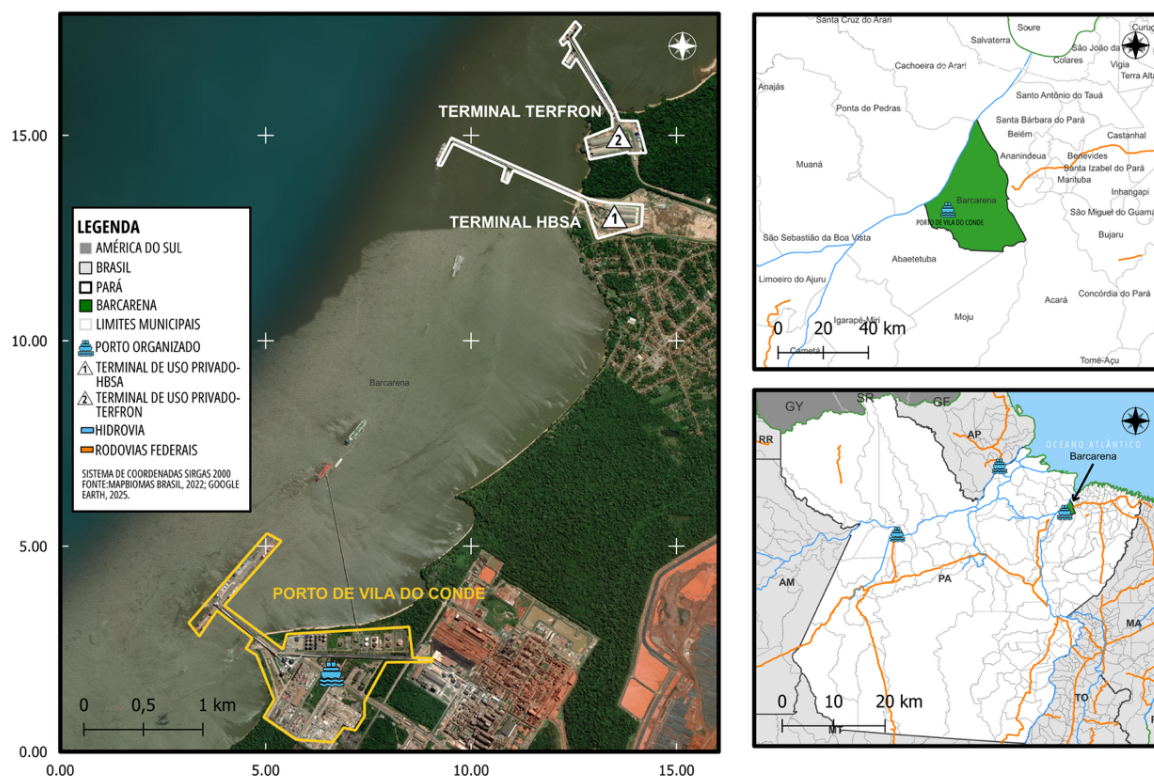
A Unitapajós é proprietária do Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena, parte do projeto Terfron, que recebe cargas do Matobiba, do Pará, Mato Grosso e Goiás (Portos e Navios). Esse terminal respondeu por 16% do movimento de cargas de Vila do Conde.

A HBSA possui o Terminal Vila do Conde, em Barcarena, que recebe a soja do norte de Mato Grosso, transportada pela BR - 163 até a ETC de propriedade da empresa, em Miritituba, onde é realizado o transbordo da carga para as barcaças que seguem para Barcarena pela hidrovia do Tapajós. O TUP da HBSA movimenta 23% da carga total do complexo portuário.

A localização do porto de Barcarena e dos terminais Terfron e Vila do Conde (HBSA), que têm ligação com as empresas destacadas neste estudo, está representada na Figura 21.

<sup>34</sup> PONTA DA MONTANHA. Disponível em: <https://www.pontadamontanha.com>

**Figura 21** - Porto de Vila do Conde, 2025



Fonte: Madu Maia, 2025 . Com base nas informações da ANTAQ e MAPMIOMAS.

Com a melhoria das condições de transporte da BR-163, a construção das ETC de Miritituba e das condições de navegabilidade do Tapajós e do Amazonas, houve um incremento do volume transportado pela hidrovia Miritituba-Barcarena.

Em 2014, o alumínio ainda era o principal item da pauta de exportações, considerando o valor exportado, em US\$, e a soja se destacava em volume exportado. Naquele ano, os três produtos, alumínio, soja e milho representavam pouco menos de um terço da pauta. Dez anos depois, os três produtos representam 77% do valor exportado e 95% do volume correspondente, revelando a extrema concentração da pauta em matérias-primas no porto de Vila do Conde, com o predomínio da soja, conforme Tabela 6.

**Tabela 6** – Exportações: complexo portuário Belém-Vila do Conde, 2014/2024

Valor FOB (US\$ mil) e Tonº mil (2024-2014)

Soja, mesmo triturada Código SH4: 1201				Milho Código SH4: 1005				Soja e Milho					
Países	2024		2014		Países	2024		2014		2024		2014	
	US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº		US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº
China	2.056.928	4.840	92.688	190	Egito	488.833	2.418			2.545.761	7.258	92.688	190
Espanha	615.376	1.448	265.668	513	Arábia Saudita	132.707	678	13.695	73	748.082	2.126	279.363	586
Turquia	300.819	710		0	Espanha	107.201	576			408.019	1.286		
Países Baixos (Holanda)	216.538	515	16.219	35	República Dominicana	90.086	449			306.625	964	16.219	35
México	214.361	492		0	China	79.155	392			293.517	884		
Tailândia	175.504	404		0	Irã	75.672	311			251.176	715		
Irã	122.135	272		0	Marrocos	73.040	372			195.174	644		
Rússia	98.564	213		0	Vietnã	68.748	350			167.312	564		
Argélia	73.959	172		0	República Dominicana	60.015	300			133.974	472		
Reino Unido	51.638	120		0	Guatemala	49.173	242			100.811	362		
Itália	43.306	101		0	Jordânia	48.252	246			91.558	347		

Soja, mesmo triturada Código SH4: 1201					Milho Código SH4: 1005				Soja e Milho				
Países	2024		2014		Países	2024		2014		2024		2014	
	US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº		US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº	US\$ Mil	mil tonº
Arábia Saudita	29.822	70	31.643	66	Holanda	37.361	203			67.183	272	31.643	66
Vietnã	29.550	71		0	Tunísia	36.145	187			65.695	258		
Taiwan (Formosa)	27.495	67		0	Venezuela	29.951	156			57.446	223		
Portugal	26.641	61		0	Taiwan	29.145	144			55.785	205		
Bangladesh	23.969	58		0	Japão	25.334	130			49.302	189		
Japão	21.505	52		0	Itália	16.751	92			38.256	143		
Tunísia	12.833	32	9.122	18	El Salvador	16.278	78			29.112	110	9.122	18
Espanha			2.327	5	Noruega	12.746	69			12.746	69	2.327	5
Alemanha			16.355	33	Porto Rico	11.371	60			11.371	60	16.355	33
					Bangladesh	11.246	58			11.246	58		
					Gana	10.641	55			10.641	55		
					Israel	8.132	49			8.132	49		
					México	7.582	32			7.582	32		
					Iêmen	7.092	36			7.092	36		
					Costa Rica	6.434	35			6.434	35		
					Nigéria	5.923	32			5.923	32		
					Portugal	5.845	31			5.845	31		
					Panamá	5.072	23			5.072	23		
					Colômbia	4.986	25			4.986	25		
					Guiana	3.134	12			3.134	12		
					Virgens, Ilhas (Britânicas)	1.867	10			1.867	10		
					Peru	1.558	3			1.558	3		
					Jamaica	931	4			931	4		
					Grécia	0	0			0	0		
					Libéria	0	0			0	0		
					Malta	0	0			0	0		
					Marshall, Ilhas	0	0			0	0		
					Bahamas	0	0			0	0		
					Reino Unido	0	0			0	0		
					Filipinas	0	0			0	0		
Subtotal	4.140.943	9.697	27.804	56		1.568.404	7.858	13.695	73	5.709.346	17.556	27.804	56
					Outros produtos					4.429.541	7.591	3.717	8.185
					<b>Total exportado</b>					<b>10.138.887</b>	<b>25.146</b>	<b>2.258.216</b>	<b>7.378.762</b>

Fonte: A autora, 2025.

Porto UFR: 0217800 – ALF – BELÉM (2024)

Link da consulta (2024): <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/127916>

Em janeiro de 1957, foi inaugurado o Terminal Privado da ICOMI, à margem esquerda do rio Amazonas, em Santana, à época distrito de Macapá, capital do então Território Federal do Amapá (TFA), para exportar o manganês extraído da mina de Serra do Navio, que se conectava ao terminal por uma ferrovia de propriedade da empresa. A exportação de manganês permitiu aferir a localização privilegiada desse Terminal em relação aos portos do Caribe, Estados Unidos e Europa (FEESC, 2018).

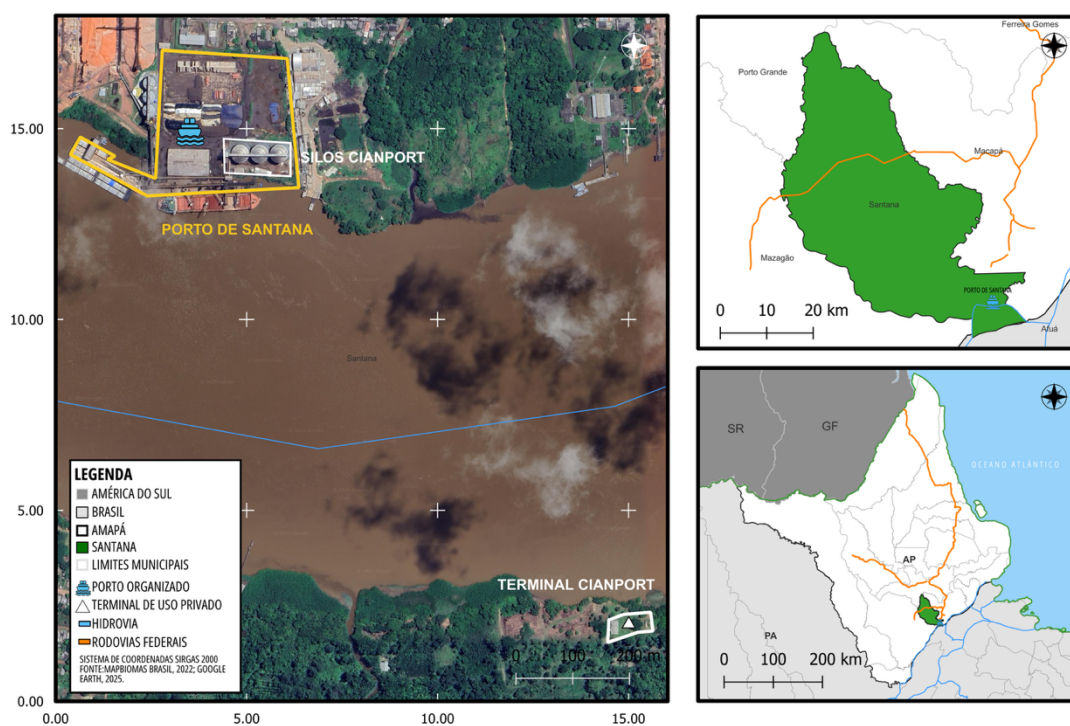
Em 1980, em área contígua a esse terminal, foi iniciada a construção do porto de Macapá, inaugurado em 1982, que passou a ser denominado porto de Santana, a partir de 1987, quando o distrito foi constituído como município.

O Porto de Santana com 170 mil m<sup>2</sup> de área, foi administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP) por vinte anos. Em 2002, a administração foi transferida para a Companhia Docas de Santana (CDSA) vinculada à prefeitura do município, por meio do Convênio de Delegação 009/02, celebrado entre o Ministério dos Transportes, a CDSA e a CDP.

No modelo de gestão adotado nesse porto, a Autoridade Portuária é responsável pela administração e pelo fornecimento da infraestrutura e as operações portuárias são realizadas por empresas privadas autorizadas pela CDSA.

Na Figura 22 observa-se a localização do porto de Santana e a área dos silos da Cianport, que ficam no interior do porto organizado e ocupam 4,9 mil m<sup>2</sup>, com expansão prevista da área para 11.680 m<sup>2</sup>. Na mesma figura pode ser visualizada a área da Cianport, autorizada em 2024, para a construção de um TUP na margem direita do rio Amazonas, na ilha de Santana, em frente ao porto da CDSA. O TUP vai ocupar uma área de 208.700 m<sup>2</sup>, com dois armazéns com capacidade para 90 mil toneladas de grãos, cada unidade. O TUP poderá movimentar até 3,5 milhões de toneladas/a.a. quando estiver concluído.

**Figura 22** - Porto de Santana e a área de silos da Cargill, 2025



Fonte: Madu Maia, 2025 . Com base nas informações da ANTAQ e MAPMIOMAS.

Em 2014, os principais produtos da pauta de exportação de Santana eram o caulim, a lenha e minérios que correspondiam a cerca de 30% do valor exportado, com destaque para as operações com a Bélgica, o Japão e a China. Esses produtos alcançavam 99% do valor das exportações do município. Não havia, àquela altura, exportação de soja nem milho pelo porto de Santana.

Dez anos depois, em 2024, soja e milho lideram as exportações (47%), em seguida, estão a lenha (16%), o caulim (4%) e os minérios, como se vê na Tabela 7.

**Tabela 7**– Exportações: complexo portuário de Santana

valor FOB (US\$ mil) e Tonº mil (2024 e 2014)									
Soja			Milho			Soja e Milho			
2024			2024			2024		2014	
Países	US\$ Mil FOB	mil. tonº	Países	US\$ Mil FOB	mil. tonº	US\$ Mil FOB	mil. tonº		
Rússia	69.409	151		19.770	106	89.179	257		
Portugal	29.073	67		17.939	81	47.013	147		
Argélia	19.213	45	Egito	8.557	47	27.770	92		
Estados Unidos	12.525	30	Guatemala	6.357	34	18.883	64		
Venezuela	9.790	22	Nigéria	5.925	33	15.715	55		
Grécia	7.603	17	El Salvador	5.783	26	13.386	43		
Turquia	1.393	5	Venezuela	5.000	26	6.393	31		
			Nicarágua	4.635	21	4.635	21		
			Porto Rico	2.987	16	2.987	16		
			Colômbia	1.886	10	1.886	10		
			Cuba	558	2	558	2		
			Libéria	0	0	0	0		
			Turquia	0	0	0	0		
Subtotal	149.008	337		79.398	401	228.406	738	0	0
			Outros produtos			260.341	1.180	243.808	3.543
			<b>Total exportado</b>			<b>488.747</b>	<b>1.918</b>	<b>243.808</b>	<b>3.543</b>

Fonte: A autora, 2025 .

As exportações de soja e milho no porto de Santana até 2024 eram em volume e valores muito menores dos que as dos portos de Santarém e Vila do Conde, porém essa situação pode ser alterada pelo projeto da Cianport na região do complexo portuário. Nesse breve histórico, é notória a importância que a exportação de soja e milho assumiu nos últimos dez anos nos portos da Amazônia, assim como, o controle da circulação dessas commodities pelas grandes corporações transnacionais que se tornaram proprietárias dos equipamentos logísticos que viabilizam as rotas de exportação da soja produzida em Mato Grosso.

Essas empresas se associam por meio de *join ventures*, participam de associações que atuam de forma coordenada junto aos poderes públicos federais, estaduais e municipais e desenvolvem várias estratégias de cooperação que lhes permitem controlar o território, compartilhar recursos e reduzir riscos no mercado internacional. Nesse processo são coadjuvantes as infraestruturas públicas como as rodovias e as hidrovias que fazem parte do corredor Tapajós.

A Belém-Brasília, a BR-364, a BR-163 e BR-230 foram construídas como instrumentos de penetração do capital e do Estado na Amazônia, escolha orientada por uma mentalidade econômica de exploração das “vantagens competitivas” regionais, que buscou especializar a região como fornecedora de matérias-primas e de terras, visando a implementação de empreendimentos agropecuários de larga escala de produção, que deveriam tornar o Brasil um grande produtor mundial de alimentos.

Com a opção do agronegócio pela exportação dos grãos pelo Arco Norte, a BR-163 ganhou papel relevante na redução dos custos logísticos e no tempo decorrido entre a colheita e o consumidor final da safra do Centro-Oeste destinada à exportação. A soja

produzida no norte de Mato Grosso percorre até Itaituba uma extensão de 1.100 km, poupando um percurso rodoviário de 2.300 km em relação aos portos de Paranaguá e Santos. Alcançando o complexo portuário de Mirirituba, a produção do Centro-Oeste passou a ser transportada pela hidrovia do Tapajós até os principais portos exportadores a custos muito mais baixos do que os do ramal rodoviário.

As obras da BR-163<sup>35</sup> iniciaram em 1971 e a rodovia foi inaugurada em 1976, embora ainda demandasse, principalmente no trecho amazônico, planejamento, melhoramentos e asfaltamento. Esse projeto complementar, durante a década de 1980, não foi priorizado nos planos governamentais. Na década de 1990, quando a agropecuária começou a ter melhor desempenho econômico, a BR-163 voltou à cena com o programa Avança Brasil, no governo de Fernando Henrique Cardoso, que assumiu, mas não cumpriu, o compromisso, de concluir a sua pavimentação.

No primeiro Governo Lula, foi construído o plano BR-163 sustentável, uma tentativa de viabilizar o asfaltamento da rodovia evitando, ao mesmo tempo, os custos sociais e ambientais comuns a esses empreendimentos. A área de influência da BR-163, objeto do Plano, era constituída por 1.232 milhões de km<sup>2</sup>, onde estão localizados 71 municípios e uma população de quase dois milhões de pessoas (GREENPEACE, 2022). Apesar da mobilização do governo e de lideranças políticas, bem como dos movimentos sociais da região, a implementação do Plano não foi concluída.

Em 2007, o trecho Garantã do Norte-Santarém foi incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com o objetivo de asfaltar, sinalizar e construir os dispositivos urbanos de acesso e travessia nesse perímetro (BRASIL, 2010). Dos 1.097,10 km contratados, até o final de 2014, haviam sido pavimentados mais de 90% do trecho Garantã do Norte-Santarém, considerando o PAC 1 e o PAC 2.

O Programa de Investimentos em Logística (PIL) incluiu no seu portfólio a concessão da BR-163. Em 2013, como parte da primeira etapa do programa, foram concedidos à iniciativa privada o trecho entre Mato Grosso e a divisa do Paraná (847,2 km), arrematado pela Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. – (MSVias), pertencente ao Grupo CCR. Para investir na rodovia, a empresa recebeu financiamento do BNDES no valor de R\$ 2,3 bilhões.

---

<sup>35</sup> Rodovia federal que liga o Rio Grande do Sul ao Pará e possui, segundo o atual Ministério da Infraestrutura, uma dimensão de 5.317 km.

O trecho em Mato Grosso, de 850,9 km, incluindo a BR-163/MT e a MT-407/MT-220, foi arrematado pela Rota Oeste, em 2014, como parte da terceira etapa do PIL. Essa empresa recebeu empréstimo-ponte<sup>36</sup> do BNDES para a recuperação, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade da rodovia, no valor de R\$ 762,00 milhões. Em 2022, o trecho entre Sinop (MT) e Miritituba (PA) (1.009 km) foi concedido à Via Brasil BR 163 Concessionária de Rodovias S. A.

A rodovia Transamazônica, BR-230, projetada para ter 8 mil km, tinha o objetivo de unir o Nordeste ao Norte, indo de Cabedelo (PB) a Lábria (AM) e de contribuir para a ligação bioceânica do Atlântico ao Pacífico. Visava-se os capitais das regiões Sul e Sudeste, que seriam investidos nos grandes empreendimentos agropecuários e o trabalhador nordestino para a provisão de mão de obra barata e abundante.

A Transamazônica foi inaugurada em 1972, mas o projeto inicial dessa estrada jamais foi concluído. A rodovia encontra-se implantada em 4.260 km e grande parte dessa via ainda não está asfaltada. A pavimentação do trecho Marabá (PA) – Rurópolis (PA) e a ponte sobre o rio Xingu foram incluídas no PAC.

O entroncamento da BR-163 com a BR-230, visto na Figura 23, permite o acesso às ETC de Miritituba e ao porto de Santarém. Nesse entroncamento, está bastante avançado o fenômeno observável nas estradas da região que ao se transformarem em importantes vias de circulação nacional contribuem para o desmatamento da floresta no seu entorno. O sistema de vicinais ampliam as atividades econômicas ligadas à extração de produtos florestais como madeira, ouro e a atração de migrantes contribui para significativas mudanças no uso da terra, levando à grilagem e aos conflitos fundiários. No contexto do Xingu, juntam-se aos impactos da BR-230, os provocados pela usina hidrelétrica de Belo Monte.

Em 2010, o Governo Federal em parceria com o Governo do Pará elaborou o Plano de Desenvolvimento do Xingu (PDRSX), envolvendo dez municípios, 250.792 km<sup>2</sup> e uma população de 336.222 habitantes. O plano tinha o objetivo de promover o desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida da população da área de influência de Belo Monte e do Território da Cidadania da Transamazônica. Foi orçado para o PDRSX um valor de R\$ 500 milhões para ser aplicado em dez anos, mas houve

---

<sup>36</sup> É uma solução temporária para garantir o fluxo de caixa para um projeto ou um compromisso financeiro até que os financiamentos de longo prazo estejam disponíveis.

atraso na implementação do cronograma do projeto que ficou a cargo da Norte Energia, como constatou audiência no Senado, em 2023.

Similar ao que foi instituído na BR-163, com o objetivo de contenção do desmatamento, várias áreas de proteção foram criadas às margens da rodovia, como o Parque Nacional Mapinguari, a Floresta Nacional de Balata Tufari, a Floresta nacional de Humaitá, o parque Nacional dos Campos Amazônicos e o Parque Nacional do Juruena. Todas essas áreas estão pressionadas pelo desmatamento, ocasionado pela expectativa de asfaltamento da rodovia.

**Figura 23** - Entroncamento da BR 163 com a BR 230, 2022



Entroncamento da BR – 230 com a BR – 163 próximo a Santarém (PA), e seus numerosos ramais em formato de “espinha de peixe”.

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2022.

As hidrovias da bacia amazônica são fundamentais para o corredor de exportação do Tapajós. O Amazonas é o rio de maior extensão do mundo e entre os seus principais afluentes estão os rios Madeira e Tapajós, que sempre desempenharam um papel essencial na circulação interna da Amazônia e na mobilidade de seus habitantes.

Atualmente, o Amazonas é a principal via de transportes de cargas na região Norte, com uma extensão navegável de 1.500 km, conectando importantes centros urbanos como Belém (PA) e Manaus (AM), e escoando a soja do Centro-Oeste para os portos amazônicos.

O rio Tapajós nasce da junção dos rios Juruena e Teles Pires e tem, aproximadamente, 800 km de extensão navegável. É um importante afluente do Amazonas e facilita a conexão entre o Pará e o Mato Grosso (BRASIL, 2011). O rio Madeira é navegável desde Porto Velho (RO) até a foz do Amazonas e consorciado com o Tapajós, formam a principal hidrovia do Arco Norte.

A hidrovia do rio Madeira é navegável em 1.056 km e permanece operacional durante todo o ano, graças às intervenções regulares e ao monitoramento contínuo. Isso garante a navegação ininterrupta, independente das condições climáticas.

Essa intensa tecnificação do espaço garante a navegação 24 horas por dia, sob quaisquer condições climáticas, visto que o sistema ainda apresenta estações liminimétricas dotadas de sensores digitais automáticos de níveis de chuva, com transmissão em tempo real para os centros de coleta de dados situados nos portos de origem e destino da hidrovia, a fim de estabelecer, no momento de embarque da carga, o calado máximo de segurança do comboio (AHIMOC, 2000 *apud* SILVA, 2006, p. 82).

No período de seca, a navegação do Madeira fica comprometida para o transporte de cargas, o que exige intervenções permanentes com obras de dragagem, derrocamento, balizamento e sinalização, serviços que fizeram parte do PAC durante a vigência do Programa (BRASIL, 2014, p. 70).

A hidrovia Madeira-Amazonas foi construída para exportar soja da Chapada dos Parecis pelo porto de Itacoatiara (Amazonas), reduzindo os custos de frete em relação aos portos do Sudeste e Sul. Idealizado pela Hermasa (Grupo Maggi), o projeto transporta a soja pelos rios Madeira e Amazonas até o porto amazonense. O rio Amazonas é crucial para escoar cargas dos rios Madeira e Tapajós ao Atlântico, tendo o maior fluxo hidroviário do país, segundo a ANTAQ. No entanto, a capacidade de carga desta hidrovia é limitada por um trecho raso e lamoso na entrada do rio Amazonas, chamado Barra Norte, que possui 42,6 km de extensão.

Atualmente, a ANTAQ considera o Barra Norte o investimento mais importante do seu Plano Geral de Outorgas das Hidrovias, anunciado em 2024, e tem a expectativa de triplicar a capacidade de transportes de carga do Amazonas com a correção da profundidade do canal. Essas iniciativas da agência indicam que o Arco Norte continua sendo uma prioridade do governo.

Como indicado na Tabela 8, 82% das mercadorias transportadas na hidrovia do rio Madeira e 93% da navegação de cargas do Tapajós, em 2023, eram produtos do agronegócio.

**Tabela 8** - Transportes anuais de carga pelas hidrovias Madeira e Tapajós, 2011-2023

Ano	Madeira		Tapajós	
	Carga (milhões ton <sup>o</sup> )	Var. %	Carga (milhões ton <sup>o</sup> )	Var. %
2011	3,9		0	
2012	4,7	21	0	
2013	5,4	15	0	
2014	4,3	-20	0,8	
2015	5,8	35	1,5	88
2016	6,3	9	1,7	13
2017	8	27	4,8	182
2018	8,3	4	5,8	21
2019	9	8	7	21
2020	10,35	15	12,78	83
2021	9,35	-10	8,51	-33
2022	9,95	6	12,86	51
2023	10,94	10	14,58	13

Principais cargas transportadas - 2023				
Produto	Carga (milhões ton <sup>o</sup> )	Part. %	Carga (milhões ton <sup>o</sup> )	Part. %
Soja	5,74	52	6,57	45
Milho	2,81	26	6,51	45
Petróleo e deriv.	1,36	12	0,79	5
Fertilizantes	0,02	0	0,25	2
Outros	1,01	9	0,46	3

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações da ANTAQ.

O Arco Norte, onde se insere o corredor logístico do Tapajós, é o resultado de fatores econômicos, logísticos e geopolíticos que visam dar competitividade à exportação da soja brasileira e consolidar a presença do agronegócio na Amazônia e no Nordeste, reconfigurando o espaço regional.

A partir dos anos 2000 houve um aumento significativo na demanda internacional por soja, impulsionada pela entrada da China na Organização Mundial do Comércio (OMC). Entre 2014 e 2024, o volume de exportações de soja do Brasil aumentou mais de 100%, e, em pouco tempo, o agronegócio brasileiro se tornou um dos maiores fornecedores do país asiático.

As vantagens da saída pelos portos do NO e do NE logo se mostrou vantajosa para os produtores do Centro-Oeste que tivessem como destino os consumidores chineses e europeus. Além disso, entre 2014 e 2024, a produção de soja no Brasil cresceu 68%, com destaque para a produção do NO e do NE, respectivamente, 210% e 134%, o que tornou o Arco Norte também atrativo como estratégia de controle da fronteira agropecuária.

As infraestruturas da região antes construídas e geridas pelo poder público assumiram novos formatos controlados por corporações nacionais e transnacionais por meio de concessão de rodovias e hidrovias, autorizações de Estações de Transbordo de Cargas (ETC) e de Terminais de Uso Privado (TUP) que, em conjunto com silos,

armazéns e equipamentos de transporte aquaviário, na maioria das vezes financiados com recursos públicos, intensificaram o uso da Amazônia para o transporte de commodities.

Atualmente, o Arco Norte é uma expressão da "corporatização do território" amazônico, onde empresas monopolistas e transnacionais, nas quais grandes fundos financeiros internacionais têm participações proprietárias significativas, utilizam a região para viabilizar os próprios interesses.

#### **4 PRINCIPAIS MUDANÇAS NO FINANCIAMENTO DA PRODUÇÃO E DA CIRCULAÇÃO DA SOJA - O CASO DA HBSA**

Como visto no capítulo anterior, o corredor Tapajós tornou-se um dos principais eixos logísticos para a exportação da soja produzida em Mato Grosso e a HBSA, uma das mais relevantes operadoras desse corredor. Neste capítulo, será discutido como o circuito produtivo da soja foi progressivamente financeirizado e o papel do Estado nesse processo. Como exemplo, será apresentado em maiores detalhes a origem e o comportamento da HBSA, empresa que espelha um movimento característico do capital neste momento de forte dependência do rentismo para a acumulação capitalista.

A dominância do capital financeiro na agricultura brasileira tem origem na forma como o governo de Fernando Henrique Cardoso respondeu à crise cambial e bancária, iniciada na Ásia, em meados dos anos 1990, promovendo a abertura ao capital financeiro, desregulamentações e privatizações e criando um ambiente favorável ao investimento estrangeiro. As políticas adotadas levaram ao desemprego e à exclusão social, apesar da estabilização monetária promovida no período.

O desenvolvimento histórico dessas políticas delineou o programa neoliberal no Brasil, simbolizado pela privatização de empresas como a Vale do Rio Doce, o sistema Telebras e as empresas distribuidoras de energia estaduais. A transferência de ativos públicos para a iniciativa privada, em um arranjo que beneficiou capitais nacionais e internacionais, simultaneamente ao ajuste fiscal, aos incentivos à exportação e a uma série de medidas para adequação das instituições e do mercado de capitais ao novo modelo de acumulação, foi a antessala da financeirização.

Esse processo impactou o modelo de financiamento do agronegócio, que teve origem na consolidação da agricultura capitalista no Brasil, entre os anos de 1960 e 1970, e, desde então, contou com amplo apoio do Estado via crédito público. Porém, em meados da primeira década do século XXI, o sistema de crédito rural foi alterado por novas legislações e mudanças na regulação que se mostraram favoráveis à captação de recursos por meio do mercado de títulos privados, embora sem renunciar aos financiamentos vultosos do Estado.

Os investimentos feitos pelo Estado no Arco Norte e no corredor Tapajós, dando sequência ao modelo de acumulação neoliberal, têm o objetivo de expandir a produção de soja na fronteira agrícola do Norte e do Nordeste brasileiro e incrementar a competitividade dessa *commodity* no mercado internacional. Esses eventos estão

relacionados com a reprimarização da economia brasileira e a articulação desse fenômeno com a reestruturação da produção global, no século XXI, sob o comando dos mercados financeiros mundiais (BRUNO; GENTIL, 2022).

Nos anos 1990, o Brasil sofreu as consequências de uma grave crise econômica mundial que levou o país à escassez de recursos e à redução da oferta de crédito rural<sup>37</sup> em 87% (SOUSA, 2020). A recuperação do crédito começou em 1997, concomitantemente ao início da hegemonia do capital financeiro no país (PAULANI, 2017). Foi nesse contexto que o Estado formulou uma nova política agrícola visando preservar a produção, o abastecimento, a comercialização e a renda dos produtores, considerando as diretrizes de maior flexibilização da legislação e a financeirização do setor.

Segundo Leite (2024), na década de 1990, um “novo pacto sob a égide do agronegócio” rompeu com o processo anterior de acumulação de capital no setor agrícola (*ibidem*, p. 1148). A crescente financeirização da agricultura e a desregulamentação dos mercados financeiros impactou o país no momento de busca de alternativas à redução dos recursos públicos para o crédito rural, principal instrumento de financiamento agrícola (*Ibidem*). Entre outras medidas, optou-se pelo incentivo ao mercado de capitais como fonte de financiamento do agronegócio por meio da Cédula de Produto Rural (CPR), Lei nº 8.929, de 1994 e, mais tarde, para ampliar a possibilidade de negociação desse título no mercado, foi instituída a versão financeira da CPR (Lei 10.200, de 2001) (*ibidem*).

Em seguida, novos títulos como Certificado de Depósito Agrícola (CDA), Warrant Agropecuário (WA), Letra de Crédito do Agronegócio (LCA), Certificado de Recebíveis do Agronegócio (CRA) e Certificado de Direitos Creditórios do Agronegócio (CDCA), foram criados pela Lei nº 11.076, de 2004, “ampliando a financeirização na produção e na circulação de *commodities* agrícolas contando com mercados derivativos específicos e ampliando o conjunto de investidores para além do universo rural” (LEITE, 2024, p. 1150).

Entre 2019 e 2022, durante o governo de Jair Bolsonaro, várias mudanças nas políticas públicas, associadas ao neoliberalismo, favoreceram o agronegócio, como a chamada “Lei da liberdade econômica”, Lei nº 13.874 de 2019, que flexibilizou a

---

<sup>37</sup> Segundo o BACEN, Crédito Rural é o suprimento de recursos financeiros, por instituições financeiras autorizadas a operar em crédito rural, para aplicação exclusiva nas finalidades estabelecidas na Lei 4.829 e na legislação sobre crédito rural.

regulação ambiental e facilitou a financeirização dos recursos naturais, especialmente a terra (PROL, 2020). Para completar o arcabouço legal direcionado a esses objetivos a “Lei do Agro” (Lei nº 13.986/2020) instituiu a Cédula Imobiliária Rural (CIR), o patrimônio de afetação e abriu a possibilidade da aquisição de imóveis rurais por estrangeiros. Fechando o ciclo de títulos que pretendem a valorização financeira dos imóveis rurais, foi criado o Fundo de investimento nas cadeias produtivas agroindustriais – FIAGRO pela Lei nº 14.130, de 2021.

Esse quadro de progressivo reordenamento legal permitiu que, em três décadas, fossem providos ao agronegócio, via mercado de capitais, aparato substantivo de intermediação financeira que hoje se configuram conforme descrito no Quadro 4.

**Quadro 4** - Instrumentos de financeirização do agronegócio, 1994-2022

Ano	Legislação	Títulos de crédito do agronegócio	Características gerais
1994	8.929	Cédula do Produtor Rural – CPR Prevê isenção do Imposto de Renda de pessoas físicas (IR-PF) na fonte e na declaração de ajuste anual sobre a remuneração do título, inclusive as residentes e domiciliadas no exterior, segundo entendimento do Ministério da Fazenda.	Título para o financiamento da produção rural. Emissão exclusiva dos produtores rurais, suas associações e cooperativas.
2001	10.200	Cédula do Produtor Rural Financeira – CPR - F	Torna possível a liquidação financeira da CPR pelo preço ou índice de preço acordado no título.
2004	11.033	As remunerações de CDA, WA, CDCA, LCA, CRA, CPR-F e FIAGRO ficam isentas de IR-PF (modificada pelas Leis 11.076/04; 11.311/2006; 14.130/2021; 14.754/2023)	Isenção do Imposto de Renda de pessoas físicas (IR-PF) na fonte e na declaração de ajuste anual sobre a remuneração produzida pelos seguintes títulos: CDA, WA, CDCA, LCA, CRA e CPR-F.
2004	11.076	Certificado de Depósito Agrícola - CDA Warrant Agropecuário - WA Letra de Crédito do Agronegócio - LCA Certificado de Recebíveis do Agronegócio - CRA Certificado de Direitos Creditórios do Agronegócio – CDCA  Prevê a isenção de imposto de renda para pessoas físicas em relação aos rendimentos de LCA, CRA e CDCA	CDA - promessa de entrega de produto depositado em armazéns certificados pelo Governo. Emissão exclusiva dos armazéns certificados; WA – confere direito de penhor sobre produtos descritos na CDA. Emissão exclusiva dos armazéns certificados; LCA – nominativo de livre negociação. Emissão exclusiva de instituições financeiras e cooperativas de crédito; CRA: nominativo, de livre negociação, constitui título executivo extrajudicial. Emitido pelas securitizadoras; CDCA – nominativo, de livre negociação, lastreado em direitos creditórios das atividades de produção, comercialização, beneficiamento ou industrialização de produtos ou insumos agropecuários ou de máquinas e equipamentos do setor. Emissão exclusiva de cooperativas e outras pessoas jurídicas envolvidas com os produtos que lastreiam o título.
2020	13.986	Cédula Imobiliária Rural - CIR Cria o patrimônio de afetação Legaliza a propriedade de imóveis rurais por pessoas jurídicas estrangeiras Estende as medidas de equalização da taxa de juros para todos os agentes financeiros que operam no meio rural Cria o Fundo Garantidor Solidário (FGS)	Faz uso do imóvel rural ou parte dele como garantia para operações de crédito. É uma espécie de hipoteca. Emitida pelo proprietário rural em favor de uma instituição financeira ou credora. Está diretamente ligada ao patrimônio de afetação, onde uma parte do imóvel é separada e destinada especificamente para garantir a dívida. É título executivo extrajudicial; A possibilidade de aquisição de imóveis rurais por estrangeiros facilita a obtenção de crédito de investidores internacionais pelo agronegócio, oferecendo o imóvel como garantia.

Ano	Legislação	Títulos de crédito do agronegócio	Características gerais
2021		Fundo de investimento nas cadeias produtivas agroindustriais – FIAGRO. Existem três modalidades do Fundo: direitos creditórios; imobiliário e participações	Imóveis, sociedades que explorem atividades agropecuárias e/ou títulos de crédito do agronegócio.
2022	14.421	Modifica condições que impactam os títulos de crédito principalmente a CPR: amplia o conceito de produtor rural Facilita a afetação do imóvel rural Amplia o uso dos Fundos Garantidores Solidários (FGS)	Permite a captação de recursos para conservação e preservação ambiental, com a CPR Verde e o financiamento de fornecedores de insumos e equipamentos. Agiliza a transferência da propriedade, em rito desapropriatório, para o expropriante, mesmo sem anuência do expropriado. Permite o uso do FGS em qualquer atividade empresarial rural, não apenas pelo produtor rural.

Fonte: A autora, 2025 com base no Guia de títulos do agronegócio, da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), 2018; Cartilha do Fiagro organizada pelo Instituto Brasileiro de Direito do Agronegócio (IBDA), 2023.

O alargamento das possibilidades criadas pelos instrumentos financeiro do agronegócio, entre 1994 e 2022, tem conexão com a expansão da produção de soja; o hibridismo das empresas produtoras de *commodities*, amplamente financeirizadas; o elevado grau de incerteza desse mercado; o “alto grau de abertura financeira da economia brasileira” e um mercado de futuro dominado por especuladores, com mais contratos do que o volume físico negociado (BRUNO; GENTIL, 2022).

Os instrumentos financeiros criados pela Lei nº 11.076 de 2004 permitiram o início da operação de securitização dos títulos do agronegócio. A securitização envolve a transformação de ativos, como dívidas, em títulos negociáveis no mercado financeiro e impulsiona a financeirização em larga escala.

Os agentes desse processo são o produtor rural; as *tradings*; os donos dos armazéns certificados; o Fundo Garantidor de Crédito (FGC) – instituição pública; as securitizadoras; as instituições financeiras e os Investidores – fundos, pessoas físicas, pessoas jurídicas, seguradoras etc. (CNA, 2018). Todos esses agentes estão envolvidos no processo que transforma os recebíveis do agronegócio em títulos negociáveis no mercado financeiro, além das instituições que os regulamentam como o Banco Central do Brasil (BACEN) e a Comissão de Valores Mobiliários.

Vale destacar a singularidade da LCA e da CRA, títulos que fazem parte do Sistema Financeiro Nacional. A LCA é regulamentada pelo Manual de Crédito Rural, seção 6-7 e o CRA pela Instrução CVM nº 600, de 2018.

O Quadro 5 apresenta uma versão simplificada do processo de securitização dos recebíveis até a emissão dos títulos de renda fixa, a LCA e o CRA, que hoje são importantes instrumentos de captação de recursos para o agronegócio.

**Quadro 5** - A securitização dos títulos do agronegócio

Agente	Procedimento	Título emitido	Emissor do título
Produtor rural	O produtor vende sua produção para entrega futura ou adquire insumos, máquinas e implementos de fornecedores	CPR CPR-F	Produtores rurais, suas associações e cooperativas que podem transferi-las por endosso
Cooperativas agropecuárias e outras PJ que realizem comercialização, beneficiamento ou industrialização de produtos, insumos, máquinas, dentre outros.	Celebração de contratos com trading e outros agentes	CDCA	Cooperativas agropecuárias e outras PJ que realizem comercialização, beneficiamento ou industrialização de produtos, insumos, máquinas, dentre outros.
Produtor rural	Depósito de produto em armazém certificado	CDA/WA	Proprietário do Armazém
Companhias securitizadoras de direitos creditórios do agronegócio.	Recebe dos produtores rurais, cooperativas etc. CDCA lastreada com CPR, CDA/WA e contratos comerciais	CRA lastreada com CDCA	Companhias securitizadoras de direitos creditórios do agronegócio.
Instituição Financeira ou bancos cooperativos e cooperativas de crédito	Recebe CDCA das cooperativas e CRA da securitizadora	LCA com lastro na CRA	Instituição Financeira ou cooperativas de crédito
Investidores	Adquirem CRA e LCA ofertadas pelas Instituição Financeiras, cooperativas de crédito, corretoras etc.	Títulos de renda fixa lastreados em recebíveis do agronegócio A LCA é garantida pelo FGC	

Fonte: A autora, 2025 com base no Guia de títulos do agronegócio, da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), 2018; Cartilha do Fiagro organizada pelo Instituto Brasileiro de Direito do Agronegócio (IBDA), 2023, Boletim do Agro – Finanças privadas – MAPA e Manual operacional de títulos do agronegócio, da Organização das cooperativas de crédito, 2019.

Segundo Paulani (2024), com base em diversos teóricos marxistas, a financeirização como motor do processo de acumulação de capital, nas economias contemporâneas, corresponde à dominância do capital rentista sobre os processos de produção tradicionais; à dependência cada vez maior do capital produtivo das transações financeiras para a sua reprodução e à financeirização da própria reprodução social (*ibidem*, p. 84). A autora enfatiza como elemento-chave, do período pós-crise de 2008, o papel da renda oriunda da propriedade.

A financeirização é só uma das facetas, certamente a mais vistosa de um processo de acumulação dominado pelos imperativos rentistas, onde o capital como propriedade, mera relação jurídica, predomina sobre o capital como relação de produção. (*ibidem*, pp. 84 e 85)

Nesse sentido, Paulani (2024) entende o capital como propriedade capitalizada, um ativo associado à taxa de retorno antecipada. Esse movimento do capital rentista, denominado de assetização pressupõe um mercado títulos, recebíveis e garantias.

Desse ponto de vista, ativos são entendidos sim como propriedade, mas sobretudo como propriedade capitalizada. Assim, os processos de assetização são vistos como inseparáveis da capitalização, entendida esta última como uma técnica de avaliação prospectiva na qual, da perspectiva dos investidores (mais do que da dos traders), os valores

dos ativos estão associados, via taxa de juros, a seu retorno futuro antecipado. (*ibidem*, p. 104)

Considerando as teses expostas pelos autores, pode-se concluir que a política agrícola brasileira, atualmente, está submetida à assetização, a partir dos mecanismos de financeirização desenvolvido desde 1994, em uma parceria entre o Estado e o agronegócio, que delegou ao setor os instrumentos funcionais à captação de recursos no mercado de capitais, nos bancos públicos e comerciais e à especulação por meio de derivativos dos títulos como apresentado no Quadro 5.

Paulani (2024) associa a assetização à “acumulação por espoliação”, a forma como David Harvey (2004) caracteriza o “padrão de acumulação que emerge da crise dos anos 70” (PAULANI, 2024, p. 107).

Assim, o Estado, com seu monopólio da violência e da tributação e suas definições de legalidade, tem papel crucial nessa guerra, ou seja, no apoio e na promoção dos expedientes de acumulação por espoliação. O que ocorre aí é que o Estado libera, ou ajudar a liberar, um conjunto de ativos dos quais o capital excedente pode se apossar a um custo sempre muito baixo. A associação direta que é possível estabelecer entre a acumulação por espoliação e a assetização que caracteriza a fase pós-crise de 2008 não é mera coincidência. (PAULANI, 2024, p. 107)

Na Tabela 9, observa-se o desempenho dos instrumentos financeiros do agronegócio e o incremento do volume de recursos em estoque, entre 2020 e 2024. Esses títulos, negociados no mercado de capitais, passaram a contribuir com o financiamento do setor de forma significativa, aportando para os produtores e investidores recursos livres não regulados pelo governo, como as fontes oficiais de crédito.

**Tabela 9** - Valor do estoque e patrimônio líquido dos títulos do agronegócio

Instrumentos	Estoque/Patrimônio Dez./20 (R\$ bilhões)	Estoque/Patrimônio Dez./24 (R\$ bilhões)	Variação %
CPR	22,27	476,70	2041
LCA	107,40	516,99	381
CDCA	9,68	37,73	290
CRA	48,10	152,24	217
Fiagro*	-	40,90	-

Fonte: A autora, 2025. Com base na CVM, B3, CERC, CRDC e Anbima. / MAPA/SPA/DEFIN/CGMF

\*operação iniciou em 2021.

Criado em 2021, o Fiagro foi regulamentado pela CVM por meio da Resolução nº 39 de agosto de 2022, que possibilitou mobilizar ativos do agronegócio nas modalidades de fundos de participações (FIP-Fiagro), imobiliário (FII-Fiagro) e de direitos creditórios (FIDC-Fiagro). As modalidades Participações (47%) e o Fiagro Imobiliário (44%) concentraram, em 2024, quase 91% dos recursos direcionados a esses fundos e o CRI e a CRA foram os principais títulos onde os Fiagros aplicaram os recursos dos cotistas

(BRASIL, Comissão de Valores Mobiliários, 2025). Os três maiores administradores do FII e do FIDC são a XP investimentos CCTVM S.A, a Intrag DTTVM Ltda. e o Banco Genial S.A., responsáveis por 50% do patrimônio líquido desses fundos (*ibidem*).

O Certificado de Recebíveis do Agronegócio (CRA) tem um papel central no processo de securitização dos títulos de crédito do agronegócio e são diretamente negociados com os investidores. Do total de recursos captados por esses títulos, noventa e um por cento (91%) foram destinados ao financiamento dos produtores agropecuários, sendo 49% absorvido na produção e 25% na comercialização dos produtos do agronegócio (BRASIL, 2025). Esses títulos têm prazo de vencimento entre três e dez anos e são lastreados principalmente por debêntures, que representavam em dezembro de 2024, 36% do lastro (*ibidem*). As principais securitizadoras são a Eco securitizadora, a Virgo companhia de securitização, a OPEA Securitizadora e a Vert companhia securitizadora, que foram responsáveis por 90% das emissões nesse mercado (*ibidem*).

O aprofundamento das operações de securitização, a dimensão dos recursos captados via mercado de capitais e os agentes responsáveis pela administração e intermediação financeira dos títulos do agronegócio, principalmente, grandes fundos de investimentos, corretoras e bancos comerciais, podem ser caracterizados como uma das dimensões da financeirização da agricultura brasileira. Processo que foi estimulado pelo Estado via a criação de novos títulos de crédito, a flexibilização da regulação do mercado de recebíveis e os incentivos tributários concedidos que tornaram esses títulos mais atraentes para os investidores.

A inflexão observada na proporção entre o financiamento público e o privado nas fontes de recursos do crédito rural entre as safras 2013/14 e 2023/24, com a LCA alcançando uma participação de 42% no montante total alocado para esse crédito, evidencia uma outra face da financeirização do agronegócio.

Esse movimento foi iniciado na Safra 2015/2016 quando foram ampliados para 35% os percentuais de recursos da LCA direcionados ao crédito rural, sendo 60% a taxas livres e 40% a taxas controladas. Em 2023, outro fato relevante para a ampliação do crédito rural foram os acréscimos de recursos dos depósitos à vista que passaram de 25% para 30%; da poupança rural, de 59% para 65% e da LCA, de 35% para 50%, conforme a resolução nº 5.087, do Conselho Monetário Nacional (CMN).

Em julho de 2024, o CMN regulamentou o uso da equalização de juros em operações de empréstimos rurais que tivessem como fonte recursos captados pelas LCA.

Essa decisão é potencializada pelo dispositivo da “Lei do Agro” que expandiu a possibilidade de equalização de juros para todas as instituições financeiras autorizadas a operar o crédito rural. Até aquele momento, essa era uma prerrogativa das instituições oficiais de crédito e dos bancos cooperativos.

Outras medidas da Lei do Agro também são importantes para compreender o crescimento da LCA, como as mudanças feitas na CPR, facilitando o uso desses títulos como garantia para as LCA e a permissão para que essa letra de crédito e outros títulos fossem emitidos com cláusula de variação cambial.

Como se observa na Tabela 10, houve redução proporcional na contratação de crédito rural com recursos controlados, de 85%, na safra 2013/14 para 51%, na safra 2023/24 e aumento na participação de recursos livres e não controlados, principalmente, motivados pelo incremento na captação de recursos pelas LCA que passaram a ser direcionados para o crédito rural.

Tabela 10 - Crédito rural - Valores contratados (R\$ Milhões) e participação % das fontes de financiamento  
Safras (2013/14 a 2023/24)<sup>38</sup>

Safras / Fontes de financiamento	2024/23		2023/22		2022/21		2021/20		2020/19		2019/18		2018/17		2017/16		2016/15 <sup>39</sup>		2015/14		2014/13	
	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%	(R\$)	%
LCA - livre	162.768	39	94.093	26	57.554	18	39.888	16	29.305	15	19.960	12	7.736	5	6.995	4	7.519	6	754	0	5	0
MCR 6.2 - controlado	78.678	19	73.577	20	62.116	20	56.711	23	56.147	30	38.837	22	57.187	34	50.732	32	49.333	40	53.678	34	62.299	40
Poupança Rural -controlado	32.195	8	57.122	16	47.840	15	43.248	17	31.956	17	34.424	20	36.706	22	47.659	30	33.744	27	54.194	35	52.434	34
Recursos livres	27.422	7	33.314	9	35.704	11	16.063	6	10.644	6	12.207	7	5.155	3	4.457	3	5.669	5	7.068	5	4.846	3
BNDES/Finame- Equalizável	23.071	6	18.217	5	14.452	5	17.562	7	14.403	8	15.458	9	13.734	8	15.835	10	11.278	9	19.115	13	16.920	11
FNE	18.663	4	15.177	4	13.690	4	8.006	3	7.884	4	7.387	4	5.976	4	4.366	3	3.803	3	6.153	4	4.376	3
Recursos livres equalizáveis	15.880	4	11.760	3	13.524	4	1.508	1	429	0	58	0	79	0	1.179	1	2.274	2	892	1	229	0
Poupança Rural Livre	12.427	3	20.779	6	40.185	13	44.133	18	24.616	13	8.081	5	11.147	7	3.988	3	2.136	2	3.542	2	5.239	3
LCA - Controlado	12.329	3	0	0	0	0	0	0	0	0	11.715	7	14.953	9	10.291	6	0	0	0	0	0	0
BNDES - Livre	11.148	3	7.369	2	3.780	1	1.403	1	1.288	1	382	0	256	0	38	0	51	0	1	0	0	0
FNO	8.189	2	6.538	2	10.440	3	6.504	3	4.237	2	3.273	2	2.194	1	1.660	1	1.255	1	2.893	2	2.090	1
FCO	6.213	1	5.282	1	9.101	3	7.214	3	4.250	2	6.375	4	8.103	5	4.895	3	1.661	1	3.322	2	2.996	2
FUNCAFE	5.573	1	5.567	2	5.013	2	3.511	1	3.293	2	3.519	2	2.602	2	2.471	2	2.589	2	2.630	2	2.170	1
Exig. Adic.- rec. à vista - encerrado	3.202	1	7.167	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Captação externa	916	0	3.410	1	2.045	1	719	0	989	1	1.674	1	1.737	1	2.367	1	495	0	1	0	0	0
Fundo de Terras e da Ref. Agrária	220	0	234	0	125	0	130	0	61	0	55	0	25	0	31	0	103	0	111	0	79	0
Tesouro Nacional	89	0	46	0	27	0	12	0	28	0	24	0	59	0	58	0	89	0	137	0	196	0
Governos e Fundos Estaduais e Mun <sup>o</sup>	12	0	2	0	0	0	2	0	0	0	6	0	18	0	18	0	17	0	141	0	141	0
Outros***	0	0	0	0	0	0	832	0	718	0	9.808	6	2.898	2	1.682	1	1.206	1	1.446	1	494	0
<b>Total</b>	<b>418.996</b>	<b>100</b>	<b>359.655</b>	<b>100</b>	<b>315.596</b>	<b>100</b>	<b>247.446</b>	<b>100</b>	<b>190.248</b>	<b>100</b>	<b>173.244</b>	<b>100</b>	<b>170.565</b>	<b>100</b>	<b>158.723</b>	<b>100</b>	<b>123.223</b>	<b>100</b>	<b>156.078</b>	<b>100</b>	<b>154.512</b>	<b>100</b>

Fonte: A autora, 2025. BACEN: Matriz de dados do crédito rural.

<sup>38</sup> Segundo calendário agrícola oficial, as safras, geralmente, se iniciam em julho e terminam em junho do ano seguinte.

#### 4.1 Os fundos financeiros no Tapajós e o caso da Hidrovias do Brasil

Dada a relevância do impacto da financeirização na autonomia das políticas públicas como a dependência de financiamento privado e a influência das empresas em decisões políticas, realizamos uma breve caracterização da financeirização das principais corporações que comercializam *commodities*, as *tradings*, instaladas em Miritituba, com destaque para a HBSA.

Os estudos de Rodrigues (2018b) e Tinoco (2019) são importantes para a compreensão do processo de financeirização na região do Tapajós que será esmiuçado a seguir, destacando a estratégia dos fundos financeiros na composição acionária das empresas e as origens e expansão da Hidrovias do Brasil S. A.

Rodrigues (2018b) analisa o portfólio de financiamento das infraestruturas como variado e complexo, combinando arranjos públicos e privados. O Estado financia diretamente, por meio de crédito público, programas de recursos para infraestrutura, incentivos regulatórios, arrendamentos e concessões e parcerias público-privadas. Outras opções são as linhas de crédito privado nacionais, internacionais e os investimentos estrangeiros diretos.

A partir dos anos 2000, com a inserção ativa do Brasil nos “circuitos produtivos e financeiros globais” tem início uma crescente expansão de investimentos estrangeiros e da oferta de crédito externo e interno, ampliando as disponibilidades financeiras para projetos de grande escala – como corredores logísticos e redes de transportes (RODRIGUES, 2018b).

Os retornos elevados nos mercados de *commodities*, devido à abundância de recursos naturais, especialmente terras e o aumento contínuo da produção, concentrou os investimentos no agronegócio e nas infraestruturas que facilitam a movimentação de *commodities*, como soja e milho, no território nacional, impulsionando as exportações do setor e integrando a economia brasileira às cadeias de suprimentos globais (RODRIGUES, 2018b).

O ajuste espacial, provocado por esse impulso financeiro exponencial, viabilizou portos, rodovias, novos ordenamentos territoriais e sinalizou para o capital possibilidades de lucratividade contínua, pressionando por novos ciclos de ajustes do espaço e de expansão da financeirização da economia regional (RODRIGUES, 2018b).

O Estado seguiu atuando por meio de políticas governamentais e de crédito público, na maioria das vezes, subsidiado. Programas, como o Programa de Aceleração

do Crescimento (PAC), mobilizaram recursos públicos para apoiar grandes projetos de infraestruturas, assim como concessões e parcerias público-privadas (RODRIGUES, 2018b).

No caso das instalações portuárias, principalmente TUP e ETC, houve um incremento significativo de autorizações para a operação privada a partir da Lei nº 12.815/2013, dispositivo criado no âmbito do PIL que flexibilizou a regulamentação trabalhista e concedeu maior autonomia operacional aos investidores. Esses incentivos regulatórios funcionaram como uma espécie de financiamento indireto do Estado, estimulando arranjos logísticos que ampliaram a competição entre portos públicos e privados, com vantagem para estes últimos (RODRIGUES, 2018b).

As Parcerias Público-Privadas (PPP), segundo Rodrigues (2018b), refletem na escolha dos projetos, a lógica desenvolvimentista e a acumulação de capital, sem considerar o bem-estar dos povos e comunidades tradicionais e da população local (*ibidem*). Elas reproduzem a dinâmica colonial, sendo que as relações de poder, controle e expropriação territorial se tornam centrais, enfraquecendo as estratégias locais de resistência e a reprodução dos conhecimentos tradicionais, aumentando as desigualdades (*ibidem*)).

Sob a retórica do progresso, da criação de empregos e de melhorias dos serviços públicos ocultam-se a degradação ambiental, realocações forçadas de populações e deterioração dos meios de subsistência locais. As dívidas originadas na emissão de títulos ou na obtenção de empréstimos junto a instituições financeiras ajudam as empresas a constituírem os fundos necessários para os projetos de grande escala, intensivos em capital. A economia dominada pelas finanças permite que essas dívidas sejam reestruturadas continuamente e esse mecanismo cumpre um papel importante na ampliação da capacidade das empresas para responderem às demandas do mercado global (RODRIGUES, 2018b).

Tinoco (2019), ao buscar compreender como os investimentos no Tapajós são financiados, questionou: “quem são, de fato, esses investidores? E de onde vem o recurso investido?” (TINOCO, 2019, p. 216). Ele estudou o controle de onze empresas sediadas ou que projetam investimentos em Itaituba (PA)- Bunge; Hidrovias do Brasil; Cianport; Cargill; Embraps; Cevital; Ceagro; LDC; Transportes Bertolini; Companhia das Docas do Pará e Odebrecht Transport- para responder a esse problema.

A pesquisa concluiu que os fundos de investimentos são os principais fornecedores de recursos na região (TINOCO, 2019). Esses fundos alocam capitais diretamente nas empresas, por meio de participações acionárias ou indiretamente, por meio de intermediários, como as corretoras (*ibidem*). A origem dos recursos são os excedentes de capital provenientes de fundos de pensão, fundos mútuos ou de investidores institucionais que buscam retornos mais elevados para seus investimentos.

Uma característica da operação financeira, como aponta Tinoco (2019), é que os investimentos são mobilizados em grandes centros urbanos de alcance global, e não localmente, o que confere às metrópoles financeiras o poder de decisão sobre os critérios de alocação dos recursos, priorizando a lucratividade e a conjuntura dos mercados globais em detrimento dos interesses locais ou regionais.

Considerando os investimentos realizados no Tapajós, São Paulo desempenha um papel de destaque e de influência sobre a cidade de Itaituba, direcionando a reserva de capitais dos fundos para projetos logísticos e de infraestruturas de grande porte na região (TINOCO, 2019).

Segundo Paulani (2009), a dominância do capital financeiro na economia perdura há mais de três décadas, constituída por capital fictício, pelo mercado de derivativos e pelo endividamento público. A valorização da riqueza financeira nesse período ganhou autonomia em relação à produção e, embora esses capitais estejam associados no processo de acumulação, “os ativos financeiros valorizam-se por si só nos mercados e vão criando cada vez mais riqueza fictícia” alavancados pelas operações generalizadas de securitização de títulos (PAULANI, 2009).

Assim, as instituições que se especializaram na “acumulação pela via da finança” (fundos de pensão, fundos coletivos de aplicação, sociedades de seguros, bancos que administram sociedades de investimentos, fundos de hedge) tornaram-se, por meio dos mercados bursáteis, proprietárias dos grupos empresariais mais importantes em nível global e impuseram à própria acumulação de capital produtivo uma dinâmica orientada por um móvel externo, qual seja a maximização do “valor acionário” (PAULANI, 2009, p. 27)

Pessanha (2019) localiza no ano de 2003, o início da expansão dos fundos no Brasil e assinala que se tornam relevantes no mercado de capitais do país a partir da crise financeira de 2007/2009. Os fundos são definidos como “parte de uma cadeia que envolve o mercado de ações, lançamentos de títulos públicos, título bancários (renda fixa: CDB) e papéis corporativos” (PESSANHA, 2019, p. 82).

Entre outras vantagens dos fundos financeiros para os grandes investidores, o autor destaca a fragilidade da regulação governamental sobre esse mecanismo, a maior mobilidade no espaço, a ampliação dos ganhos auferidos pela localização dos empreendimentos e a capacidade de integrar “o rentismo e a produção material e derivada da propriedade” (*ibidem*, 2019, pp. 37 e 77).

O Estado brasileiro poderia ter um papel importante na regulação dos fundos financeiros, pois tem mecanismos para isso, indiretamente por meio da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), autarquia que “legisla e define, mediante resoluções, as formas de estruturação, tipos, organização etc. dos fundos financeiros”, ou, de forma subsidiária, pelo Banco Central, responsável pelo controle dos bancos comerciais que são, no país, os principais gestores desses fundos (*ibidem*, p. 101).

Destacam-se, nesses serviços de intermediação, dois bancos públicos, o Banco do Brasil, primeiro no *ranking* com a *BB Asset Management*, e a Caixa Econômica Federal, a quarta na lista, com a *Caixa Asset* (ANBIMA). Em julho de 2024, o patrimônio líquido dos fundos de investimento era de R\$ 9,2 trilhões, segundo a Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima).

A seguir, uma breve caracterização das quatro empresas pioneiras em Miritituba: Cargill; Unitapajós (*joint venture* Bunge e Amaggi); Hidrovias do Brasil e Cianport (*joint venture* entre Agro Soja Ltda. e a Fiagril Ltda.), enfatizando o controle societário das empresas e as atividades principais exercidas por essas corporações.

A Cargill é uma empresa de capital fechado, cujo controle permanece com a família Cargill-MacMillan, que a criou em 1865, nos EUA. Atualmente, opera em 70 países e atende clientes em mais de outros 125. Suas atividades são o fornecimento de “produtos alimentícios, agrícolas, financeiros e industriais” (CARGILL). No Brasil, desde 1965, tal empresa possui sede em São Paulo e suas atividades estão no ramo da comercialização de *commodities* agrícolas e produção de ingredientes para indústria alimentícia. Listada no *ranking* da Forbes como a sexta maior empresa do setor, sua receita líquida no Brasil foi de R\$ 123,27 bilhões, em 2022, e alcançou R\$ 126,4 bilhões, em 2024, segundo a revista.

A Unitapajós é uma *joint venture* entre a Bunge e a Amaggi, foi criada, em 2013, em Barcarena (PA), para possibilitar o escoamento de grãos através do corredor centro-norte, por meio das hidrovias Tapajós e Amazonas.

A Bunge foi fundada na Holanda, em 1818, e atua no Brasil desde 1905, quando se associou à Sociedade Anônima Moinho Santista, em Santos (SP) (OLIVEIRA, 2016, p. 242). No Brasil, a sede dessa empresa está localizada em São Paulo e a sede mundial está em Nova Iorque.

Em 2001, nasceu a Bunge Brasil, da incorporação da Bunge Alimentos S. A. e da Bunge Fertilizantes S. A. pela *holding* Serrana. Hoje, constitui-se em uma das maiores empresas do agronegócio e de alimentos, que é líder em originação de grãos<sup>40</sup> e processamento de soja e trigo, na fabricação de produtos alimentícios e em serviços portuários. Desde 2006, atua também no segmento de açúcar e bioenergia setor no qual tem a *joint venture* BP Bunge Bioenergia, com onze usinas de cana-de-açúcar (FORBES, 2022).

A Bunge Fertilizantes atende a 30% do mercado interno de adubos. Para compreender a dimensão desse negócio, em 2021, o Brasil foi o quarto maior consumidor desse produto no mundo, tendo importados 41,6 milhões de toneladas a um valor total de US\$ 15,2 bilhões (BRASIL, 2024). A Bunge é proprietária da Serrana e da Manah; adquiriu 50% da Ipiranga-Serrana e 50% da Arafertil, além de ter comprado outras empresas do setor que hoje é considerado pela Bunge uma das suas “áreas-chaves de atuação” (DREIFUSS, 2004, pp. 114-115).

Esses movimentos de incorporação de empresas e constituição de *joint ventures* “por conta da soja, do trigo e do adubo”, fazem da Bunge “a maior movimentadora de cargas no Brasil, com cerca de 30 milhões de toneladas por ano” (*ibidem*).

Em 2001, a Bunge abriu seu capital na Bolsa de Nova York (do inglês, *New York Stock Exchange* – NYSE), e hoje, é uma *holding* global (NYSE:BG) que atua em diversas áreas.

Em 2024, a propriedade da Bunge estava fracionada entre 690 titulares institucionais que detinham 87,23% das ações. A evolução da composição acionária demonstra uma trajetória de concentração da propriedade entre os principais investidores. Em 2022, 11 instituições controlavam 44% das ações e, em 2024, 9 investidores concentravam 50%. As ações controladas pela Vanguard e pela BlackRock, dois dos maiores fundos do mundo, passaram de 22% para 27% em pouco mais de dois anos. A atual composição acionária da empresa pode ser vista na Tabela 11.

---

<sup>40</sup> Segundo a CONAB, é o processo de compra e aquisição de grãos de diversos produtores e regiões, seguido pelo armazenamento, tratamento e preparação para a venda.

**Tabela 11** - Composição acionária – Bunge Limited Common Shares (BG) Institucional Holdings

Nome do proprietário	Set./22		Dez./24	
	nº de ações	part. (%)	nº de ações	part. (%)
<b>Total</b>	<b>124.854.719</b>	<b>100</b>	<b>116.854.005</b>	<b>100</b>
Investidores do mundo de capitais	18.280.395	15	9.021.949	8
<i>Vanguard Group InC.</i>	15.126.285	12	17.219.370	15
<i>BlackRock Inc.</i>	12.674.947	10	13.767.769	12
<i>FMR LLC</i>	6.482.283	5	3.465.636	3
<i>Ubs asset manag. américas inc.</i>	4.311.565	3		
<i>State street corp</i>	4.029.491	3		
<i>Banco de Nova York Mellon Corp fil Ltda</i>	2.703.579	2		
<i>Dimensional fund advisors lp</i>	2.501.461	2	2.486.976	2
<i>Price t rowe associates inc md</i>	2.242.259	2		
<i>Morgan Stanley</i>	2.044.600	2		
<i>Gestão de Capitais geode lc</i>			3.457.858	3
<i>Invesco Ltda</i>			3.026.646	3
<i>Pacer Advisors Inc.</i>			2.956.459	3
<i>Amundi</i>			2.457.864	2
Principais investidores	54.722.370	44	57.860.527	50
Investidores diversos	70.132.349	56	58.993.478	50

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações de sites holdings.

O fundo financeiro BlackRock foi criado por Larry Fink em 1994, em Nova Iorque e as suas ações passaram a ser negociadas na Bolsa no ano de 2000. A BlackRock Brasil Gestora de Investimentos Ltda. é responsável pela oferta de produtos e serviços de investimento no Brasil.

Na crise de 2008, esse Fundo cresceu prestando consultoria ao *Federal Reserve System (Fed)* – o banco central dos EUA – e, desde 2009, tornou-se a maior gestora de ativos do mundo. Em 2024, administrou US\$ 11,6 trilhões de instituições como fundos de pensão, fundos de investimento governamentais e fundos soberanos. Neste ano, as entradas líquidas da BlackRock alcançaram o valor recorde de US\$ 641 bilhões e a receita anual atingiu US\$ 20 bilhões (BLACKROCK, 2024).

Segundo a Forbes, em 2022, a Bunge era a oitava no ranking do agronegócio brasileiro e faturou naquele ano R\$ 78,75 bilhões. Em 2024, a Revista classificava a empresa em quarto lugar, com uma receita de R\$ 81,7 bilhões.

Fundada em 1977 em São Miguel do Iguazu (PR), a Amaggi atualmente tem sede em Cuiabá (MT) e é a maior produtora de soja de capital 100% nacional. A Amaggi foi pioneira na produção de soja no Mato Grosso, adquirindo suas primeiras terras em 1979, em Itiquira (MT), e iniciando a exportação pelos corredores amazônicos em 1997.

Além da produção agrícola, o grupo atua nas áreas de *trading*, logística e energia. Em 2022, a Forbes registrou um faturamento de R\$ 47,37 bilhões para a empresa, enquanto em 2024, ela foi considerada pela Revista citada como a nona maior empresa do agronegócio brasileiro, com uma receita de R\$ 44,87 bilhões.

A Amaggi Exportações e Importações Ltda. exporta soja e milho, além de importar e distribuir insumos agrícolas, contando com escritórios e representações na Argentina, Paraguai, Holanda, Suíça e China. Visando a verticalização da cadeia de produção de grãos em MT, exportados pelos portos do Norte, a Amaggi adquiriu uma frota de 440 caminhões para operar na BR-163 até Miritituba, garantindo controle total sobre o processo de circulação nos modais dos corredores de exportação de grãos.

Em parceria com a Dreyfus, a Amaggi também opera no porto de Itaqui, direcionando a exportação da produção proveniente da região do Matopiba, que abrange os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. No MT, a Dreyfus é dona de duas fábricas de fertilizantes nos municípios de Comodoro e Sinop.

A Cianport, ou Cia Norte de Navegação e Portos, é uma operadora de transporte multimodal, fundada em 2020, em Sorriso (MT). Essa empresa é uma *joint venture* entre a Agro Soja Ltda. e a Fiagril Ltda. A Agro Soja detém 50% da empresa e a Fiagril a outra metade. A Agro Soja é uma empresa fechada, de propriedade de Cláudio Zancanaro. Atualmente, os principais sócios da Fiagril Ltda. são a empresa chinesa Dakang (61%), a americana Amerra (14%) e Marino José Franz (19%), conforme Tabela 12.

**Tabela 12** – CIANPORT – *Joint venture* Agrosoja e Fiagril, 2022/2024

NOME DO PROPRIETÁRIO	Participações (%)	
	2022	2024
Agrosoja Ltda.	50	
Fiagril Ltda.	50	
Dakang/Pengxin-Shangai	29	61
Amerra Capital Management	13	14
Marino José Franz	9	19
Outros		7
<b>TOTAL</b>	100	

Fonte: <https://www.fiagril.com.br/wp-content/uploads/2022/11/15a4e993ad6ff20baa9c019e0d4a436d.pdf>; Redsim (RFB).

A autora, 2025.

Nessa breve caracterização das corporações nacionais e internacionais que operam em Miritituba é possível observar a complexidade das relações que se estabeleceram no território do Tapajós.

A combinação de estratégias públicas e privadas de financiamento foram centrais para a expansão do mercado de *commodities*, na região. Mecanismos de financiamento do governo – como linhas de crédito, subsídios, parcerias público-privadas, autorizações, concessões e incentivos regulatórios apoiaram os investimentos empresariais.

Grandes fundos financeiros, como a BlackRock, Vanguard, State Street e Dakang, investem em empresas que atuam no Tapajós atraídos pelos altos retornos nos mercados de *commodities*, impulsionados pela abundância de recursos naturais, principalmente terras, e pela crescente produção de soja na região.

Nas empresas de capital fechado como a Amaggi e a Agro Soja, os fundos investem de forma indireta, constituindo *joint venture* com essas empresas para operar no mercado de soja, como é o caso da Cianport e da Unitapajós.

Considera-se o investimento dos fundos nas *tradings* do agronegócio, exemplificado pela composição acionária das empresas que atuam no corredor Tapajós, uma terceira dimensão do processo de financeirização do setor.

Entre 1994 e 2024, houve uma ampla assetização do circuito produtivo da soja, com a criação dos títulos do agronegócio; a instituição dos instrumentos financeiros necessários para a securitização desses recebíveis no mercado de capitais; a apropriação e gestão desses títulos por grandes fundos de investimentos; a integração de dois desses títulos, a LCA e a CRA no Sistema Financeiro Nacional, ampliando a dependência do financiamento rural do desempenho desses títulos no mercado e a generalização da participação dos fundos de investimentos na propriedade das empresas que atuam nesse circuito de produção.

A financeirização do agronegócio e o desenvolvimento da infraestrutura relacionada estão profundamente entrelaçados com as políticas estatais e os fluxos globais de capital, levando a uma reordenação do território para servir à produção de *commodities* voltada para a exportação, muitas vezes às custas das comunidades locais e do meio ambiente.

A instalação de um aparato logístico no Tapajós, sob o comando de corporações que priorizam a lógica rentista e a primazia dos acionistas<sup>41</sup>, o foco na liquidez e nos ganhos de curto prazo, os investimentos especulativos em vez de investimentos produtivos, tem importantes implicações políticas e econômicas (CENTENO *et al*, 2024). Como consequência pode-se citar as disfunções na reprodução dos modos de vida dos povos e comunidades tradicionais da região, a reorganização da cidade de Itaituba e do

---

<sup>41</sup> “A maximização do valor do acionista surgiu na esteira dos incentivos que doutrinavam os gerentes da firma de modo a beneficiar a forma de acumulação rentista sobre toda e qualquer forma” (CENTENO *et al*, 2024, p.405).

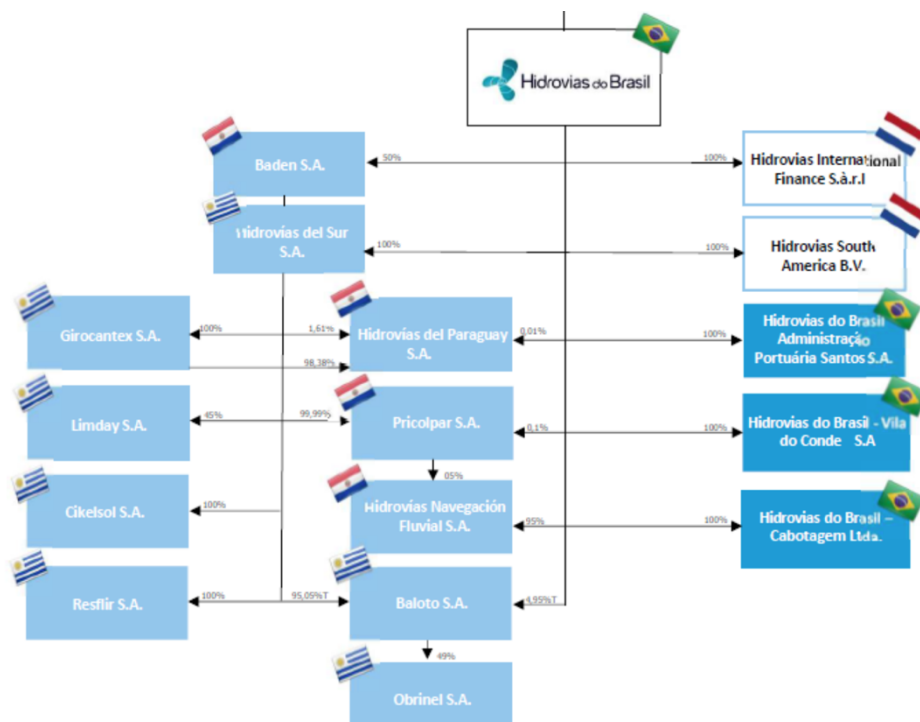
distrito de Miritituba de acordo com os interesses das empresas, minando as condições materiais de sustentabilidade, bem-estar local e o fortalecimento do comando da metrópole paulista onde estão localizadas as sedes das empresas e a operação dos mercados financeiros.

A seguir, busca-se compreender em maiores detalhes como esses mecanismo que caracterizam o processo de financeirização operam no caso específico da Hidrovias do Brasil S.A. (HBSA).

#### 4.1.1 Hidrovias do Brasil (HBSA)

A Hidrovias do Brasil é uma empresa de capital aberto criada em 2010 pelo fundo Pátria (P2 Brasil Infraestrutura), administrado pela BRL TRUST, que é gestora de 618 outros fundos de investimento. A HBSA é uma *holding* de instituições não financeiras, com sede em São Paulo, que atua no “transporte hidroviário, operação de terminais, cabotagem e integração de serviços logísticos” nos corredores Norte e Sul e na navegação costeira (HIDROVIAS DO BRASIL. Quem somos nós). A *holding* HBSA detém participações em empresas brasileiras, argentinas, paraguaias e holandesas, como apresentado na Figura 24.

**Figura 24** – Grupo empresarial Hidrovias do Brasil S.A, 2024



Fonte: HBSA, 2024.

A estrutura organizacional da HBSA sob a forma de *holding* está associada à chamada “governança corporativa” que, no capitalismo contemporâneo, é moldada pelo poder de mercado e concentração de propriedade e controle sobre o capital, característico da economia globalizada. *Holdings* são grupos empresariais dedicados a gerenciar e administrar o capital das empresas que controlam sem a responsabilidade pelas atividades operacionais realizadas por suas subsidiárias como formas de acelerar e potencializar o processo de acumulação capitalista, como propõe Paulani (2024).

Ademais, por meio de distintos arranjos financeiros (fundos, consórcios, *private equities*, *holdings*), a propriedade vai se distanciando de forma crescente do processo de produção em si, qual seja, aquele capaz de produzir valor novo e valor excedente. E a separação entre os dois mundos vai ficando cada vez maior, na medida em que os grandes grupos de capital se dedicam hoje fundamentalmente a gerir seus ativos intangíveis, terceirizando a produção propriamente dita (PAULANI, 2024, p. 102).

Em 2020, a HBSA abriu o capital na bolsa de valores e a IPO da empresa movimentou R\$ 3,4 bilhões. Esta foi a terceira maior oferta de ações do ano, superada apenas pela da Rede D’Or e do Grupo Mateus. O principal investidor nas ações da empresa foi o Pátria Infraestrutura, que ficou com 32% das ações (INFOMONEY, 2021).

Confirmando a mobilidade e a volatilidade dos fundos, em 2024, o Pátria reduziu a participação na HBSA de 31,7% para 10,3% com a justificativa de que necessitava de recursos para viabilizar os planos de expansão da Empresa. A Ultrapar pagou R\$ 510 milhões para se tornar acionista de referência da Hidrovias do Brasil. A Ultrapar Participações S. A, *holding* do Grupo Ultra, principal acionista, tem sede em SP e é proprietária da Ultragas, Ultracargo e Ipiranga (idem). É também uma empresa de capital aberto que tem a propriedade de 25,1% do total de suas 1.115.439.503 ações. Na sua composição acionária estão fundos como o Parth do Brasil Participações Ltda.; Canadá Pension Plan Investment Board e BlacRock Inc.

A mobilidade é uma interpretação basicamente espacial, mas também explica a teoria do valor, ou da valorização. O movimento vertical é exatamente o da produção do valor a partir do capital fixo no território, enquanto a mobilidade horizontal aqui referida acontece entre as frações e em termos de território. A mobilidade é, portanto, basicamente uma análise espacial sobre como o capital busca a sua reprodução onde o lócus e todas as teorias de localização se tornam fatores importantes das estratégias do capital (PESSANHA, 2019, p. 179).

Na nova composição acionária da empresa, os principais investidores – Pátria Infraestrutura, Ultrapar e Alaska –, concentram a propriedade de 70% das ações da

HBSA. Três anos antes, em 2021, os então principais investidores controlavam 50% das ações, o que mostra a tendência à concentração do controle acionário, como pode ser aferido na

Tabela 13.

Tabela 13 - Composição acionária - HBSA - evolução 2021 – 2024  
valor (R\$) correntes

NOME DO PROPRIETÁRIO	31/12/2021		31/12/2024	
	Nº DE AÇÕES	(%)	Nº DE AÇÕES	(%)
<b>TOTAL</b>	760.382.643	100	760.382.643	100
<i>Pátria Infraestrutura IV FIP Multiestratégia</i>	78.500.846	10	78.500.846	10
<i>Pátria Infraestrutura Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia</i>	153.484.062	20		
<i>Pátria Infraestrutura Brasil Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia</i>	8.745.834	1		
<i>HBSA Co-Investimento – Fundo de Investimentos em Participações Multiestratégia (Pátria)</i>	32.621.750	4		
<i>Sommerville Investments B.V. (Temasek)</i>	63.517.842	8		
<i>Verde Asset Management S.A</i>	39.468.590			
<i>Ultrapar Logística Ltda</i>			307.150.000	40
<i>Alaska Investimentos</i>			153.041.900	20
<b>Principais investidores</b>	376.338.924	50	538.692.746	71
<b>Investidores diversos</b>	384.043.719	50	221.689.897	29

Fonte: A autora, 2025. Adaptado de TINOCO, A.C. (2018).

O grupo HBSA é o maior provedor no ramo de logística integrada na América Latina e opera em “4 rotas logísticas estratégicas: Corredor Norte do Brasil; Hidrovia Paraguai-Paraná; rota de cabotagem entre Porto Trombetas e Vila do Conde - PA e Porto de Santos” (HIDROVIAS DO BRASIL, 2024). Além disso, a Empresa é proprietária de equipamentos logísticos, frotas de barças e navios de cabotagem.

A empresa possui 4 terminais portuários, uma estação de transbordo e uma frota hidroviária com 464 barças de carga, 23 empurradores principais, 8 empurradores auxiliares e 2 navios de cabotagem ... (BANCO DO BRASIL S.A.. BB Investimentos, 2025, p. 2)

Na operação da empresa destaca-se o transporte de grãos (5.884 kt.), de minérios (5.085 kt.) e de fertilizantes (2.198 kt.) que representam, em conjunto, 90% do volume transportado, como detalhado na

Tabela 14.

Tabela 14 - Atividades logísticas da HBSA, 2018 - 2024  
Volume transportado (kt)

Corredor	Ano						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Corredor Norte</b>	<b>3.560</b>	<b>4.337</b>	<b>6.331</b>	<b>5.369</b>	<b>7.734</b>	<b>7.425</b>	<b>6.627</b>
Grãos	2.921	3.527	5.145	3.855	5.683	5.383	4.881
Fertilizantes	373	341	242	434	279	410	503
RodoTUP	267	469	945	1.080	1.772	1.633	1.243
<b>Corredor Sul</b>	<b>2.859</b>	<b>3.079</b>	<b>2.799</b>	<b>3.554</b>	<b>5.113</b>	<b>5.916</b>	<b>2.768</b>
Minério de ferro	674	424	561	1.648	3.153	3.395	1.529
Grãos	872	949	1.058	859	701	1.052	1.003
Fertilizantes	238	184	144	103	133	258	236
Outros	294	623	126	-	15	-	-
<i>Joint-Ventures</i> (% HBSA)	781	899	909	945	1.111	1.211	-
<b>Navegação Costeira</b>	<b>2.836</b>	<b>3.673</b>	<b>3.358</b>	<b>2.563</b>	<b>3.304</b>	<b>3.395</b>	<b>3.556</b>
Bauxita	2.377	3.200	3.358	2.563	3.304	3.395	3.556
Outros	459	472	-	-	-	-	-
<b>Terminal de Santos</b>	-	-	<b>628</b>	<b>332</b>	<b>394</b>	<b>1.452</b>	<b>1.713</b>
Fertilizantes	-	-	628	332	394	1.452	1.459
Sal	-	-	-	-	-	-	255

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações de HBSA, 2024.

No corredor Norte, a hidrovia do Tapajós é usada para o transporte de soja e milho produzidos no Mato Grosso. Os grãos chegam na ETC da empresa, à margem direita do Tapajós, em Miritituba, e são transferidos para barcaças que navegam a Hidrovia até o porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), onde a empresa possui um TUP.

Ainda no corredor Norte, na rota de cabotagem nos rios Trombetas, Tapajós e Amazonas, a Hidrovias do Brasil Norte Ltda., subsidiária da HBSA, transporta bauxita, extraída pela Mineração Rio do Norte, entre Porto Trombetas, distrito de Oriximiná (PA), até o porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA) (*idem*).

No corredor Sul, ela opera “em 4 Países: Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina, com o transporte de grãos, fertilizantes, minério de ferro, celulose, além dos procedimentos portuários”. A empresa opera em terminais portuários por meio das *joint-ventures*: operação portuária de grãos em Montevidéu (TGM), no Uruguai; e operação portuária de granéis sólidos na região de Concepción, no Paraguai (Baden) (*idem*).

No terminal de Santos a operação é de responsabilidade da Hidrovias do Brasil Administração Portuária de Santos S. A., onde movimentam granéis sólidos e minerais (fertilizantes e sal), na área STS20, “o maior da América do Sul” (*idem*).

Por meio da HBSA, grandes fundos financeiros aportam recursos na região visando rentabilidade e contribuindo para reordenar o espaço de acordo com os interesses expansíveis do capital. No caso do Tapajós, as vantagens locacionais, operadas pelos empreendimentos logísticos, assumem um papel central nos interesses de acumulação do

agronegócio, aumentando a velocidade de circulação do capital e reduzindo custos, conforme Harvey (2014),

O capital excedente de um lugar pode encontrar emprego noutra lugar em que as oportunidades de lucro ainda não foram exauridas. Vantagens em termos de localização desempenham para capitalistas individuais um papel semelhante aos derivados das vantagens tecnológicas, e em certas situações essas vantagens podem substituir-se entre si (HARVEY, 2014, p. 83).

As atividades da Hidrovias do Brasil no corredor norte foram beneficiadas por mudanças importantes no marco legal das infraestruturas de transportes terrestres e aquaviários como a criação da ANTAQ e a Nova Lei dos Portos.

Em 2014, a subsidiária Hidrovias do Brasil – Miritituba S. A., uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), fechou o contrato de adesão (nº 19/2014) para o transporte de grãos no corredor Tapajós, firmado com a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR). Por esse instrumento, ela é autorizada a construir e explorar instalação portuária, na modalidade de estação de transbordo de carga (ETC), e a movimentar e armazenar granéis sólidos, em Miritituba – Itaituba (PA), pelo prazo de 25 anos. Esse instrumento e seus aditivos concederam à HBSA autorização para ocupar uma área de 113 mil m<sup>2</sup> às margens da direita do rio Tapajós e capacidade de movimentação de carga de 7,6 milhões de toneladas, ao ano, na ETC.

Na ETC da HBSA, em Miritituba, a empresa está autorizada a movimentação e armazenagem de 7,2 milhões de toneladas, ao ano, de granéis sólidos – grãos vegetais, farelo e mais 1,2 milhões de toneladas, ao ano, de fertilizantes. Além disso, ela possui capacidade de armazenagem de 144 mil toneladas, sendo a maior da região (HIDROVIAS DO BRASIL, Sistema Norte).

Ainda em 2014, a HBSA, por intermédio da SPE Hidrovias do Brasil – Vila do Conde, contratou com o governo brasileiro a operação de outro equipamento no âmbito desse corredor logístico, a saber um terminal de uso privado (TUP), no porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), pelo instrumento de adesão nº16/2014-SEP/PR.

O TUP recebe granéis sólidos para exportação, possui um *pier* com capacidade de operar graneleiros Capesize, que são navios com capacidade de transportar em torno de 175 mil toneladas de carga. A construção do TUP foi financiada pelo BNDES em 65% do investimento realizado pela empresa, ou seja, R\$ 404 milhões. Autorizados os equipamentos, ETC e TUP, que lhe permitiriam operar o corredor Tapajós, a partir de

2014, a empresa iniciou a celebração de contratos para o transporte e a exportação de grãos pela região Norte. Os principais contratos estão listados na

Tabela 15.

**Tabela 15** - HBSA – Corredor Tapajós, 2014-2017  
Contratos de prestação de serviços de transportes  
Volume: mi/ton/a.a.

Ano	Empresa	Volume Contratado	Prazo (anos)
2014	Nidera Sementes Ltda <sup>42</sup>	2,2	10
2015	Noble Brasil S.A	2,7	10
2015	Multigrain S.A. <sup>43</sup>	1,6	10
2015	Aliança Agr. Cerrado S.A. e Sodru Trad. S.A.	0,4	10
2015	Cofco Internacional Grãos <sup>44</sup>	9,6	16
2017	Fertilizantes Tocantins S.A.	0,25	

Fonte: HBSA. Comunicado aos investidores. Elaboração própria.

As empresas contratantes da HBSA são todas grandes transnacionais do setor agrícola. A Cofco Internacional Grãos é plataforma de agronegócio da Cofco Corporation, maior empresa de agriculturas e alimentos da China. A Aliança agrícola do cerrado é uma subsidiária da *Sodrugestvo Trading S.A.*, uma empresa global de trading, luxemburguês, de propriedade russa, que atua na movimentação e comercialização de *commodities* agrícolas e é uma das maiores proprietárias e operadoras de armazéns de grãos no país. A Fertilizantes Tocantins, dona de fábricas no Nordeste e no Centro-Oeste, foi adquirida em 2020 pela EuroChem, uma das líderes mundiais de fertilizantes, empresa de origem russa com sede na Suíça.

A HBSA importa fertilizantes, desde 2017, utilizando um berço no porto de Vila do Conde onde aproveita o retorno das barcas de Barcarena à Miritituba e, com isso, reduzindo o custo do frete para os produtores de soja do Pará e de Mato Grosso. Ela está autorizada a importar até 1,3 milhões de toneladas ao ano, sendo que hoje opera com capacidade de transporte de 500 mil toneladas ao ano.

O complexo de infraestruturas e equipamentos constituído pela HBSA por meio de autorizações e de financiamentos do Estado, como apresentados na Tabela 16 transformou a empresa no principal operador logístico do Tapajós, incentivando a monopolização no transporte de soja no Arco Norte.

<sup>42</sup> É uma empresa de cultivares de soja híbridos de milho.

<sup>43</sup> Houve distrato do contrato em 2017.

<sup>44</sup> Antes Nidera Sementes Ltda; Cofco Brasil S.A. (antes Noble Brasil S.A.) e Cofco Brazil *Overseas Limited* (antes Noble Brazil *Overseas Limited*). Em 2017, a Nidera foi adquirida pela Sygenta.

A ETC e o TUP da empresa, somados, ocupam uma área de quase 860 mil m<sup>2</sup>; a capacidade de movimentação de cargas alcança 16,1 milhões de ton<sup>o</sup>/a.a e a de armazenamento, 484 mil toneladas. As barcas e as balsas transportam os grãos sólidos ao longo das hidrovias, em geral, na forma de comboios movimentados por rebocadores/empurradores.

**Tabela 16** - HBSA - operações no corredor Tapajós, 2016/2017

Equipamento Localização	Investimento instalação portuária R\$ milhões	Área (m <sup>2</sup> )	Início da operação	Nº Contrato adesão-prazo	Movimentação carga (milhões ton <sup>o</sup> /a.a.)	Armazenagem Carga Mil ton <sup>o</sup>	Movimentação de Carga toneladas/dia	Frota de barcas
ETC Miritituba- Itaituba (PA) À margem direita do rio Tapajós	198,8	112.764	2016	nº19/2014 25 anos	Capacidade autorizada: grãos sólidos (milho e soja): 7,6	144	Capacidade de carregamento de barcas : 4 tombadores - capacidade média de 22.000 t/dia	+ 190 barcas
TUP Porto de Vila do Conde - Barcarena (PA)	659,34	527.426	2017	Nº 016/2014 25 anos	Grãos sólidos: 7,2 Fertilizantes: 1,3	240 – atual 340 – com licença para expansão	Capacidade de descarregamento de barcas: com média de <b>30 mil</b> /dia  Capacidade de operar graneleiros s <b>capsize</b> no <del>pier: cereais</del> em torno de 175 mil toneladas	13 empur- radores  14 balsas

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações ANTAQ (2024) e HBSA (2024).

Esses equipamentos proporcionaram capacidade à HBSA para liderar o transporte de grãos – soja e milho –, na hidrovia do Tapajós, como é possível verificar na

Tabela 17 onde estão compilados os dados do estatístico aquavário da ANTAQ (BRASIL, 2024), que compara a movimentação de cargas da HBSA com as demais ETC de Miritituba. Entre 2020 e 2023, o volume transportado pela empresa foi, aproximadamente, o dobro da segunda no *ranking*, a Unitapajós.

**Tabela 17** - Maiores portos - Miritituba

Carga em milhões de ton<sup>o</sup>

ETC / Ano	2020	2021	2022	2023	Total
Hidrovias do Brasil Miritituba	5,0	4,0	5,6	5,4	20
ETC Miritituba (Unitapajós)	2,4	2,3	3,0	3,3	11
Cargill Agrícola S.A (ETC Miritituba)	-	0,7	2,1	3,1	5,9
Estação Cianport Miritituba	1,9	1,2	2,0	2,6	7,7

<b>TOTAL</b>	<b>9,3</b>	<b>8,2</b>	<b>12,7</b>	<b>14,4</b>	<b>44,6</b>
--------------	------------	------------	-------------	-------------	-------------

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações ANTAQ (2024) e HBSA (2024).

Na

Figura 25, é possível ver que o maior comboio fluvial do Brasil navega no Tapajós e é composto por 35 barcaças da Hidrovias do Brasil com capacidade para transportar até 70 mil toneladas de soja, em uma estrutura de 346 metros de comprimento e 75 metros de largura. Após autorização da Marinha do Brasil, a primeira viagem do comboio aconteceu em fevereiro de 2023, partindo do Terminal de Uso Privado (TUP) de Barcarena (PA) com destino a Itaituba (PA). A estratégia da empresa com o aumento da capacidade de transporte de cargas, de cerca de 40%, é absorver o incremento na produção de grãos de Mato Grosso e exportá-lo pelo corredor do Tapajós, onde, na perspectiva da empresa:

a nossa busca por melhoria é contínua e incessante e a prova disso é esse projeto: desde o início das operações em navegação, em 2016, tivemos um incremento em 118% no volume transportado por viagem e redução de 58% no custo operacional. (Gleize Gealh, vice-presidente de operações da Hidrovias do Brasil) (FORBES BRASIL, 2022)

**Figura 25** - Imagens do comboio de 35 balsas da Hidrovias do Brasil



Fonte: Hidrovias do Brasil, 2023.

O BNDES tem sido importante financiador da infraestrutura produtiva e logística do Arco Norte, aportando recursos do Banco para os empreendimentos das principais corporações que operam na região. Por meio do BNDESPAR, tem investido em ações e debêntures das *tradings* que comercializam a soja brasileira, nesse caso, o Estado é agente

direto da financeirização do setor, acrescentando mais uma dimensão a esse processo que se desenvolveu entre 1994 e 2024.

A experiência do BNDES, nos anos 1990, como gestor de fundos públicos, como o Fundo de Amparo dos Trabalhadores (FAT), utilizados para financiar a privatização de empresas e de serviços públicos de infraestrutura, no advento do neoliberalismo no Brasil, estabeleceu as bases para o financiamento de projetos privados de infraestrutura pelo Banco (RUFINO, 2021).

Na crise de 2008, marcada por um declínio acentuado na disponibilidade de crédito e desaceleração econômica, o BNDES foi um instrumento de apoio para as políticas anticíclicas do governo e sustentou o crédito para setores capitalistas importantes, incluindo a infraestrutura (RUFINO, 2021).

Para a ação do Banco nesse período foram importantes os instrumentos trazidos pela Lei das PPP (nº 11.079), aprovada em 2004, que regulamentou novas formas de concessão pública para obras e serviços. Por essa Lei, projetos de infraestrutura devem ser desenvolvidos por Sociedades de Propósito Específico (SPE), que podem negociar ações e emitir debêntures (RUFINO, 2021).

O BNDES, através do BNDESPAR, tornou-se um importante fornecedor de financiamento e comprador de debêntures, consolidando o mercado de títulos financeiros lastreados nas dívidas das empresas. Em 2006, o Banco introduziu o *Project Finance*, permitindo crédito específico para projetos de infraestrutura. Esse modelo baseia-se na ideia de que os retornos do projeto remunerarão o investidor e pagarão os empréstimos, alinhando-se aos procedimentos globais (RUFINO, 2021).

Em resumo, a estratégia do BNDES para o financiamento de infraestruturas combinou empréstimos tradicionais com instrumentos financeiros como o *Project Finance*, debêntures, incentivos à criação de Sociedades de Propósito Específico (SPEs) e ampliação da carteira de participações do BNDESPAR. Essas modalidades serão amplamente usadas pela Hidrovias do Brasil para financiar seus empreendimentos, como será apresentado a seguir.

A Hidrovias do Brasil recebeu recursos do Banco via a subsidiária Hidrovias do Brasil - Navegação Norte S. A. para implantação de sistema logístico hidroviário integrado, na região norte, para a exportação de até 4,4 mt/ano de grãos (soja e milho) provenientes do MT, no valor de R\$ 95 milhões, com recursos oriundos do Fundo da Marinha Mercante.

A Hidrovias do Brasil - Vila do Conde S.A., outra subsidiária da empresa, recebeu recursos para a construção de um Terminal de Uso Privado (TUP) no porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA). No apoio indireto à empresa, o BNDES, com recursos do FAT, financiou empréstimos ponte<sup>45</sup> no valor de R\$ 404,00 milhões. Na modalidade de *project finance*, o BNDES financiou a empresa no valor de R\$ 429,85 milhões. As características desses financiamentos são apresentadas na Tabela 18.

**Tabela 18** - Financiamentos do BNDES à HBSA, Desembolsos, 2014/2016  
valor (R\$) correntes

Empresa	Hidrovias do Brasil Navegação Norte S.A. (CNPJ: 14820318000123)		Hidrovias do Brasil Vila do Conde S.A. (CNPJ: 13574672000152)		TOTAL
	Recursos vinculados - Tesouro Fundo da Marinha Mercante Valor (R\$)		Recursos livres - FAT - Tesouro Valor (R\$)		
Forma de apoio/modalidade	Direta	Indireta	Direta	Indireta	
<b>BNDES/Empréstimo Ponte</b>				<b>404.000.000</b>	<b>404.000.000</b>
23/12/2014				20.000.000	
23/12/2014				50.000.000	
23/12/2014				60.000.000	
23/12/2014				200.000.000	
23/12/2014				74.000.000	
<b>BNDES/Finem</b>	<b>95.625.000</b>				<b>95.625.000</b>
27/04/2016	95.625.000				
<b>BNDES/Project Finance</b>			<b>143.600.000</b>	<b>286.250.743</b>	<b>429.850.743</b>
27/04/2016			2.600.000		
27/04/2016			141.000.000		
14/06/2016				200.000.000	
14/06/2016				86.250.743	
<b>TOTAL</b>	<b>95.625.000</b>		<b>143.600.000</b>	<b>690.250.743</b>	<b>929.475.743</b>

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações BNDES (2024).

Ambas as subsidiárias da HBSA são sociedades de propósito específico (SPE). Essa modalidade se caracteriza por oferecer prazos longos para a liquidação da dívida e permitir que o empréstimo seja pago com o fluxo de caixa do projeto. A SPE é regulamentada pelo Código Civil e pode se enquadrar em uma das formas de sociedade, limitada (Lei nº 10.406/02) ou sociedade anônima (Lei nº 6.404/76), com um objetivo específico, cujo prazo de atividade está vinculado ao prazo de existência do projeto.

Segundo o BNDES, essa modalidade é preferível às demais, pois é uma forma mais fácil de acessar os recebíveis gerados pelo projeto. Ela também é a preferida dos investidores, que mantêm o controle sobre o fluxo de caixa e sobre a distribuição de lucros. Outra vantagem da SPE, na perspectiva dos investidores, é a cessão dos

<sup>45</sup> É uma solução temporária para garantir o fluxo de caixa para um projeto ou compromisso financeiro até que os financiamentos de longo prazo estejam disponíveis.

compromissos com os empregados e com os prestadores de serviço, assim que o projeto é finalizado.

Além do financiamento às subsidiárias, o BNDES ofereceu apoio indireto à HBSA, via renda variável, conforme

Tabela 19 investindo nos fundos de infraestrutura da empresa: Pátria Infraestrutura III (+100) - FI FIP (FD Pátria III); Pátria Infraestrutura IV Feeder-A - (FD Pátria IV) – Fundo de investimento em participações multiestratégias e no Pátria crédito estruturado – Fundo de investimentos em direitos creditórios – FIDC – corporativo, que é uma alternativa para empresas que tenham dificuldades em levantar recursos no mercado de capitais, em especial no mercado de debêntures brasileiro.

**Tabela 19** - Investimentos indiretos do BNDES na HBSA

Cotas de fundos - valor (R\$) correntes

ANO	Pátria Infraestrutura III CNPJ: 190951220001-37	Pátria Infraestrutura IV CNPJ: 326251860001-60	Pátria crédito estruturado CNPJ: 28819553/0001-90	TOTAL
2015	17.377.477			17.377.477
2016	25.369.475			25.369.475
2017	65.546.858			65.546.858
2018	13.481.150			13.481.150
2019	15.749.574			15.749.574
2020	12.562.141	17.120.297	78.826.967	108.509.405
2021	11.662.328	64.178.254	134.069.088	209.909.670
2022	9.286.168	39.687.590	27.253.945	76.227.703
2023	51.940.847	51.940.847		103.881.694
2024	108.856.034	108.856.034		217.712.068
TOTAL	331.832.052	281.783.022	240.150.000	853.765.074

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações BNDES (2024).

O Pátria Infra IV Feeder é um fundo ativo, ainda em período de investimentos (20/12/2019 a 20/12/2025). O capital comprometido do Fundo é de R\$8,6 bilhões e o capital subscrito pelo BNDESPAR foi de R\$ 400 mil. O BNDES justifica esse investimento na política do Infra IV que “investe em participações majoritárias de empresas nos segmentos de infraestrutura, que inclui, sem limitação, transporte, óleo, gás, tratamento de água e efluentes, distribuição e transmissão de energia e serviços correlatos” (BNDES, 2024).

A empresa também está imbricada no circuito de dívidas características do atual modo de acumulação capitalista. Em 2018, a HBSA emitiu títulos de dívida no mercado internacional (Bonds) no total de US\$ 600 milhões, por meio da subsidiária holandesa *Hidroviás International Finance S.à.r.l* (HIF). Em 2021, a empresa recomprou parcialmente esses títulos e fez emissão de novo título (Bonds) no total de US\$ 500

milhões, alongando a dívida da companhia em mais de 6 anos e reduzindo o custo da dívida.

A empresa fez a sua primeira emissão de debêntures em 2021, no valor de R\$ 380 milhões, com base na Lei nº 12.431, de 2011, lei das debêntures incentivadas. Foram duas séries de debêntures com prazos de 7 e 10 anos. O objeto dessa emissão era o financiamento do projeto de implantação e adequação de infraestruturas do terminal STS20, no porto de Santos, no valor de R\$ 450 milhões. No ano seguinte, a HBSA voltou à bolsa de valores para nova emissão de debêntures no valor de R\$ 500 milhões, com o objetivo de refinanciar a dívida anterior. Na Tabela 20 observa-se a composição das dívidas da empresa, em 30 de junho de 2024.

**Tabela 20** - Principais instrumentos de dívida da Hidrovias do Brasil S. A.  
valor (R\$) correntes

Empresa	Dívida	Saldo (R\$)	Juros (%)	Vencimento	Exposição
HIF	Bond 2025	847.768	5,95	2025	USD
HIF	Bond 2031	2.095.879	4,95	2031	USD
Cabotagem	BNDES	497.964	2,50 – 3,88	2032	USD
Holding	Debênture 1ª Emissão	435.195	IPCA + 6,0	2031	BRL
Holding	Debênture 2ª Emissão	525.150	CDI + 2,2	2029	BRL
Holding	Finep	37.958	TJLP + 1%	2032	BRL

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações HBSA (2024).

Este comportamento, comum nos processos de financeirização, são tratados por Pessanha (2019) como a “máquina das dívidas” públicas e privadas, um recurso permanente para a expansão das atividades das empresas e dos governos.

Por tudo isso, é possível observar como a máquina das dívidas públicas e privadas realça a ampliação das formas de financeirização que vêm se desenvolvendo também em meio ao aumento de outras atividades vinculadas à reestruturação produtiva e, em boa parte, derivadas dela. Isso se verifica tanto no setor industrial quanto na expansão do uso do espaço com o avanço da urbanização e da produção imobiliária (PESSANHA, 2019, p. 47).

A HBSA fez o IPO na Bolsa de Valores em 2020, dez anos após a sua criação e seis após obter a autorização para operar no corredor Tapajós. No período compreendido entre 2020 e 2024, houve instabilidade nos resultados da empresa que operou dois anos com lucro e três com prejuízo. Em 2024, o prejuízo da Empresa alcançou R\$622 bilhões. O endividamento ao longo do período foi em média de R\$4 bilhões, como na **Tabela 21**.

**Tabela 21** - HBSA – Lucros/prejuízos e endividamento, 2020-2024  
Período: 2020 a 2024  
Valor: R\$ bilhões (correntes)

Discriminação	2020	2021	2022	2023	2024
Lucro/prejuízo					
Lucro			42	18	

<b>Prejuízo</b>	106	339			622
Endividamento					
<b>Dívida Líquida</b>		4	4	3	4

Fonte: A autora, 2025. Com base nas informações BNDES (2024).

Esses resultados começaram a impactar a avaliação da empresa no mercado de capitais. A análise do boletim de crédito privado do Banco do Brasil (BB) (2025) sobre a Hidrovias do Brasil registra preocupação com o endividamento da Empresa e com a exposição da dívida ao dólar.

Entretanto, ao final de 2024, a companhia possuía aproximadamente 80% de seu endividamento total atrelado ao dólar e alavancagem medida pela relação dívida líquida / EBITDA Ajustado<sup>1</sup> UDM\* de 6,6x, fator que avaliamos como negativo, do ponto de vista de risco de crédito... (BANCO DO BRASIL, 2025, p. 2).

Outra questão assinalada no boletim do BB (2025) foi o curto prazo do cronograma de amortizações das dívidas da empresa que exigirá montantes importantes de desembolso no período entre 2025 e 2028 e adiante. Considerando esses eventos, o BB a classifica como uma empresa de alto risco.

Ademais, a empresa possui vencimentos importantes em seu cronograma de amortização de dívida que agravam seu perfil de risco, a saber: R\$ 985 milhões em 2025; R\$ 270 milhões em 2026; R\$ 305 milhões em 2027; e R\$ 3,1 bilhões a partir de 2028. Tudo considerado, sob a ótica de crédito, consideramos a Hidrovias do Brasil uma empresa de elevado risco. (BANCO DO BRASIL, 2025, p. 3).

A HBSA é uma empresa típica do capitalismo contemporâneo, foi criada e administrada por um fundo, em 2010, e, dez anos depois, abriu o capital na Bolsa de Valores e pulverizou a propriedade da empresa entre outros fundos de investimento. Nos quatro anos seguintes, o resultado da empresa começou a oscilar entre lucro e prejuízo e passa a ser classificada como uma empresa de risco. Em 2024, o Pátria reduziu a sua participação na empresa e transferiu o controle para a Ultrapar, movimento que pode ser visto na

### Tabela 13.

A subsidiária Hidrovias do Brasil Vila do Conde S.A. é a empresa que transporta o maior volume de grãos no corredor Tapajós. Os equipamentos dessa empresa foram obtidos por meio de contratos de autorização firmados com a Secretaria de Portos da Presidência da República, em 2014, para a operação de uma Estação de Transbordo de Cargas, em Miritituba, e um Terminal de Uso Privado, em Barcarena, no porto de Vila do Conde. Além disso, a empresa foi autorizada pela Marinha a utilizar grandes comboios de carga para transportar soja no rio Tapajós, os maiores que operam nesse corredor. Em

2015, a HBSA adquiriu da “Log-In” a operação de cabotagem para o transporte de bauxita, da Alunorte, no rio Trombetas, completando o conjunto de atividades que desenvolve no corredor Norte.

Ao longo do processo de constituição da capacidade logística da HBSA, ela foi direta e indiretamente apoiada pelo BNDES com financiamento público, subscrição de ações, aquisições de debêntures e investimentos no fundo Patria, acionista de referência da Empresa até 2024. Ou seja, o BNDES não só possibilitou o acesso da Empresa a fundos públicos como o FAT, entre outros, como também apoiou as diversas estratégias de extração de renda originárias de fluxos de receitas dos contratos da Empresa, das transações financeiras dos fundos Pátria, das emissões de debêntures, entre outras formas de valorização do capital fictício.

Nesse exemplo, configura-se a articulação do BNDES com as “novas estratégias financeiras de acumulação, mais evidentes após a crise de 2008”, conforme Purcell *et. al.* (2019, *apud* RUFINO, 2021, p. 5), e/ou com os novos “mecanismos de extração de renda, mediada pelo controle de instrumentos financeiros e da propriedade das infraestruturas formalizadas pelos contratos de concessão” (RUFINO, 2021, p.13).

O que se convencionou chamar de Arco Norte, denominação gestada pelos interesses do agronegócio, é, na realidade, o lugar de disputa pela hegemonia do controle do circuito produtivo da soja e da fronteira agrícola do Norte e do Nordeste. É no âmbito dessa disputa que se insere o corredor Tapajós, infraestrutura em construção, desde a década de 90, inaugurado pela Cargill e a Amaggi, na década de 1990, onde se articulam as infraestruturas viárias e aquaviárias em um corredor de exportação de *commodities* controlado por grandes corporações do agronegócio.

Desde a primeira década dos anos 2000, na medida que a legislação foi ampliando as possibilidades de financeirização do agronegócio e construindo instrumentos para a privatização das operações portuárias de exportação de *commodities*, o controle das corporações sobre o Arco Norte cresceu de forma inquestionável, apoiada por financiamentos públicos, pela “crescente articulação do setor ao mercado de capitais” (RUFINO, 2021, p. 4) e pela participação dos fundos de investimentos globais na propriedade das empresas produzem e/ou comercializam soja.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No século XXI, a função logística atribuída à Amazônia, para escoar a produção de soja da região Centro-Oeste, visando encurtar distâncias e reduzir custos de exportação para os mercados consumidores do Pacífico e Atlântico Norte, se agrega à designação histórica da região como lugar de expansão da fronteira agrícola brasileira. Ambas as atribuições respondem à política de reprimarização da economia brasileira articulada à reestruturação da produção global sob o comando dos sistemas financeiros mundiais, no caso do Brasil, liderada pela hegemonia norte-americana (BRENO; GENTIL, 2022).

O desenvolvimento da logística acelerou significativamente a transformação do território amazônico, impulsionado principalmente pela expansão das exportações de soja. Esse processo está profundamente entrelaçado com ações estatais e interesses corporativos, com o objetivo de aumentar a competitividade da soja brasileira no mercado global .

A construção de infraestrutura para exportação de soja pelos portos do Norte ganhou velocidade, impulsionada tanto por iniciativas estatais quanto pelo agronegócio, com o objetivo principal de reduzir os custos de transporte de mercadorias para os principais consumidores na Europa e na China. As agendas governamentais priorizaram a abertura de estradas, hidrovias, portos e outros equipamentos logísticos, juntamente com regulamentações que facilitam a circulação da soja .

O Estado, as empresas produtoras de soja no Mato Grosso e as empresas que controlam a logística de exportação dessa mercadoria, são os responsáveis pela nova ordenação do território do Tapajós. Essas corporações operam dentro da lógica do capitalismo rentista, impulsionado por objetivos de lucratividade e de primazia da distribuição de dividendos aos acionistas que são, geralmente, grandes fundos financeiros internacionais .

Com a diversificação dos instrumentos do agronegócio para a captação de recursos no mercado de capitais com lastros em ativos imobiliários como a propriedade rural, as receitas de prestação de serviços logísticos e os ativos ambientais e com o advento dos fundos financeiros no financiamento e controle das empresas que operam na região, a Amazônia, enquanto historicamente periférica no desenvolvimento nacional, adquire segunda subalternidade ao ser atrelada ao circuito da mundialização financeira contemporânea.

As empresas que operam no corredor Tapajós, como a Hidrovias do Brasil, se beneficiam das vantagens locais da logística amazônica em relação ao Centro-Oeste,

maior produtor de soja do Brasil, de financiamentos públicos e de investimentos do Estado. Auferem rendas no empreendimento e no mercado de capitais, ampliaram o seu patrimônio fundiário e o controle sobre o processo de comercialização da soja ao se tornarem proprietários dos terminais de armazenamento e transbordo de cargas, das balsas e barcaças que trafegam as hidrovias da Amazônia e dos terminais de uso privado de onde são exportados a soja e o milho.

O empreendimento logístico do Tapajós tem as características de enclave, como vários outros dedicados à exportação de *commodities*. Não está integrado à economia e à sociedade local; está articulado à metrópole paulista onde estão localizadas as sedes das empresas e o mercado de capitais. Além disso, as atividades exportadoras que se desenvolvem na região dependem da produção de soja em Mato Grosso e dos mercados consumidores da Europa e da China.

Numa dinâmica regional de vetores econômicos centrífugos, a exportação não gera rendas tributárias para o Estado ou para a região, pois a atividade se beneficia de várias isenções, sendo a principal delas as da Lei Kandir. No caso da Amazônia, as divisas geradas pela exportação não ficam na região e são carreadas para o desenvolvimento do Centro-Sul ou para manter as reservas do país em moeda estrangeira, com o objetivo de garantir estabilidade ao Real frente às exigências de conversibilidade do comércio internacional dominado pelo dólar.

A avidez pelas riquezas regionais com potencial mercantil, como a agora “recém-descoberta” “bioeconomia”, e a permanente luta pelo domínio do território, seguem presentes nas políticas de ocupação da Amazônia por imigrantes/migrantes que buscam exercer a hegemonia econômica e cultural sobre os povos que habitam a região. O mito do “selvagem”, em uma concepção típica colonial, retorna com a exclusão do direito das comunidades e povos tradicionais de incidirem sobre os grandes projetos econômicos que impactam seus territórios, embora o imperativo legal vigente.

A exploração de matérias-primas e o uso extensivo do solo para a produção agropecuária associados à ideia de progresso e de desenvolvimento retornam com o avanço da soja e da pecuária, colocando em segundo plano a sociobiodiversidade da floresta em pé.

Em cada uma das formas de exclusão dos povos e comunidades tradicionais da Amazônia, apoia-se, historicamente, a presença dominante do grande capital nacional e internacional, no caso abordado nesta dissertação, com o objetivo de tornar competitiva

a soja brasileira nos mercados internacionais, incorporando novas áreas à produção e utilizando a localização privilegiada dos portos amazônicos em relação à Europa e à China.

O aprofundamento da função logística expandiu os interesses do capital na região e tem sido fonte permanente de conflitos, de supressão de direitos de povos e comunidades tradicionais, impactando modos de vida ancestrais na Amazônia. Merece atenção e novas pesquisas os impactos das atividades logísticas nessas populações, assim como, no meio ambiente do Tapajós, pois as consequências dessas infraestruturas, considerando as atividades realizadas de forma concomitante pelas corporações que ocupam o Tapajós, ainda não foram avaliadas. Espera-se que o presente estudo, em seu conjunto de dados e análises, contribua para pesquisas que investiguem essas lacunas.

Os vários sentidos da permanente colonização da Amazônia, ora empreendida pelo estado nacional, ora por interesses privados nacionais ou internacionais a ele associados, estão sintetizados nas novas formas de uso do território no século XXI, como foi apresentado nesta dissertação a partir de fontes primárias e da literatura relacionada à crítica da economia política e ao tema do desenvolvimento da Amazônia.

## REFERÊNCIAS

ACUÑA, C. de. **Novo descobrimento do Grande Rio das Amazonas**. Rio de Janeiro: Editora Agir, 1994.

ANBIMA. [Homepage]. Disponível em: [https://www.anbima.com.br/pt\\_br/pagina-inicial.htm](https://www.anbima.com.br/pt_br/pagina-inicial.htm). Acesso em mar. 2024.

ANDERSON, P. **Balço do neoliberalismo**. In SADER, Emir; GENTILI, Pablo (orgs.). **Pós-neoliberalismo**: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. pp. 09-23.

ANDRADE, R. de P. “**Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta**”: Getúlio Vargas e a revista “Cultura Política” redescobrem a Amazônia (1940-1941). Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Cienc. Hum., Belém, v. 5, n° 2, pp. 453-468, maio-ago. 2010.

\_\_\_\_\_. A poeira do progresso pede passagem: imagens de natureza e desenvolvimento na floresta amazônica. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo: Nova Série, vol. 26, 2018, p. 1-22.

ARAÚJO, T. B. de. Brasil: desafios de uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional contemporânea. In DINIZ, Clélio Campolina (org.). **Políticas de desenvolvimento regional**: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil. Brasília: editora UnB, 2007.

\_\_\_\_\_. Por Uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 30, n° 2, p. 144-161, abr.-jun., 1999.

BARCELOS, A. S. B. Desregulação ambiental e disputas políticas: uma breve retrospectiva do desmonte do licenciamento ambiental no Brasil. **AMBIENTES**, Paraná, Volume 2, número 2, 2020. pp. 278-329.

BARROS, M. J. B. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n° 71. **Dossiê Agronegócios no Brasil**, pp. 382-406, abril. 2019.

\_\_\_\_\_. Dinâmicas da ocupação da logística portuária do agronegócio e seus rebatimentos socioeconômicos e territoriais em Itaituba – Pará. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, v. 32, n° 2, 2024.

BASTOS, P. P. Z. A Construção do Nacional-Desenvolvimentismo de Getúlio Vargas e a Dinâmica de Integração entre Estado e Mercado nos Setores de Base, *apud* GOMES, Nathalia Candido Stutz. A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico (CMBEU) (1951-1953) à luz do programa Ponto Quatro (1949) do Governo Truman°. **Rev. Carta Inter.**, Belo Horizonte, v. 17, n° 1, e 1195, 2022. p. 12.

\_\_\_\_\_. A construção do Nacional-Desenvolvimentismo de Getúlio Vargas e a dinâmica de integração entre estado e mercado nos setores de base. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 7, n° 4, pp. 239-275. Disponível em [https://www.anpec.org.br/revista/vol7/vol7n4p239\\_275.pdf](https://www.anpec.org.br/revista/vol7/vol7n4p239_275.pdf).

BECKER, B. K. Amazônia. In GUIMARÃES, Ima Célia (org.). **As Amazônias de Bertha K. Becker**: ensaios sobre geografia e sociedade na região amazônica: vol. 2. Rio de Janeiro: Garamond, 2015. p. 20.

\_\_\_\_\_. Fronteira e urbanização repensadas. In GUIMARÃES, Ima Célia (org.). **As Amazônias de Bertha K. Becker**: ensaios sobre geografia e sociedade na região amazônica: vol. 1. Rio de Janeiro: Garamond, 2015. p. 424.

\_\_\_\_\_. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias estratégicas**, n° 12, setembro 2001. p. 151.

\_\_\_\_\_. Significância Contemporânea da Fronteira: Uma Interpretação Geopolítica a Partir da Amazônia Brasileira In Catherine Aubertin (org.). **Fronteiras**. Ed. Universidade de Brasília, 1988. Pp. 60 – 89.

BLACKROCK. [Relatório financeiro 2024]. Disponível em [https://s24.q4cdn.com/856567660/files/doc\\_financials/2024/Q4/BLK-4Q24-Earning-Release.pdf](https://s24.q4cdn.com/856567660/files/doc_financials/2024/Q4/BLK-4Q24-Earning-Release.pdf). Acesso em mar. 2025.

BRAGA, V. e CASTILLO, R. Tipologia e topologia de nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais. **Boletim Campineiro de Geografia**, [S. l.], v. 3, nº 2, 2013. p. 235–258.

BRANDÃO, A. C. e GALVÃO, A. C. F. Fundamentos. Motivações, limitações da proposta governamental dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. In GONÇALVES, M. F, BRANDÃO, A. C e GALVÃO, A. C. F. **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano regional**. São Paulo: Anpur/Editora da Unesp, 2003. p. 195.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviária (ANTAQ). **Estatístico Aquaviário** [Base de dados *online*]. Disponível em <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html#pt>.

\_\_\_\_\_. Agência Nacional de Transportes Aquaviária (ANTAQ). **Obstáculos regulatórios ao transporte multimodal**. Brasília: ANTAQ, 2022.

\_\_\_\_\_. Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ). **Resolução normativa nº 20, de 15/05/2018**. Disponível em <https://juris.antaq.gov.br/index.php/2018/08/10/resolucao-normativa-no-20-2018/>.

\_\_\_\_\_. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Cenário atual do transporte multimodal, relatório 02: relatório parcial dos resultados das pesquisas aplicadas**, 2023.

\_\_\_\_\_. Banco do Brasil S.A.. BB Investimentos. **Crédito Privado: análise de emissores**, 2025.

\_\_\_\_\_. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). [*Homepage*]. Disponível em <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home>.

\_\_\_\_\_. Câmara dos Deputados. Centro de Estudos e Debates Estratégicos; Consultoria Legislativa. **Arco Norte: desafio logístico**. Brasília: Edições Câmara, 2016. (Série estudos estratégicos; nº 6 PDF).

\_\_\_\_\_. Companhia Docas do Pará. [*Homepage*]. Disponível em <https://cdp.com.br/porto-de-vila-do-conde>.

\_\_\_\_\_. Diário Oficial da União. [Matéria *online*]. Disponível em [https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb).

\_\_\_\_\_. EMBRAPA. [*Homepage*]. Disponível em <https://www.embrapa.br/soja/cultivos/soja1/dados-economicos>.

\_\_\_\_\_. Empresa de Planejamento e Logística (EPL). **Plano Nacional de Logística Integrada – PNLI (2015 – 2035)**. Brasília, novembro de 2016.

\_\_\_\_\_. Empresa de Planejamento e Logística S. A. - EPL. **Plano nacional de logística, PNL-2025, sumário executivo**. Brasília, 2018.

\_\_\_\_\_. **Estatísticas econômicas da agricultura e pecuária**. IBGE. Disponível em <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/agricultura-e-pecuaria/9117>. Acesso em mar. 2024.

\_\_\_\_\_. FAPESPA. **Anuário Estatístico 2018**. Áreas Protegidas (km<sup>2</sup>) no estado do Pará e seus municípios – 2014 [Documento *online*]. 2014. Disponível em [https://www.fapespa.pa.gov.br/sistemas/anuario2018/tabelas/meioambiente/tab\\_4.5\\_areas\\_protegidas\\_km2\\_no\\_estado\\_do\\_para\\_e\\_seus\\_municipios\\_2014.htm](https://www.fapespa.pa.gov.br/sistemas/anuario2018/tabelas/meioambiente/tab_4.5_areas_protegidas_km2_no_estado_do_para_e_seus_municipios_2014.htm). Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL. **Global Competitiveness Report - 2019**. Disponível em <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019/economy-profiles/#economy=BRA>. Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. GEIPOT, 2002, p. 8. *Apud* Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho**. Brasília: MTPA. 2017. p. 13. Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. GREENPEACE. [Relatório *online*]. Disponível em [http://greenpeace.com.br/amazonia/pdf/Plano\\_BR-163\\_Sustentavel\\_Versao2.pdf](http://greenpeace.com.br/amazonia/pdf/Plano_BR-163_Sustentavel_Versao2.pdf). Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. **Indicadores de agricultura**. Disponível em <https://indicadores.agricultura.gov.br/agrostat/index.htm>. Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. Instituto Militar de Engenharia (IME). **Estudos de viabilidade técnico-econômica concernentes à construção da BR – 163/ MT/ PA, trecho: Guarantã do Norte/ MT – Santarém / PA**, vol. 3, Memória Justificativa. Brasília: Ministério dos Transportes, 2005.

\_\_\_\_\_. II PND. **II Plano Nacional de Desenvolvimento**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1970-1979/anexo/ANL6151-74.pdf](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/anexo/ANL6151-74.pdf). Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA). **Boletim do Agro: finanças privadas**, fevereiro de 2025. Brasília: MAPA, 2025

\_\_\_\_\_. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA). **Indicadores de agricultura** [Homepage]. Disponível em <https://indicadores.agricultura.gov.br/agrostat/index.htm>. Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA). **Projeções do agronegócio - Brasil 2018/19 a 2028/2029**. Brasília: MAPA, 2019.

\_\_\_\_\_. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC). [Homepage]. Disponível em <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/75238>. Acesso em: mar. 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente. Instituto Chico Mendes (ICMBIO). **Cepta – levantamento da ictiofauna, caracterização genética e da fauna parasitária da bacia hidrográfica do rio Tapajós – 2011**. 2011. Disponível em [https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/o-que-fazemos/proj\\_apoiados/resumo\\_projeto\\_313.pdf](https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/o-que-fazemos/proj_apoiados/resumo_projeto_313.pdf). Acesso em: mar. 2011.

\_\_\_\_\_. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **ADT Tapajós** [Relatório *online*]. 2014. Disponível em [https://bibliotecadigital.economia.gov.br/bitstream/123456789/479/1/1o\\_Relatorio\\_ADT\\_Tapajos%20final-04.06.2014.pdf](https://bibliotecadigital.economia.gov.br/bitstream/123456789/479/1/1o_Relatorio_ADT_Tapajos%20final-04.06.2014.pdf). Acesso em: mar. 2014.

\_\_\_\_\_. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **11º Balanço Completo do PAC - 4 anos (2007 a 2010)**. Brasília: MPOG, 2010.

\_\_\_\_\_. Câmara Federal. **Mensagem presidencial**. Brasília, 2003. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/orcamento-da-uniao/leis-orcamentarias/ppa/2004-2007/ppa-2004-2007/mensagempresidencial.PDF>. Acesso em: mar. 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes e Ministério da Defesa. **Plano nacional de logística e transportes**. Relatório executivo. Brasília: Ministério da Defesa, abril de 2007.

\_\_\_\_\_. Ministério Público Federal do Amapá. **Justiça determina que mineradoras apresentem documentação sobre segurança nas barragens no Amapá** [Notícia *online*], 2019. Disponível em [http://www.mpf.mp.br/ap/sala-de-imprensa/noticias-ap/apos-pedido-do-mpf-justica-determina-que-mineradoras-apresentem-documentacao-sobre-seguranca-nas-barragens-no-amapa?mc\\_cid=d7ad2bba30&mc\\_eid=\[d4f07198aa\]](http://www.mpf.mp.br/ap/sala-de-imprensa/noticias-ap/apos-pedido-do-mpf-justica-determina-que-mineradoras-apresentem-documentacao-sobre-seguranca-nas-barragens-no-amapa?mc_cid=d7ad2bba30&mc_eid=[d4f07198aa]). Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. **Decreto nº 6.040, de 22 de janeiro de 2007**. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PNPCT). Disponível

em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm). Acesso em: mar. 2024.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. KÄSSIMAYER, K.; MAIA NETO, J. **Boletim Legislativo**, Núcleo de Estudos e Pesquisas de Consultoria Legislativa: 93. Brasília, 2021.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. **Memórias do Brasil 1956**: discursos de Juscelino Kubitschek. Brasília: Conselho Editorial, 2019.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. **Memórias do Brasil 1957**: discursos de Juscelino Kubitschek. Brasília: Conselho Editorial, 2020.

\_\_\_\_\_. SUDAM. **Sistematização da produção bibliográfica do programa de polos agropecuários e agrominerais da Amazônia** – Polamazônia. Belém, 2019.

BRUNO, M. e GENTIL, D.. **Financialized growth regime and capital accumulation in Brazil: geopolitical and institutional factors of the recent collapse and beyond**. Dossier “Analyser les transformations de l’Amérique latine”. OpenEdition journals, 33, 2nd semestre, Autumn 2022.

BUZAI, G. D. Geografia Ltda. **Sistemas de Información Geográfica**: Evolución teórico-metodológica hacia campos emergentes [Documento *online*]. Universidad Nacional de Luján, Programa de Estudios Geográficos. p. 1, 2012.

CAMPOS, Pedro. A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2012 *apud* WERNER, D. e OLIVEIRA, F. L. P.. Infraestrutura no Brasil: da mercadeação à emancipação. **Anais do XX ENANPUR 2023** – Belém 23 A 26 DE MAIO., 2012.

CARDOSO de M. J. M. **O estado brasileiro e os limites da estatização**. Ensaios de Opinião, Rio de Janeiro: Paz e Terra, nº 2-3, 1977. pp. 5-6.

CARDOSO, F. H. **Avanço, Brasil**: proposta de governo [*online*]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008, pp. 162-172. Anexo: os projetos de infraestrutura e o desenvolvimento regional. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>. p. 162.

CARGILL. [*Homepage*]. Disponível em [https://www.cargill.com.br/pt\\_BR/nossa-hist%C3%B3ria](https://www.cargill.com.br/pt_BR/nossa-hist%C3%B3ria). Acesso em: mar. 2024.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. **Espaço geográfico, produção e movimento**: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade e Natureza**, Uberlândia, v. 22, nº 3, dezembro, 2010. pp. 461-474.

CASTILLO, R.. Agronegócio e logística em áreas de cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. Inº Revista da ANPEGE. V. 3, 2007. *apud* BARROS, M. J. B. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, nº 71. Dossiê Agronegócios no Brasil, pp. 382-406, abril. 2019

CASTRO, E. Políticas de ordenamento territorial, desmatamento e dinâmicas de fronteira. **Novos Cadernos NAEA**, v.10, nº 2, dez. 2007. pp.105-126.

\_\_\_\_\_. **Amazônia na encruzilhada**: saque colonial e lutas de resistência. São Paulo (SP): Globo, 2010.

\_\_\_\_\_. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea: o mito do El Dorado *In* BOLLE, W.; CASTRO, E.; e VEJMEJKA, M. **Amazônia: região universal e teatro do mundo**. São Paulo: Globo, 2010.

- CAVALCANTE, J. F. de M. **Urbanismo rural**. Brasília: Ministério da Agricultura, Inca, 1973.
- CORREA, R. L. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. **Anuário do Instituto de Geociências**, v.15, pp. 35-41, 1992
- COSTA, F. A.. **Economia camponesa referida ao bioma da Amazônia**: atores, territórios e atributos. Paper do Naea 2020, Volume 1, nº 2, Edição/Série 476.
- CUNHA, E. da. **À margem da história**. Porto: Livraria Chardron, 1909.
- CUNHA, A. **Quem explorou quem no contrato do manganês do Amapá**. Imprensa: Macapá, Rumo, 1962.
- DELGADO, D.. **Economia do agronegócio (anos 2000) como pacto do poder com os donos da terra**. Inº Revista da Associação Brasileira de Reforma Agrária. Edição especial. Julho de 2013, *apud* BARROS, M. J. B. **De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia**: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. Geosul, Florianópolis, v. 34, nº 71. Dossiê Agronegócios no Brasil, pp. 382-406, abril. 2019.
- DOMINGUES, E. P.. **Investimentos em Infraestrutura no Nordeste**: Projeções de Impacto e Perspectivas de Desenvolvimento. Documentos técnico-científicos. Volume 43, no 03, julho – setembro, 2012.
- DOMINGUES, J. M. **A dialética da modernização conservadora e a nova história do Brasil**. **Dados [online]**, v. 45, nº 3, 2002. Epub, 17 Mar. 2003.
- DREIFUSS, R. A. **Transformações**: matrizes do século XXI. Petrópolis (RJ): editora Vozes, 2004.
- ESCHER, F. e WILKINSON, J. **A economia política do complexo Soja-Carne Brasil-China**. Revista de Economia e Sociologia Rural [online], v. 57, nº 4, 2019. pp. 656-678 Disponível em <https://doi.org/10.1590/1806-9479.2019.191017>.
- FEARNSIDE, P. M. **Represas hidroeléctricas en la amazonía brasileña**: impactos ambientales y sociales. *Reb. Revista de Estudios Brasileños*, v. 6, nº 11, p. 123-138, 2019. Ediciones Universidad de Salamanca.
- \_\_\_\_\_. **O cultivo da soja como ameaça para o meio ambiente na Amazônia brasileira**. pp. 281-324. *In* L. C. Forline, R. S. S. Murrrieta and I. C. G. Vieira (eds.). *Amazônia além dos 500 Anos*. Museu Paraense Emílio Goeldi, Belém, Pará, Brasil, 2006. 566 pp.
- FERNANDES, R. M. da S. **O programa de investimento em logística (PIL)**: diretrizes, objetivos e desfechos. Geosul, Florianópolis, v. 35, nº 76, set./dez. 2020. pp. 453-470.
- FERREIRA, T. T. e AZZONI, C. R. **Arranjos institucionais e investimento em infraestrutura no Brasil**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, (35), 37-85, 2011, p. 5 *apud* RUFINO, B., Privatização e financeirização de infraestruturas no Brasil: agentes e estratégias rentistas no pós-crise mundial de 2008. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 13, 2021. pp. 2-4.
- FERREIRA, S. M. P. e BASTOS, P. P. Z. **As origens da política brasileira de desenvolvimento regional**: o caso da Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA). Texto para Discussão, nº 266. Instituto de Economia - UNICAMP, 2016. Disponível em <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/3461/TD266.pdf>.
- FIALHO, A. R. e TREVISAN, R. **Ocupar, colonizar, urbanizar a Amazônia Legal (1970-80)**: ações oficiais e privadas na criação de núcleos urbanos. *In* ENANPUR, 18, 2019, Natal. Anais [...]. 2019.

FILHO, A. G. **Estado, transportes e planejamento no Brasil**: a atuação do Geipot na formulação de políticas públicas para os transportes. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, [S. l.], v. 12, n° 3, p. 235–258, 2016. DOI: 10.54399/rbgdr. v12i3.2522.

FIORI, J. L.. **Sobre o consenso de Washington**° UFRJ/IEL, Rio de Janeiro, 1995.

FORBES. [Artigo *online*]. Disponível em <https://forbes.com.br/forbesagro/2022/01/veja-a-lista-forbes-as-100-maiores-empresas-do-agro/>.

FUNDAÇÃO DE ENSINO E ENGENHARIA DE SANTA CATARINA. **Plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) do Porto de Santana do Amapá**. Companhia Docas de Santana – CDSA, novembro de 2018.

FURTADO, C. **Introdução ao desenvolvimento**: enfoque histórico estrutural. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

\_\_\_\_\_. (a). **Subdesenvolvimento e dependência**: as conexões fundamentais. In D'AGUIAR, R. F. *Essencial Celso Furtado*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2013.

\_\_\_\_\_. (b). **O novo quadro internacional**. In D'AGUIAR, R. F. *Essencial Celso Furtado*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2013.

FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL. **Global Competitiveness Report - 2019**. Disponível em <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019/economy-profiles/#economy=BRA>. Acesso em mar. 2025.

GARTENKRAUT, M. Relatório Técnico – Brasil: uma análise do Plano Plurianual – PPA 2000/2003. Cooperação Técnica BID – Ipea. Brasília, 2002. p. 17.

GONDIM, N° **A invenção da Amazônia**. São Paulo: editora Marco Zero, 1994.

GOMES, N° C. S. **A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico (CMBEU) (1951-1953) à luz do programa Ponto Quatro (1949) do Governo Truman**° Rev. Carta Inter., Belo Horizonte, v. 17, n° 1, e1195, 2022.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005. pp. 121-122.

\_\_\_\_\_. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo (SP): Boi tempo, 2011.

\_\_\_\_\_. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

\_\_\_\_\_. **Os limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013b *apud O estado a contrapelo*: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará. Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de pós-graduação em desenvolvimento sustentável do trópico úmido. Belém, 2018.

HIDROVIAS DO BRASIL. **Quem somos nós** [Homepage]. Disponível em <https://hbsa.com.br/quem-somos/>.

\_\_\_\_\_. **Sistema Norte** [Homepage]. Disponível em <https://hbsa.com.br/solucoes/sistema-norte/>.

INFOMONEY. [Homepage]. Disponível em <https://www.infomoney.com.br/>. Acesso em mar. 2025.

KARAM, R. **A questão regional na era Lula**: uma análise de ideias, atores e interesses. Rio de Janeiro: editora Beco do Azogue, 2013.

KRUGMAN, P. **Development, Geography and Economic Theory**, Cambridge, Massachusetts. MIT Press, 1995.

KUBITSCHECK, J. **Porque construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, 2000.

LASCOUMES, P. e LES GALÈS, P. A ação pública abordada pelos seus instrumentos. **R. Pós Ci. Soc.** v.9, nº18, jul/dez. 2012. p. 19-44.

LEAL, A. L. Uma sinopse histórica da Amazônia (uma visão política). In TRINDADE, J. R. B. e MARQUES, G. (orgs.). *Revista de Estudos Paraenses (edição especial)*. Belém: IDESP, 2010

LEITE, S. P. **Estado e financeirização da agricultura brasileira**: transformações em curso e implicações sociais, políticas e econômicas. In LAVINAS, L. *et al.* (org.). *Financeirização: crise, estagnação e desigualdade*. São Paulo: editora Contracorrente, 2024.

LEITÃO, K. O. **A dimensão territorial do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**: um estudo sobre o PAC no estado do Pará e o lugar que ele reserva à Amazônia no desenvolvimento do País. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

LOUREIRO, V. **Amazônia, colônia do Brasil**. Manaus: editora Valer, 2022.

LOUREIRO, V. R. e PINTO, J. N.º **A questão fundiária na Amazônia**. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, nº 54, 2005. pp. 77-88.

MIRANDA, M. In GUIMARÃES, I. C. (orgs.). **As Amazonas de Bertha K. Becker**: ensaios sobre geografia e sociedade na região amazônica. Vol. 1. Rio de Janeiro: Garamond, 2015. p.291.

MONTEIRO, L. C. do R. **O programa Calha Norte**: redefinição das políticas de segurança e defesa nas fronteiras internacionais da Amazônia brasileira. *R. B. Estudos Urbanos e Regionais*, v. 13, nº 2, novembro de 2011. p. 125.

MONTEIRO, M. de A. **Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional**. Dossiê Amazônia Brasileira I. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, nº 53, abr. 2005. p. 188.

NEVES, M. S. e PIGNATI, W. A. **Agronegócio e capital-imperialismo**: expropriações, alienação e os desafios à produção de conhecimento em saúde coletiva. In PIGNATI, W. A. *Desastres sócio-sanitário-ambientais do agronegócio e resistências agroecológicas no Brasil*. São Paulo: editora Outras Expressões, 2021.

NOBRE C., *at all*. **Science panel for the Amazon**º Amazon Assessment Report 2021. Chapter 14: The Amazon in Motion: Changing Politics, Development Strategies, Peoples, Landscapes, and Livelihoods. 2021. p. 14.35.

NUNES, M.. **O Programa de aceleração do crescimento e as fronteiras** In Pêgo, B. (Coordenador) ... [et al.]. *Fronteiras do Brasil : uma avaliação de política pública*. Volume I, Rio de Janeiro : Ipea, MI, 2018.

OLIVEIRA, A. U. **A mundialização da agricultura brasileira**. 2016. Disponível em <https://agraria.flch.usp.br/sites/agraria.flch.usp.br/files/LIVRO%20MUNDIALIZA%C3%87%C3%83O%20pronto.pdf>.

OLIVEIRA, W. P. de e TRINDADE, J. R. B. **Borracha, nordestino e floresta**: a economia e a sociedade amazônica nos dois ciclos gomíferos. *Cadernos CEPEC*, V. 1, nº 1, fevereiro de 2012. p. 10-13.

PAULANI, L.M.(b). **A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e a situação do Brasil**. *Estudos Avançados* 23 (66), 2009.

PAULANI, L. M. (a). **A experiência brasileira entre 2003 e 2024: neodesenvolvimentismo?** Cadernos do Desenvolvimento, Rio de Janeiro, v. 12, n° 20, jan°-jun° 2017. pp. 135-155.

\_\_\_\_\_. **Autonomização das formas sociais e a crise.** Crítica Marxista, São Paulo, n° 29, 2009. pp. 25-31.

\_\_\_\_\_. **Sobrecumulação, financeirização, rentismo e assetização.** In LAVINAS, L. *et al* (org.), Financeirização: crise, estagnação e desigualdade. São Paulo: editora Contracorrente, 2024. p. 102.

PESSANHA, R. M. **A “indústria” dos fundos financeiros: potência, estratégias e mobilidade no capitalismo contemporâneo.** Rio de Janeiro: Consequência, 2019.

PINTO, R. M. C. **A China e a nova dinâmica territorial brasileira: capital estrangeiro, infraestrutura e urbanização.** Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: geografia humana.

POCHMANN, M. **Estado e capitalismo no Brasil: a inflexão atual no padrão das políticas públicas do ciclo político da nova república.** Educ. Soc., Campinas, v. 38, n° 139, Apr-Jun 2017.

PORTOGENTE. **SEP autoriza terminal privado da Cianport no Pará** [Notícia *online*], 2014. Disponível em <https://portogente.com.br/artigos/83095-sep-autoriza-terminal-privado-da-cianport-no-para>.

PORTOS E NAVIOS. [Homepage]. Disponível em <https://www.portosenavios.com.br>. Acesso em: mar. 2024.

PROL, F. M. *et al*. **Finanzas verdes y hundimiento de la regulación ambiental al servicio de la extrema derecha en Brasil.** Ecología Política, n° 59, 2020.

PURCELL, T. F., Loftus, A. & March, H. (2019). **Value–rent–finance. Progress in human geography**, 1-20. <https://doi.org/10.1177/0309132519838064>, *apud* RUFINO, B. **Privatização e financeirização de infraestruturas no Brasil: agentes e estratégias rentistas no pós-crise mundial de 2008.** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 13, 2021.

REIS, A. C. F. **Tempo e vida na Amazônia.** Manaus: edições governo do estado do Amazonas, 1965. (Série Alberto Torres).

REIS, G. I. *et al*. **Expansão da soja na região sudoeste do Pará: explorando conexões com a infraestrutura logística.** Rev. Bras. Cartogr, v. 76, 2024. p. 1-16.

RICCI, M.. **Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840.** Tempo, v. 22, 2006. p. 28.

RICHARDSON, B.. **From Doha to El Dorado?: the WTO, agricultural liberalisation and the false promise of free markets**, 2010.

RODRIGUES, C. H. L. **A gênese do neoliberalismo no Brasil: uma análise dos ajustes da SEST.** Economia e Sociedade, Campinas, v. 31, n° 3 (76), setembro-dezembro 2022. pp. 553-578.

RODRIGUES, J. C. (a). O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Rev. NERA**, Presidente Prudente, ano 21, n° 42, 2018. pp. 202-228.

\_\_\_\_\_. (b). **O estado a contrapelo: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará.** Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de pós-graduação em desenvolvimento sustentável do trópico úmido. Belém, 2018.

RODRIGUES, T. e KALIL, M. **A Military-Green Biopolitics: The Brazilian Amazon Between Security and Development.** A Journal of the Brazilian Political Science Association, v. 15, nº 2, 2021.

RUFINO, B. Privatização e financeirização de infraestruturas no Brasil: agentes e estratégias rentistas no pós-crise mundial de 2008. urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 13, 2021.

SANTOS, F. A. dos e LOPREATO, F. L. **O novo consenso em macroeconomia no Brasil: a política fiscal do Plano Real ao segundo Governo Lula.** Texto para discussão, 267. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP, abril, 2016.

SANTOS, M.. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. In SANTOS, Miltonº **O novo mapa do mundo: fim do século e globalização.** São Paulo: HUCITEC/ ANPUR, 2002.

\_\_\_\_\_. **A guerra de lugares.** Folha de São Paulo, Caderno Mais, 08 ago. 1999.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica, razão e emoção.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1)

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira.** 5 ed. São Paulo: Edusp, 2008.

\_\_\_\_\_. **O dinheiro e o território.** In SANTOS, M. Território, territórios: ensaio sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro (RJ): editora Lamparina, 2011. pp. 18-20. (Coleção espaço, território e paisagem).

\_\_\_\_\_. **Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial** In CASTRO, MOURA, Edila A. F, MAIA, Maria Lucia. Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995.

\_\_\_\_\_. e OLIVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no século XXI.** Editora: Record. Rio de Janeiro, 2021.

SAWAYA, R. R. **Corporação transnacional e o estado nacional: controle por dentro.** Revista da sociedade brasileira de economia POLÍTICA 58 / janeiro 2021.

SCHWADE, T. M. M. **Ordenamento territorial das margens de rodovias federais no Amazonas: 50 anos do decreto-lei nº 1.164/7.** Tese (Doutorado) – FFLCH/USP, São Paulo, 2020.

SCHUBER, E. S. M. **Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós.** Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

SILVA, A. L. R. da. **O Brasil diante da globalização: a política externa do governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002).** Carta Internacional, v. 7, nº 1, janº-junº 2012. pp. 20-34.

SILVA, C. A. F. da. **A logística da hidrovia do Madeira na expansão da soja na Amazônia.** GEOgraphia, Ano 7, nº 14, 2006.

SILVA, G. J. C. da. **Investimentos em infraestrutura de transportes e desigualdades regionais no Brasil: uma análise dos impactos do Programa de aceleração do crescimento (PAC).** Revista de Economia Política, vol . 36, no 4 (145), pp . 840-863, outubro-dezembro, 2016.

SOUSA, S. B. de, *et al.* **Crédito Rural no Brasil: evolução e distribuição espacial (1969 – 2016).** Confins [online], nº 45, 2020. Disponível em <http://journals.openedition.org/confins/29836>. Data de acesso: 10 de maio de 2023.

TAVARES, J. C. **Eixos: novo paradigma do planejamento regional?** Os eixos de infraestrutura nos PPAs nacionais, na lirsã e na macrometrópole paulista. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 18, nº 37, set/dez 2016. pp. 671-695.

TEIXEIRA, R. A. e PINTO, E. C. A economia política dos Governos FHC, Lula e Dilma: dominância financeira, bloco no poder e desenvolvimento econômico. ***Economia e Sociedade [online]***, v. 21, nº spe, 2012. pp. 909-941.

THORSTENSEN, V. **Diálogos setoriais, União Europeia e Brasil.** Corredores logísticos multimodais. Desenvolvimento de redes transeuropeias de transporte e implantação do conceito do corredor no Brasil. São Paulo, 2016.

TINOCO, A. de C. **Metropolização do espaço: o exemplo de Itaituba no Baixo Tapajós - PA.** Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

TRINDADE JR., S-C. C. **Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia.** *Revista Mercator*, Fortaleza, v. 14, nº 4, número especial, pp. 93-106, 2015b .

UNITAPAJÓS. [*Homepage*]. Disponível em <https://www.unitapajos.com.br/page/home>.

VARGAS, G. **O discurso do rio Amazonas.** *Cultura Política – Revista de estudos brasileiros*, v. 1, nº 8, pp. 228-229, 1941 *apud* ANDRADE, R. Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta: Getúlio Vargas e a revista “Cultura Política” redescobrem a Amazônia (1940-1941). *Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Cienc. Hum.*, Belém, v. 5, nº 2, maio-ago. 2010. pp. 453-468.

WALLACE, A. R. Viagens pelo rio Amazonas e Negro, *apud* GONDIM, Nº **A invenção da Amazônia.** São Paulo: editora Marco Zero, 1994. p.135.

WERNER, D. e OLIVEIRA, F. L. P.. Infraestrutura no Brasil: da mercadejação à emancipação. XX ENANPUR 2023 – Belém 23 A 26 DE MAIO.

WESZ JR., V. J. *et al.* **Dinâmicas recentes do agronegócio no Oeste do Pará (Brasil):** expansão da soja e estruturação de corredores logísticos. *Mundo Agrário, La Plata (AR)*, v. 22, p. 1-19, agosto-novembro 2021.

YASSU, A. M. da S. e KLINK, J. J. **Finanças, infraestrutura e o espaço nacional:** da integração produtiva à desintegração neoextrativista da Nação. *In Dossiê Neoextrativismo e Autoritarismo. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 26, E202405pt, 2024.

ZHOURI, A. **Justiça ambiental, diversidade cultural e accountability.** Desafios para a governança ambiental. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 23, nº 68, outubro 2008. pp. 97-107.