



**GOVERNANÇA DA
INFRAESTRUTURA NO BRASIL**
Um olhar a partir de Itaituba e Miritituba

EQUIPE DO INESC

Conselho Diretor

Enid Rocha Andrade da Silva
Júlia Alves Marinho Rodrigues
Luiz Gonzaga de Araújo
Márcia Anita Sprandel
Pedro de Carvalho Pontual

Conselho Fiscal

Iliana Alves Canoff
Lucas de Alencar oliveira
Mario Lisbôa Theodoro
Suplente: Roseli Faria

Colegiado de Gestão

Iara Pietricovsky de Oliveira
José Antonio Moroni

Coordenadora da Assessoria Política

Nathalie Beghin

Gerente Financeiro, Administrativo e de Pessoal

Ana Paula Felipe

Assistente da Direção

Adriana Silva Alves
Marcela Coelho M. Esteves

Equipe de Comunicação

Ana Carolina Soares
Lívia Alcântara
Sílvia Alvarez
Thaís Vivas

Assessoria Política

Alessandra Cardoso

Carmela Zigoni
Cleo Manhas
Leila Saraiva Pantoja
Livi Gerbase
Márcia Acioli
Tatiana Oliveira

Assessoria Técnica

Dyarley Viana de Oliveira

Educador/a Social

Marcus Silva
Thallita de Oliveira

Contadora

Rosa Diná Gomes Ferreira

Assistente de Contabilidade

Ricardo Santana da Silva

Técnico de Informática

Cristóvão Frinhani

Auxiliares Administrativos

Adalberto Vieira dos Santos
Eugênia Christina Alves Ferreira
Isabela Mara dos Santos da Silva
Josemar Vieira dos Santos

Auxiliar de Serviços Gerais

Roni Ferreira Chagas

Estagiários/as

Cássia Cristina Pinheiro Lopes
Icaro Sousa Abreu
Victor Queiroz

APOIO INSTITUCIONAL

BIC – Bank Information Center
Charles Stewart Mott Foundation
CLUA – Climate and Land Use Alliance
Fastenopfer
Fundação Avina
Fundação Ford
Fundação Heinrich Böll
Fundar
IBP – Center on Budget and Policy
Priorities
ICS – Instituto Clima e Sociedade
KNH – Kindernothilfe
Malala Fund
Misereor
OSF – Open Society Foundations
ONU Mulheres
Oxfam Brasil
Pepsico do Brasil
PPM – Pão para o Mundo
Rainforest Foundation Norway
SAGE- New Venture Fund

INESC - Instituto de Estudos Socioeconômicos

Endereço: SCS Quadra 01 - Bloco L,
nº 17, 13º Andar Cobertura - Edifício
Márcia
CEP: 70. 3037-900 - Brasília/DF

Telefone: + 55 61 3212-0200

E-mail: inesc@inesc.org.br

Página Eletrônica: www.inesc.org.br

GOVERNANÇA DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL: UM OLHAR A PARTIR DE ITAITUBA E MIRITITUBA

Realização

Instituto de Estudos Socioeconômicos

Autoras

Tatiana Oliveira

Cecilia Vieira de Melo

Estagiário

Ícaro de Souza

Revisão gramatical

Ana Carolina Sá Gomes

É permitida a reprodução total ou parcial do presente texto, de forma gratuita, desde que sejam citados os autores e a instituição que apoiou o estudo e que se inclua a referência ao artigo ou ao texto original.

Brasília (DF), março de 2021

INESC

O [Instituto de Estudos Socioeconômicos](#) – Inesc, criado em 1979, é uma organização da sociedade civil brasileira, sem fins lucrativos, não partidária e com finalidade pública. A ação do Inesc orienta-se para ampliar a participação social em espaços de deliberação de políticas públicas. Em suas intervenções, utiliza o instrumental orçamentário como eixo estruturante do fortalecimento e da promoção da cidadania.

A fim de ampliar o impacto de suas ações, atua em parceria com outras organizações, movimentos e coletivos sociais. Tem uma agenda multitemática e articulada às demandas históricas de sujeitos de direitos e à luta social por garantia de direitos aos povos indígenas, quilombolas e camponeses, entre crianças, adolescentes e juventudes. O Inesc está inserido em debates relacionados ao direito à cidade, ao meio ambiente e à terra, entre outros.

PREFÁCIO

Em 2019, o Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) iniciou um estudo sobre a maneira pela qual o desmonte das políticas socioambientais e a promessa de intensificação dos investimentos em infraestrutura logística na região norte do país produziam um cenário com potencial de destruição florestal, invasão e desafetação de áreas protegidas que culminavam em graves violações de direitos de povos e comunidades tradicionais, indígenas e camponesas.

Tal diagnóstico sobreveio à observação de que passávamos por um momento de fortalecimento do modelo neoextrativista em curso desde anos anteriores, já que a eleição de um governo de extrema direita conduziu a um realinhamento de forças no plano nacional, fazendo convergir o programa econômico do governo e os interesses de grupos setoriais ligados ao agronegócio, à logística, à mineração e à geração de energia hidrelétrica.

Lamentavelmente, passados dois anos desde que elaboramos esse diagnóstico, confirmamos a nossa hipótese, sendo ela, ainda, agravada pela pandemia da Covid-19, pelo aprofundamento da crise democrática em âmbito nacional e pela militarização das instâncias decisórias da política ambiental.

Buscando responder aos desafios apresentados pela conjuntura, elaboramos dois guias ilustrados. O primeiro aborda a chegada dos investimentos em infraestrutura logística no distrito de Miritituba, município de Itaituba, na margem do Rio Tapajós, no Pará, além dos impactos socioambientais por eles provocados. O segundo apresenta uma análise sobre a governança da infraestrutura no Brasil. Por meio deste trabalho, lançamos um olhar atento para programas governamentais e propostas de ajustes legislativos que visam a uma adaptação econômico-financeira das políticas de infraestrutura a fim de atrair empreendimentos logísticos que passam a ocupar a Amazônia brasileira.

Com esse material, esperamos oferecer para organizações parceiras, movimentos sociais aliados e comunidades afetadas informações úteis, didáticas e acessíveis, não só para uma melhor compreensão do que se passa na região como também para servir de combustível à sua auto-organização e luta por direitos.

Boa leitura!

Iara Pietricovsky e José Antônio Moroni

ÍNDICE

1

Introdução

3

Austeridade e
financeirização das políticas
públicas na governança da
logística no Brasil

5

Conclusões

2

A infraestrutura
logística como uma
classe de ativos

4

A política de
infraestrutura
no Pará

6

Bibliografia

1

INTRODUÇÃO

De que forma o planejamento governamental para o setor de infraestruturas logísticas determinou a história recente do município de Itaituba? Que tipo de rearranjo regulatório esses programas e projetos demandaram ao longo do tempo? Como apontamos no primeiro guia desta série, há décadas estes programas buscam colocar em prática uma visão sobre modernização e desenvolvimento que subordina os territórios amazônicos, impondo a eles a lógica da mercadoria e do lucro. No entanto, desde 2007, o aprofundamento de um modelo econômico neoextrativista intensificou a destruição ambiental e gerou efeitos negativos concretos para o cotidiano da vida de pessoas e comunidades. Não é exagero dizer que esses indivíduos e grupos passaram a se ver reféns de uma gestão pública que não reserva espaço para escuta, consulta e muito menos consentimento.

Neste guia, começamos a traçar, de forma mais clara, a sobreposição entre o discurso econômico nacional-desenvolvimentista e o interesse corporativo. Sob esse ponto de vista, o efeito “ecocida” sofrido pelas minorias raciais e étnicas da Amazônia, que são também os “pobres”¹ da Amazônia, se fez visível. Por outro lado, um ciclo de lutas resultou de tudo isso. A sociedade civil organizada e os movimentos sociais se posicionaram contra os megaempreendimentos de infraestrutura envolvendo os setores energético e logístico que visam, sobretudo, às exportações de commodities agrominerais.

Em Itaituba, município localizado no estado do Pará, a expansão da fronteira agrícola brasileira do centro-sul para o norte do país recolocou na ordem do dia um projeto compartilhado por sucessivos governos: **a interiorização**

da infraestrutura logística voltada para a exportação.

Por isso, a questão central deste trabalho vai além do que precisamos compreender (a infraestrutura logística); analisar como e por que a expansão e a multiplicação dos equipamentos logísticos se dão nesse novo ciclo de investimentos é um esforço fundamental para uma leitura da conjuntura. Aqui, queremos discutir a quem a logística serve e como ela é concebida, financiada, construída e operacionalizada.

Nesse sentido, **nos perguntamos de que maneira a pressão por mais investimentos públicos nesse setor tem acirrado o dilema entre colocar o orçamento a serviço das empresas e de setores financeiros ou privilegiar as infraestruturas sociais que melhoram a vida das comunidades.** Do ponto de vista do Estado, a infraestrutura logística é um setor gigantesco, que mobiliza diferentes áreas da economia, gera empregos e favorece a arrecadação. Para as empresas, ela não é apenas um negócio que viabiliza o lucro. Pela sua escala, projetos logísticos são uma oportunidade para alterar a relação entre o Estado e o mercado em benefício deste último. Nesta equação, a sociedade e a natureza tornam-se elementos acessórios para os empreendimentos: seja legitimando-os por meio das narrativas sobre economia verde e negócios sustentáveis, seja como risco calculado do investimento.

Assim, neste segundo guia da série, veremos que a logística, em particular a logística portuária (que é o foco desta pesquisa), se insere em um processo global de reestruturação econômica e financeirização do desenvolvimento. **Tomada como um setor de grande relevância geopolítica e estratégica, a logística tem sido encarada como uma nova classe de ativos financeiros.** Isso significa que

¹ O conceito de “pobreza” tem uso controverso, porque sua definição é, em geral, caudatária de um paradigma moderno e ocidental, que não é necessariamente compartilhado por aqueles/as que são encaixados/as nessa categoria. Para análise do conceito, ver: UGÁ, Vivian. A categoria pobreza nas formulações de política social do Banco Mundial. Revista de Sociologia Política, n. 23, 2004, pp. 55-62.

o investimento em logística foi repensado. Mas uma coisa não mudou: Ele continua privilegiando o interesse privado ao coletivo.

A racionalidade por trás dos investimentos em logística leva a alterações regulatórias cujo objetivo alegado é atrair recursos e estimular uma visão do desenvolvimento. Ela também implica mudanças fundamentais na abordagem da gestão pública. Segundo essa visão, o Estado abre mão do papel de promotor das grandes políticas de caráter universal e promotor do bem comum, passando ao lugar de gestor de ativos, ou seja, de tudo aquilo que tem valor e está sob seu mandato legal, além de defensor dos acionistas. Trata-se de um Estado dedicado aos interesses de investidores e empresas, mas que descuida do povo, que mais precisa dele.

Estudos recentes mostram que esse modelo de crescimento econômico, em que a iniciativa privada parece ocupar o lugar dos governos na promoção de políticas, na verdade, contribui para a transferência massiva de recursos públicos para empresas e indivíduos já muito ricos, gerando prejuízos ao bem-estar da maioria da população.

Esse processo tem sido caracterizado como um **extrativismo financeiro**, justamente porque desvia os recursos disponíveis para a realização de direitos, fomentando, ao contrário, um quadro crítico de desigualdades. Com base nessa hipótese, abordaremos o modo como o Estado brasileiro (em suas esferas federal, estadual e municipal) vem se adaptando para atender aos interesses de empresas e grandes corporações transnacionais em relação ao direcionamento do investimento, bem como à localização, à cons-

trução, à operação e aos instrumentos legais que regulam os usos das infraestruturas logísticas portuárias.

Para isto, o guia está organizado em três seções. A primeira analisa o debate sobre o investimento em infraestrutura na esfera internacional a fim de ilustrar brevemente de que forma essa pauta vem sendo construída e ditada por organismos multilaterais e instituições financeiras. A segunda seção trata dos esforços do Estado brasileiro, na esfera do governo federal, para tornar concreta uma certa visão da logística no plano nacional. Na terceira seção, iniciamos um estudo sobre o estado do Pará e o município de Itaituba para mostrar de que maneira tais movimentações e políticas se fazem realidade no território. Nas considerações finais, argumentamos que o olhar sobre a infraestrutura logística e os seus efeitos socioambientais constitui um ponto de vista privilegiado para entender as grandes transformações pelas quais o Brasil vem passando: crise democrática, financeirização e fome.

NOTA METODOLÓGICA

O objetivo deste trabalho é compreender como a política de infraestrutura logística no Brasil, particularmente no setor portuário, se relaciona com esforços de financeirização e privatização da infraestrutura, contribuindo para forjar o dilema identificado no primeiro guia desta série: de um lado, recursos públicos são destinados ao setor de logística em benefício de grandes empresas privadas; de outro, infraestruturas sociais demandadas pela população são abandonadas ou sequer são consideradas no planejamento público estadual e municipal.

Dessa maneira, nos apoiamos em fontes secundárias, uma vez que a pandemia de Covid-19 dificultou o acesso a fontes primárias. Assumimos o compromisso de conhecer e citar autoras e autores paraenses que há anos se debruçam sobre a realidade dos territórios amazônicos. É o caso da produção de Edna Castro (2012, 2014), Jondison Cardoso Rodrigues (2016, 2019) e Jovenildo Cardoso Rodrigues (2016), que nos inspiraram e foram amplamente consultados para este trabalho.

Também buscamos informações em fontes primárias de órgãos estatais, organismos internacionais e institutos de pesquisa e política aplicada relevantes para a agenda da infraestrutura. Finalmente, contamos com depoimentos e entrevistas de acadêmicos, gestores e representantes que atuam nos parlamentos em Brasília e no Pará.

Os resultados da pesquisa, aqui apresentada, são de inteira responsabilidade das suas autoras. No entanto, gostaríamos de agradecer a todas e a todos que contribuíram, direta ou indiretamente, para a elaboração deste guia.



Elaboração: Inesc



**A INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA
COMO UMA CLASSE DE ATIVOS**

Desde a crise econômico-financeira de 2007/2008, investidores privados têm incidido nas políticas nacional e internacional em busca de novos nichos de mercado capazes de garantir altas taxas de lucro. Na expectativa de se retomar o crescimento econômico após esse momento de desestabilização dos mercados, megaprojetos de infraestrutura logística vêm se consolidando como uma nova classe de ativos financeiros que proporciona grandes benefícios para investidores e corporações transnacionais.² O investimento em infraestruturas econômicas, como a logística (rodovias, hidrovias, ferrovias, portos e aeroportos), mobiliza recursos massivos, admite o jogo especulativo do mercado financeiro e pode dinamizar diferentes áreas da economia, trazendo projeção e outras recompensas para os agentes públicos que conseguem desatar os nós desse setor em favor das empresas. Em parte, isso acontece porque **a margem de endividamento dos governos e das empresas é ampliada durante a fase de construção dos projetos logísticos.**

2 Para um debate aprofundado sobre a infraestrutura enquanto classe de ativos e mecanismo primordial de extração financeira na atual etapa do capitalismo, ver: HILDYARD, Nicholas. Licensed larceny: infrastructure, financial extraction and the Global South. Manchester University Press, 2016.

Infraestrutura econômica e infraestrutura social

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), uma fundação pública federal ligada ao Ministério da Economia, define infraestrutura econômica como aquela que busca dar suporte às atividades do setor produtivo. É o caso da oferta de combustíveis e eletricidade, das telecomunicações e da logística. Em um documento publicado em 2010, o Instituto ressalta a capacidade deste tipo de investimento de reduzir custos de produção, facilitar a circulação e a distribuição de mercadorias, além de impulsionar o desenvolvimento tecnológico. Por outro lado, a infraestrutura social e urbana é vista como o conjunto de equipamentos que contribuem para o bem-estar dentro das cidades, servindo de critério para a fixação de indivíduos e empresas em um determinado espaço. Alguns exemplos são: água e saneamento, habitação, mobilidade, segurança, escolas, hospitais, internet e cultura digital, entre outras.

Fonte: IPEA. Infraestrutura Econômica no Brasil: Diagnósticos e Perspectivas para 2025. Livro 6, vol. 1. Brasília: Ipea, 2010.

O PODER DA LOGÍSTICA

Outro aspecto a ser considerado é que **a logística é um tipo específico de poder: o poder de regular a escassez**. Daí a sua importância econômica e geopolítica. Vejamos como:

Na chamada “revolução logística”, que aconteceu entre as décadas de 1960 e 1970, esse setor ainda era pensado como uma mera etapa de circulação e distribuição da produção industrial. Isso significa que a logística em si não era vista como capaz de contribuir para a formação do lucro de uma empresa. No entanto, o progressivo desenvolvimento da tecnologia possibilitou a organização da produção em cadeias ou redes espalhadas por todo o mundo. A partir da constituição dessas redes globais de produção, pouco a pouco, **a circulação também passa a ser uma esfera em que o valor é criado**.

Ronald H. Ballou é um economista dos Estados Unidos que estudou o peso das “cadeias de suprimentos” (supply-chain networks) para um mundo globalizado. Seu trabalho teve grande importância para a reestruturação das empresas e indústrias em meados da década de 1960.

Como se cria valor na circulação?

A logística é capaz de criar valor por meio da circulação quando integra finanças, marketing e produção.

Para Ronald H. Ballou, guru da logística empresarial, isso significa que a missão da logística é “colocar os produtos ou serviços certos no lugar certo, no momento certo e nas condições desejadas, dando ao mesmo tempo a melhor contribuição possível para as empresas”.

Paulo Guedes, ministro da Economia do Brasil, afirma: “Bem realizadas, as atividades de planejamento e de execução logística, além de diminuir os custos de movimentação de mercadorias e pessoas, possibilitam, a empresários e governos, acesso a novos mercados de insumos e produtos, ajudam a alavancar a força do marketing, a captar consumidores e fornecedores mais distantes, a agregar valor ao produto, a gerar satisfação ao cliente e a promover o crescimento e o desenvolvimento econômicos.”

Fonte: Ronald H. Ballou. Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial. Ed. Bookman, 2007; Guedes, Paulo Roberto. Infraestrutura logística brasileira: Desafio e Solução. Organização e Financiamento. Setembro de 2016, Disponível em: <https://bit.ly/3uH3Cu4>

Essa foi uma grande transformação na história do capitalismo, porque alterou o modo como o “valor” das coisas é percebido e colocou a produção em uma posição subordinada às operações do marketing, das finanças e das cadeias de abastecimento.

Uma consequência desse modo de organização da produção é a **hiperespecialização dos países inseridos na divisão internacional do comércio**. Isto é o que vem acontecendo no Brasil, por exemplo, que se especializou no fornecimento de produtos agrominerais ao mundo, enquanto importa mercadorias transformadas industrialmente. Sem a logística, que funciona como o “esqueleto do capitalismo”, a segmentação em escala mundial da produção não seria possível. O outro lado dessa hiperespecialização é a homogeneização do consumo (e, conseqüentemente, dos modos de vida) já que a produção local tende a ser substituída por megaempresas provedoras de produtos e serviços.

Assim, podemos dizer que a logística se tornou um fator-chave para o desenvolvimento econômico, pois **é através dos corredores de exportação que se faz o controle da circulação e, portanto, da escassez ou da disponibilidade, dos insumos e das mercadorias** em um contexto em que os países são altamente dependentes uns dos outros.

Atualmente, a logística é uma das áreas da economia que comandam a formação do valor e da riqueza. Nisto, ela se soma a setores tais como a gestão, a economia criativa, o marketing e atividades de pesquisa e desenvolvimento de produtos. O que todas essas áreas têm em comum é o fato de que todas elas se dedicam a organizar e a definir tendências para todos os demais setores da economia. Por

isso, são capazes de gerar muito valor e, portanto, muito dinheiro. Foi dessa maneira que se reconfigurou o interesse das megacorporações pelo controle da distribuição/circulação das mercadorias.

Já não é a produção que determina o ritmo da distribuição; é a demanda em tempo real (*just in time*) que faz as grandes estruturas logísticas funcionarem, ativando, desta maneira, a produção.

Você sabia?

Na pandemia, a logística foi considerada setor prioritário por governos de diversas partes do mundo, ficando de fora das medidas que propunham a restrição das atividades econômicas em setores não essenciais.

A partir de uma estrutura monopolista do mercado, as empresas que controlam a logística mundial ditam a disponibilidade ou a escassez dos produtos, em um jogo viciado, no qual os benefícios se reverterem sempre a seu favor.⁴ A escassez (e, portanto, a miséria, a fome e o endividamento familiar) é somente um dos elementos que aquece a mesa de apostas.

³ Para saber mais, ver: OLIVEIRA, Gustavo de L. T. The geopolitics of Brazilian soybeans. In: The Journal of Peasant Studies, 2015.

⁴ Para saber mais, ver: MEZZADRA, Sandro; NEILSON, Brett. The politics of operations: excavating contemporary capitalism. Duke University Press, 2019.

Quem são as ABCDs?

As ABCDs são empresas gigantes que figuram nos rankings das maiores comercializadoras de grãos, sementes, trigo, óleos, oleaginosas, soja, milho, cacau, café, arroz, açúcar, sal, suco de laranja, fertilizantes, metais, carvão, plástico, petróleo e gás. Aqui, elas são definidas como atravessadores porque não produzem nada. O lucro extraído das suas atividades vem da intermediação e da especulação com produtos primários. Sabe-se que, juntas, as ABCDs controlam em torno de 80% da produção e da comercialização global de soja. Na América do Sul, elas detêm em torno de 85% do total de exportações dessa commodity. Estão presentes em Miritituba/PA: ADM/Glencore/Transportes Bertolini, Bunge/Amaggi, Cargill e Louis Dreyfus Company/Cianport, além da Hidrovias do Brasil.

UMA NOVA LÓGICA PARA A GOVERNANÇA E O FINANCIAMENTO DOS EMPREENDIMENTOS LOGÍSTICOS

Como vimos, dado que a logística ocupa uma posição central para o funcionamento da economia mundial, o setor é visto como diretamente relacionado às expectativas de crescimento econômico dos países. Por isso, o investimento nesse tipo de infraestrutura ganhou destaque em um contexto de acirrados debates sobre as soluções para a crise global. Além disso, a pandemia tornou a discussão sobre recuperação econômica uma urgência.

Antes da pandemia, projeções feitas por consultorias corporativas e instituições financeiras globais chegavam a apontar a necessidade de investimentos da ordem de US\$ 2 trilhões anuais em infraestruturas nos países emergentes.⁵ Esse cenário foi considerado irreal em vista da dívida pública crescente e das amarras fiscais que, desde os anos 1990, passaram a restringir investimentos públicos diretos, impactando serviços públicos essenciais e infraestruturas, além de pressionar pela sua transferência à iniciativa privada. Nesse contexto, a dificuldade em viabilizar o financiamento público das obras de infraestrutura logística foi aproveitada pelo mercado como oportunidade para a introdução de uma nova lógica de planejamento para o setor.

⁵ McKinsey & Company, Ali Abid Hussain, Selim Jeddi, Kannan Lakmeharan and Hasan Muzaffar. Unlocking the private-sector financing in emerging-markets infrastructure, October 2019.

⁶ A iniciativa do Banco Mundial de atrair investimento privado para o setor de infraestrutura parte de uma estratégia ampla que envolve a financeirização dos empréstimos para desenvolvimento. Inicialmente chamada de “De Bilhões para Trilhões”, acabou sendo rebatizada de “Maximizar o Financiamento para o Desenvolvimento”. Para um histórico desse processo e alguns de seus desdobramentos e impactos, ver: ROWDEN, Rick. From the Washington Consensus to the Wall Street Consensus: the financialization initiative of the World Bank and multilateral development banks. Heinrich Böll Stiftung, 2019.

A disputa sobre o conceito de planejamento

A ideia do “planejamento” sempre foi objeto de disputa política no Brasil. Entre 1944 e 1945, por exemplo, o industrial paulista Roberto Simonsen e o economista neoliberal Eugênio Gudín protagonizaram um debate sobre a necessidade da intervenção estatal para se planejar (ou não) uma política de desenvolvimento nacional baseada na industrialização. A postura que defendia um forte papel do Estado na promoção da industrialização, em contraposição aos que apostavam na exportação maciça de commodities, ficou conhecida como desenvolvimentista.

No entanto, a percepção do agronegócio como uma indústria confundiu esse debate. Quando se fala em planejamento, o que está em jogo hoje é a capacidade do Estado para estruturar projetos e mercados a fim de oferecê-los à exploração das empresas. Não se trata de uma discussão sobre crescimento econômico com justiça social. Em nome da liberdade para empreender e da crescente responsabilização individual pela sobrevivência, muitas vezes, essa abordagem conduz ao desmonte dos serviços públicos e à sua privatização. Consequentemente, o planejamento se volta à oferta de condições e garantias para os negócios, e não para os cidadãos.

A agenda da infraestrutura vem sendo apresentada e defendida por alguns dos países mais ricos do mundo, além de instituições financeiras internacionais, bancos de desenvolvimento/fomento e organismos multilaterais. Todos esses atores insistem em uníssono: **a retomada do crescimento seria impossível sem investimento em grandes infraestruturas**. A realização dessa promessa dependeria, no entanto, da participação das empresas (mas não da sociedade civil nem dos movimentos sociais) em sua concepção, seu planejamento, seu financiamento e sua execução.⁶

Distintas organizações internacionais recomendam observar a eficiência econômica (utilidade, tempo e recursos) e, às vezes, socioambiental (negociação de direitos e alívio aos danos ambientais) dos projetos. Assim, um “bom ambiente de negócios”, isto é, aquele que está apto a atrair o investimento privado no setor de infraestrutura, particularmente em países do Sul Global, envolveria os seguintes aspectos: **garantir disponibilidade de recursos, estabelecer parcerias com a iniciativa privada, melhorar a governança dos projetos e criar capacidades estatais**.

IMAGEM 2

Instrumentos para “destravar” o financiamento privado de infraestrutura em países emergentes, segundo os representantes do mercado



Fonte: Ali Abid Hussain et al. Unlocking private-sector financing in emerging-markets infrastructure. McKinsey & Company. October 2019.
Elaboração: Inesc

Nessa linha, um relatório elaborado pela empresa de consultoria Oliver Wyman⁸ e realizado em parceria com a Marsh e McLennan Companies (Empresas Marsh e McLennan), com o Council of the Americas (Conselho das Américas) e com o The Bretton Woods Committee (Comitê de Bretton Woods), lançado em junho de 2018, apresenta os desafios

e as oportunidades para o investimento em infraestrutura no Brasil. Como resultado dessa análise, argumenta-se que existem, ao menos, quatro áreas de risco para o investidor privado a serem endereçadas pelos governantes brasileiros: **(i) compras governamentais, (ii) licenciamento ambiental, (iii) agências regulatórias e (iv) atrasos nas obras e na tomada de decisão pelo investimento.** Em todos esses casos, propõe-se a revisão da legislação vigente, a desburocratização ou a simplificação dos processos licitatórios, a flexibilização da atuação dos órgãos de controle e a participação da iniciativa privada na estruturação dos empreendimentos.

INFRAESTRUTURA VERDE E RESILIENTE

Outra característica dos investimentos em infraestrutura de hoje é a busca pela certificação de sustentabilidade. Um dos princípios orientadores para o investimento em infraestruturas verdes e resilientes são os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) criados pela Organização das Nações Unidas (ONU) no âmbito dos acordos para uma Agenda 2030.

O ODS n. 9 recomenda que o planejamento, a construção, o monitoramento e a gestão de novas infraestruturas devem contribuir para a transição a economias de baixo carbono, bem como para a promoção dos chamados serviços ecossistêmicos. A resiliência é outra preocupação, que se refere à capacidade de uma infraestrutura para resistir, absorver ou se recuperar dos impactos provocados pelos efeitos das mudanças climáticas ou por desastres de maneira rápida e eficiente.

⁸ ABRAO, Ana Carla. Brazil infrastructure investment opportunities: beyond the elections. Oliver Wyman, Council of the Americas, The Bretton Woods Committee, Marsh and McLennan Companies. 21th June 2018.

ESG: metodologia para a análise de risco e financiamento de projetos

ESG é uma sigla, em inglês, que significa Environmental, Social and Governance, ou, em português, Meio Ambiente, Social e Governança (MASG). Ela designa um método de análise “multivetorial” dos riscos envolvidos na promoção ou na adesão de uma empresa a um projeto desenvolvido por meio de parceria com outras empresas ou com o poder público. Por isso, além das questões econômicas e financeiras tradicionalmente levantadas para definir a viabilidade de um projeto, aspectos ambientais, sociais e de governança corporativa passam a ser considerados no processo de tomada de decisão das empresas. O ESG tem o objetivo de minimizar elementos de incerteza que possam levar à perda do investimento inicialmente realizado. Busca, assim, garantir a sua capacidade de capitalização e retorno financeiro, e não promover políticas para o bem-estar comunitário ou de preservação ambiental. Em linhas gerais, o que se pretende ao abordar os efeitos socioambientais negativos de um empreendimento é evitar conflitos que venham a atrasar a execução de um projeto **e que levem à judicialização do empreendimento, gerando, assim, insegurança jurídica para o investidor, além de prejudicar a imagem de uma empresa e a sua projeção de lucro.** É cada vez mais difícil responsabilizar empresas pelo impacto social e ambiental deixado pelas suas atividades.

Fonte: Análise das autoras a partir de pesquisa sobre a adesão de investidores ao conceito de ESG, publicada por ey.com e citado em CEBEDS - Conselho Empresarial Brasileiro para o desenvolvimento sustentável. Disponível aqui: <https://bit.ly/3btVjtW>



**AUSTERIDADE E FINANCEIRIZAÇÃO DAS
POLÍTICAS PÚBLICAS NA GOVERNANÇA DA
LOGÍSTICA NO BRASIL**

Vamos voltar ao retrato de Miritituba e região trazido no primeiro guia desta série: grandes intervenções, obras e instalações destinadas a tornar operacional um pequeno trecho da rede global de produção dedicada a commodities agrícolas. Como vimos, a gestão dessas estruturas, em particular as Estações de Transbordo de Carga (ETCs) localizadas às margens do Rio Tapajós, é feita por grandes empresas do agronegócio nacional, por operadoras logísticas e pelas maiores tradings de bens primários do mundo. Sua concepção, seu planejamento e sua instalação alteram as dinâmicas do território tanto do ponto de vista econômico quanto socioambiental e cultural. Apesar disso, é frequente que o povo somente seja informado dos planos do governo, sem que haja um momento em que a sociedade possa se fazer escutar. Audiências públicas e consultas aos potenciais afetados, assim como as precauções estabelecidas pela exigência do licenciamento ambiental, são, cada vez mais, consideradas meros entraves burocráticos que atrasam obras.

Neste capítulo, vamos mostrar como aquilo que acontece em Miritituba reflete as grandes tendências da economia e da administração pública, além de nos ajudar a traduzir certas características dos programas nacionais de infraestrutura logística. Com isso, não queremos apagar as especificidades que encontramos na região, apenas mostrar como a singularidade percebida desde o local se relaciona a um contexto mais amplo, que serve de pano de fundo para as iniciativas no setor logístico. Abaixo destacamos algumas dessas grandes tendências. Em seguida, avançamos para a apresentação dos programas de investimento em logística planejados pelo governo brasileiro. É importante mencionar que, apesar de propormos uma descrição

abrangente do tema, vamos dar ênfase à análise sobre as transformações da política portuária no Brasil (principalmente entre 2007 e 2020). Isso acontece como reflexo direto da pesquisa realizada para o primeiro guia desta série, que aborda os efeitos da privatização portuária sobre a população de Miritituba.

GRANDES TENDÊNCIAS DA FINANCEIRIZAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Estado neoliberal é resultado de um modelo de organização da administração pública que propõe mudar o escopo de atuação do Estado. A visão neoliberal estabelece como prioridade o estímulo ao investimento privado e, assim, procura dar às empresas o direito de explorar a grande maioria dos serviços públicos, transformando-os em mercadorias. Por isso, as empresas públicas são vendidas enquanto se promove o desmonte das políticas sociais e ambientais. Outro aspecto da concepção de mundo neoliberal é a crença de que os ricos contribuem para o desenvolvimento da economia dos países enquanto os mais pobres representam despesas ao conjunto da sociedade. Assim, a defesa da redução dos impostos para as empresas e as maiores fortunas, além da desregulação sobre atividades financeiras dos grandes brancos e agentes especulativos, é motivada pela compreensão de que esse tipo de medida estimula os negócios e impulsiona o crescimento econômico do país. Esse perfil “gerencialista” do Estado contrasta com outras ideias sobre o governo, segundo as quais o poder público tem a responsabilidade de garantir direitos através da estruturação de políticas, da incidência sobre as desigualdades e até da participação direta na economia visando à estabilidade

do financiamento público e a sua coerência em relação ao bem comum. Esta última visão foi consagrada pela Constituição da República de 1988, mas tem sofrido ataques que buscam reescrevê-la como uma constituição de caráter neoliberal.

Globalização foi um movimento iniciado por volta da década de 1970 com a finalidade de abrir os mercados nacionais de bens e serviços e flexibilizar as regras do sistema financeiro. A razão alegada para isso foi tornar o investimento externo viável economicamente. Uma das suas consequências foi o processo de desconcentração industrial, o que, mais tarde, configurou as chamadas redes globais de produção ou cadeias de abastecimento. Grandes investidores dos países ricos passaram a deslocar os parques industriais sob o seu comando para países então considerados subdesenvolvidos, onde encontravam menores custos fixos e maiores taxas de retorno para os seus negócios. Relações de trabalho menos protegidas ou uma legislação ambiental menos proibitiva foram consideradas aspectos positivos que contribuiriam para a atração do investimento. Assim, a globalização marca um período de internacionalização do capitalismo, sendo a concentração da riqueza nas mãos de grandes investidores institucionais uma das suas principais estratégias. Esse esquema é o “pulo do gato” para entender a assimetria de poder entre Estados e grandes aplicadores financeiros internacionais, com uma balança que pende para os últimos. O papel do Brasil nas cadeias globais de abastecimento como fornecedor de matérias-primas reproduziu o padrão de inserção subordinada do país na economia global. No entanto, à medida que gera divisas para o país, também justifica a desindustrialização como estratégia de desenvolvimento a ser perseguida. O cha-

mado “boom das commodities” agropecuárias e minerais aconteceu quando essas mercadorias passaram por um período de valorização nas bolsas de valores estrangeiras. No período da nossa análise, a elevação dos preços da carne e dos grãos brasileiros no mercado externo reforçou essa narrativa do agronegócio como principal setor da economia brasileira e transformou o modelo de crescimento nacional. Embora a sociedade como um todo perca com essa inserção subordinada nas redes globais de produção, as elites econômicas nacionais continuam registrando lucros altos.

Austeridade é uma ideia importante para compreender o debate econômico atual. De forma geral, podemos dizer que a austeridade corresponde à institucionalização da visão neoliberal sobre a administração pública e a organização social. Austero significa rígido e inflexível. No vocabulário econômico, a “austeridade” implica cortes radicais no gasto público, cortes rígidos e inflexíveis, que não podem deixar de ser feitos. Trata-se de uma política que passou a vigorar por volta de meados da década de 1990, quando, já sob um cenário de estabilização monetária, a contração dos investimentos governamentais passou a ser usada como mecanismo para controlar a inflação e para resolver a dificuldade de pagar as despesas públicas, uma realidade enfrentada por muitos países que atravessavam crises econômico-financeiras. No Brasil, o modelo econômico que ficou conhecido como neodesenvolvimentismo buscou reativar uma política de investimento do Estado. No entanto, depois da crise financeira de 2007/2008, as discussões sobre a necessidade de planejamento, associado à narrativa de contenção de despesas, voltaram com força total, **reafirmando a centralidade da disputa pelo orçamento para garantir a execução da política pública.** Foi sob esse

contexto que, ao longo dos últimos vinte anos, o governo brasileiro aprovou medidas que impuseram uma política de austeridade de longo prazo. A partir de 2015, sucessivos cortes nos recursos públicos passaram a caracterizar os esforços governamentais para supostamente conter a crise global que havia chegado ao país, abandonando a perspectiva de uma **política anticíclica** para contrapor a conjuntura de crise. O passo seguinte foi a aprovação, em 2016, de uma medida que, somada à regra de **responsabilidade fiscal vigente**, conduziu ao engessamento da capacidade do Estado para fazer investimentos. Essa medida é a Emenda Constitucional nº 95/2016 (também conhecida como “Teto de Gastos”), que estabelece um limite para o crescimento das despesas do governo por um período de vinte anos. Essa maneira de estruturar a política econômica tem se mostrado nefasta, levando ao sucateamento dos serviços públicos e das infraestruturas econômicas e sociais. Ela também tem atingido as políticas socioambiental e climática do país, uma vez que tem levado a cortes sistemáticos no orçamento federal destinado aos órgãos ambientais e fundiários, como a Funai, o Ibama, o ICMBio e o Incra.⁹ Essa conjunção de fatores (que alimenta o argumento da ineficiência, da incapacidade ou da impossibilidade de os próprios governos financiarem as políticas públicas) é utilizada para justificar a necessidade de envolvimento do setor privado na promoção das infraestruturas no país.

⁹ Ver análise Um país sufocado: Balanço do Orçamento Geral da União 2020, publicado pelo Inesc. Disponível em: <https://www.inesc.org.br/umpaissufocado/>

Política anticíclica é aquela que vai na contramão da maré econômica vigente. Por exemplo, no caso de uma crise econômica, em vez de cortar despesas, é recomendado que o Estado reforce sua intenção de gastar. Já em um momento de crescimento dos mercados, o governo deveria ser capaz de recuar o investimento em setores não prioritários.

Novos arranjos contratuais vêm reconfigurando a relação entre público e privado. Junto a propostas de maior participação da iniciativa privada na oferta de serviços essenciais à população, aparecem demandas por ajustes regulatórios que visam estabelecer um sistema de garantias públicas para o investimento privado. Na prática, isso significa resguardar os interesses dos acionistas envolvidos direta ou indiretamente em um projeto, aos quais são garantidos os lucros, enquanto os riscos continuam com o Estado e com a população. No Brasil, esses novos arranjos contratuais começam a aparecer principalmente na década de 1990. De início, o Estado se desfez de empresas públicas e propriedades. Já na virada para o século XXI, os serviços públicos (tais como água e energia, telecomunicações e gestão de estradas e rodovias) passam a ser o ativo mais cobiçado pelos mercados. Essa movimentação é realizada por meio de **privatizações**, que podem acontecer por instrumentos contratuais diversos, indo muito além da simples venda ou doação de um ativo para a iniciativa privada. Nas **concessões**, por exemplo, o poder público delega a prestação de um serviço público à iniciativa privada por determinado período de tempo. Nesse formato, a empresa concessionária

será remunerada pela tarifa cobrada dos usuários ou pela exploração das chamadas receitas acessórias (não tarifárias), muitas vezes financeiras. No final do contrato, os ativos concedidos à iniciativa privada devem retornar ao Estado, que poderá passar a administrá-lo ou concedê-lo novamente. Com as **parcerias público-privadas** (PPP), é o poder público quem remunera a empresa privada diretamente. A depender do modelo de PPP, a contrapartida do poder público pode representar a integralidade da remuneração recebida pela empresa ou ser combinada com a cobrança de tarifas e a exploração de receitas da administração do serviço. Embora existam diferenças entre os modelos contratuais, um traço da contratação de grandes corporações privadas pelo Estado, além da falta de transparência e participação popular, é a existência de brechas jurídicas muito bem aproveitadas pelas corporações e seus exércitos de consultores e escritórios de advocacia. A exigência de equilíbrio econômico-financeiro de contratos, por exemplo, é um recurso muito utilizado para fazer o Estado pagar mais e mais às empresas. No fim das contas, qualquer que seja o modelo contratual, é muito difícil para a sociedade resgatar integralmente o seu patrimônio uma vez que ele tenha sido concedido à iniciativa privada. É por isso que classificamos todas as modalidades acima como privatização.

As PPPs são eficientes para a garantia de direitos?

A falta de comprovação do sucesso de PPPs no setor de infraestrutura não tem sido um obstáculo à sua contínua recomendação pelo Banco Mundial e por outros organismos multilaterais. A Eurodad, rede europeia que monitora a dívida e o desenvolvimento econômico dos países, realizou uma pesquisa em que avaliou dez projetos de PPPs em diferentes setores da infraestrutura em quatro continentes. O relatório final ilustra alguns dos problemas mais comuns a este modelo e desafia a compreensão de que este arranjo tem capacidade para entregar resultados que contribuam para a garantia de direitos, atendendo ao interesse social. Na conclusão, destaca-se a importância da luta por serviços públicos de qualidade, resguardando parâmetros de transparência e controle social e democrático, além do financiamento público.

Fonte: EURODAD, 2018.

Mudanças na estrutura do financiamento também fazem parte dos ajustes que visam promover o investimento em infraestruturas. Como os riscos desse tipo de investimento são altos, em razão da sua complexidade (volume de recursos, caráter multissetorial, tempo de execução e prazo para a realização de lucros) e do cenário de incertezas em relação à estabilidade econômica dos países, têm surgido propostas de modificação nos instrumentos de financiamento aplicados às infraestruturas. **De modo geral, trata-se da**

10 Pontuamos, no entanto, alguns marcos importantes, anteriores ao recorte temporal proposto, que serviram de base às reformas legislativas que se seguiram e que consolidaram a privatização da gestão portuária. O Programa Nacional de Desestatização (PND), lançado por Fernando Collor (então PRN, hoje PROS) em 1990, foi enviado ao Congresso na forma da Medida Provisória 155/1990, posteriormente convertendo-se na Lei nº 8.031/1990, aprovada já no governo Itamar Franco. Nos mandatos de Fernando Henrique Cardoso (PSDB), a agenda de privatização ganhou intensidade. Destaca-se o lançamento dos programas Brasil em Ação (1996-1999) e Avança, Brasil (2000-2003) e a atualização do PND (Lei nº 9.491/1997). O governo FHC privatizou mais de 100 empresas estatais e abriu, definitivamente, o caminho para a gestão privada de diversos setores estratégicos, tais como a logística e alguns serviços públicos essenciais. Em relação à infraestrutura logístico-portuária, o ex-presidente promulgou a Lei nº 8.630/1993, chamada de Lei de Modernização dos Portos, que deu início à guinada privatista da gestão portuária brasileira.

criação de dispositivos que simulam a economia de recursos públicos ao fragmentar a estrutura do financiamento.

Isso acontece por meio da multiplicação dos provedores de recursos em nível nacional ou internacional, assim como pela transformação do papel dos bancos públicos, multilaterais e de fomento. A tendência é que o financiamento de grandes projetos passe a ocorrer via endividamento dos estados e das empresas. A relevância dos bancos públicos, por exemplo, deixa de ser medida pelo volume de empréstimos que realizam ou pelas operações no mercado de capitais de que participam. Sob este ponto de vista, um banco público é tão mais eficaz quanto maior for a sua colaboração para o processo de “desestatização da economia”. O banco público se torna assim um estruturador de projetos para a iniciativa privada, e não um instrumento de crédito pautado pelo interesse público e coletivo. As altas taxas de juros cobradas por bancos para financiar o investimento privado têm alterado as formas de alavancagem de créditos, o que é feito atualmente por meio da emissão de títulos de dívida pelas empresas ou via empréstimo subsidiados com dinheiro público.

Contrapartidas do setor privado também fazem parte da contratação de um serviço ou parceria entre o Estado e uma empresa. Essas contrapartidas dependem do tipo de risco e dos efeitos de uma determinada atividade de exploração econômica. Do ponto de vista legal, elas são estabelecidas com base em uma série de levantamentos de informação (compliance/due diligence) cujo objetivo é identificar os riscos potenciais vinculados a um investimento. Se um empreendimento impõe transformações importantes para as dinâmicas socioterritoriais em uma comunidade, medidas devem ser estabelecidas para aliviar o impacto causado. Esse levantamento é discutido e negociado entre Estado e empresas e/ou entre o financiador de um empreendimento e a empresa que o promove. Geralmente, a população sequer é

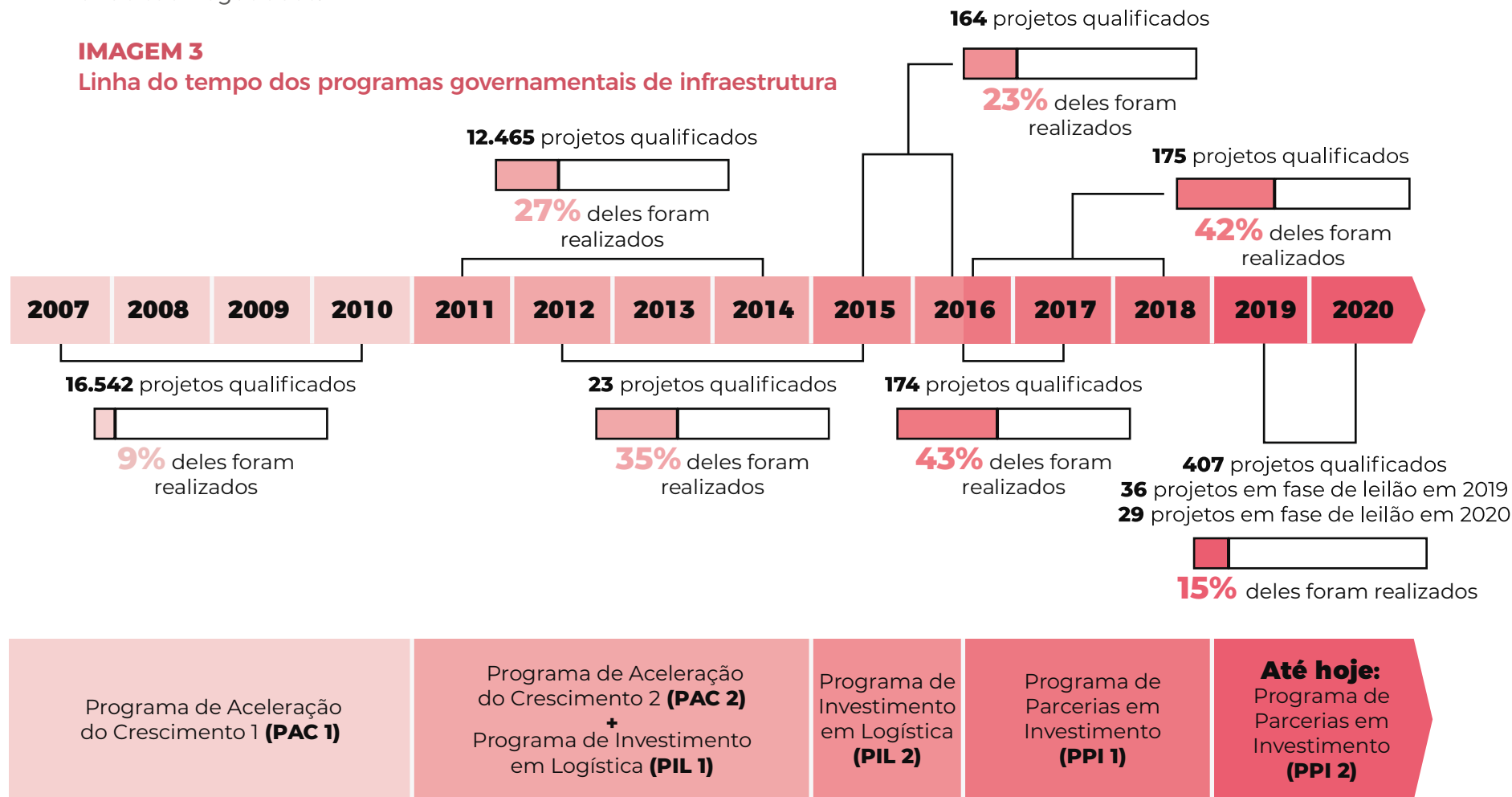
ouvida. Depois que essas medidas de mitigação são acordadas entre as partes, seu cumprimento deve ser monitorado e fiscalizado. No entanto, sob a alegação de “modernizar”, “desburocratizar” ou apenas “simplificar processos”, esse tipo de acompanhamento e análise tem sido transferido para as próprias empresas, que passam a “autodeclarar” os efeitos positivos e negativos potencialmente gerados pelo seu empreendimento. Aqui, mais uma vez, vemos como a narrativa sobre a crise e a suposta ineficiência do Estado acaba oferecendo os elementos para que as empresas possam expandir as suas atividades sem se submeterem ao controle externo do agente público ou da população. Um exemplo de desrespeito às contrapartidas estabelecidas para o exercício de uma atividade de exploração econômica, bem como de ausência de fiscalização por parte do Estado ou da entidade financiadora, é o da Hidrovias do Brasil e da International Finance Corporation (IFC), em Miritituba, [conforme denúncia do Inesc](#).

EVOLUÇÃO DOS PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Nesta seção, vamos apresentar um panorama dos programas governamentais de infraestrutura logística. Aqui, o nosso objetivo é mostrar algumas das adaptações propostas para o setor, em particular no que se refere a rearranjos regulatórios e estratégias orçamentárias e de financiamento para tornar o investimento possível.¹⁰ Por isso, nossa análise será guiada por um recorte temático e temporal específico: o **setor da infraestrutura logístico-portuária entre 2007 e 2020**. Isso se justifica porque, em Miritituba, são os terminais portuários que causam os maiores impactos negativos

do ponto de vista socioambiental. Em relação ao marco temporal, ele corresponde ao momento em que o país opta por renovar o seu compromisso com uma política de inserção internacional baseada na exportação de commodities agrícolas e minerais, aproveitando o chamado “boom das commodities”, ou seja, a elevação dos preços dessas mercadorias na bolsa de valores, onde são negociadas.¹¹

IMAGEM 3
Linha do tempo dos programas governamentais de infraestrutura



¹¹ O enfoque a partir de 2007 também é adotado por RODRIGUES (2018).

Fonte: Oliver Wyman, 2016 e site do PPI, 2020.
 Elaboração: Inesc

12 Em entrevista contida nos arquivos do sítio eletrônico da Presidência da República, datada de 2005, o ex-presidente Lula (PT) fala sobre a Agenda Portos e responde a algumas questões sobre as perspectivas e ações para o setor. Na oportunidade, defendeu o modelo de privatização dos portos, o uso de Parcerias Público-Privadas e a ampliação de instrumentos contratuais que aumentassem a participação privada na infraestrutura, ecoando a narrativa dos “gargalos” logísticos e portuários. Disponível [aqui](#). (Acesso em 6 de janeiro de 2021)

13 “Preocupado com o risco de um ‘apagão’ nos portos brasileiros que pode pôr em risco a expansão do comércio exterior do País nos próximos anos, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu ontem tomar para si a responsabilidade de acompanhar de perto o andamento dos investimentos do governo que visam eliminar os gargalos do sistema portuário.” O Estado de São Paulo, 09/12/2005, Economia & Negócios. Disponível [aqui](#).

14 Artigo publicado em Brasil Deb ate

15 RODRIGUES, RODRIGUES e LIMA, 2019, p. 360.

PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS DE INCENTIVO AO SETOR DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICO-PORTUÁRIA

Em 2002, a sociedade brasileira elegeu a agenda desenvolvimentista do Partido dos Trabalhadores (PT), que propunha a retomada do investimento público após mais de uma década de neoliberalismo no país. O programa político que, então, ascendia à Presidência da República deveria aliar o crescimento econômico ao combate à pobreza. Nesse contexto, a infraestrutura ganhou relevância e animou a disputa burocrática em torno do orçamento público. Ao mesmo tempo, a imagem do governo frente à iniciativa privada nacional e aos investidores internacionais dependeu da sua capacidade para aperfeiçoar mecanismos de liberalização econômica que já estavam em andamento desde governos anteriores.

Do ponto de vista do fomento a infraestruturas, a política portuária pode ser lida, ao lado do eixo rodoviário, como um aspecto central do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010). A energia ocupou um espaço importante na atuação da sua sucessora, Dilma Rousseff (2011-2016), do mesmo partido. No entanto, como se sabe, Rousseff não terminou o mandato. Ela foi deposta por um golpe jurídico-parlamentar de arranjo inédito na história do país. Durante a presidência interina de Michel Temer (2016-2018), as acusações relativas à ineficiência administrativa, feitas ao conjunto dos governos petistas, se tornaram argumento para um giro privatista, que levou também à retração da democracia no país. Já no governo de Jair Bolsonaro (2019-2022), com o Ministério da Economia sob o comando do neoliberal Paulo Guedes, ganhou ainda mais espaço o argumento acerca da suposta ineficiência do serviço público

em comparação à eficiência da iniciativa privada. Com isso, ressurgiu o argumento da necessária participação das empresas na promoção de “programas” (e não políticas) para os “consumidores de serviços públicos”, isto é, a população em geral. O Brasil testemunha os desdobramentos concretos desse discurso na entrega de mais empresas e serviços públicos estratégicos nas mãos da iniciativa privada.

AGENDA PORTOS

A política para multiplicar e diversificar os arranjos contratuais que regulam a instalação dos portos no Brasil, somada à aposta na geração de energia baseada na expansão do modelo hidrelétrico, resultou em um assédio sem precedentes aos rios e aos povos ribeirinhos. A chamada “Agenda Portos”, lançada ainda em 2004 pelo governo Lula (PT), foi um dos fatores para esse assédio. Tratava-se de um conjunto de estratégias de investimento para o setor portuário que seguia o diagnóstico de empresários e investidores a respeito do “apagão portuário” ou da necessidade de superar os “gargalos” logísticos que impunham obstáculos para uma inserção mais competitiva do país no mercado de *commodities*.¹² **O agronegócio e as grandes tradings globais pressionavam o governo federal pela “modernização” dos equipamentos logísticos para exportação**¹³, e, assim, davam o tom da agenda logístico-portuária nacional. Nesse contexto, foi lançado o “PPI do Lula”¹⁴, o Programa Piloto de Investimentos, que serviu como ponte para o **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**, um pacote mais amplo de investimentos em infraestrutura anunciado em 2007, já no segundo mandato do seu governo.¹⁵

Por meio do PAC, o governo buscou estimular a territorialização de capitais privados oriundos das transações com as commodities agropecuárias e minerais produzidas pelo país. Uma parte desses recursos serviu para financiar políticas sociais. Outra parte foi aplicada em infraestrutura, o que beneficiou o setor logístico, mas também outras áreas, tais como a energia e a habitação. No campo da logística portuária, o Programa incentivou, por exemplo, a formação de um complexo portuário em Barcarena¹⁶, ligado à cadeia da mineração. Em paralelo, os incentivos à produção de grãos em latifúndios monocultores, como a soja e o milho, empurraram a fronteira agrícola brasileira para o norte do Mato Grosso (MT). Foi assim que Santarém e Itaituba emergiram como alternativas economicamente mais viáveis para o comércio internacional de grãos, em oposição à distância entre o norte do MT e os portos de Santos (SP) e Paranaguá (RS), que servem, tradicionalmente, como plataforma para a exportação dos grãos brasileiros.

No final de 2012, ainda no primeiro mandato de Dilma Rousseff (PT), o governo federal conferiu ritmo mais acelerado à agenda de privatização dos portos. A Medida Provisória nº 595/2012, enviada ao Congresso Nacional, depois aprovada e sancionada pelo governo, tornou-se a **Lei dos Portos nº 12.815/2013**. Ao ampliar as figuras jurídicas para permitir a operação privada de terminais e a operação de cargas de terceiros (ou seja, de empresas que não estavam legalmente vinculadas à operação dos terminais em questão), essa lei embasou juridicamente a atuação dos “atravessadores”. No primeiro guia desta série, mencionamos algumas das principais empresas que atuam nesse negócio. São as ABCDs, grandes corporações transnacionais que, embora não produzam nada, lucram com a chamada “economia do pe-

dágio”.¹⁷ A lei também aprofundou a precarização e a retirada de direitos dos trabalhadores portuários e de estaleiros. Além disso, o novo marco regulatório para gestão portuária brasileira fez explodir a quantidade de terminais privados, assim como os pedidos de autorização para construção e implantação de novos terminais. **Para se ter uma ideia, em 2013, antes da aprovação da lei, havia 134 terminais portuários autorizados a operar no Brasil. Uma vez promulgada a lei e sob o incentivo de planos governamentais como o Programa de Investimentos em Logística (PIL), mais 126 pedidos de autorização de instalação portuária foram apresentados à ANTAQ. Entre estes, quase 60 deveriam se instalar na Amazônia.**¹⁸

Ainda em 2012, Dilma Rousseff anunciou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), com previsão de investimentos públicos para o setor portuário da ordem de mais de R\$ 50 bilhões. O objetivo do PIL era incentivar arrendamentos de áreas dentro dos portos, bem como a construção e a ampliação de terminais portuários privados.¹⁹ O Estado brasileiro criou, ainda, o **Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto)**, que permitia a aquisição de peças, máquinas e equipamentos no mercado interno ou por importação, garantindo ao setor portuário a suspensão dos tributos que incidissem sobre essas compras. Além disso, houve a criação da **Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF)**, regulada pela Lei nº 12.712/2012. Vinculada ao Ministério da Economia, a ABGF tem a missão de contribuir para o dinamismo das exportações brasileiras e o financiamento de projetos de infraestrutura por meio da gestão de fundos garantidores oficiais e da diluição dos riscos ao investimento através da oferta de garantias pú-

¹⁶ Ver, por exemplo: Políticas públicas, corredores de exportação, modernização portuária, industrialização e impactos territoriais e ambientais no município de Barcarena, Pará. Novos Cadernos NAEA, v. 11, n. 1, p. 141-178, jun. 2004.

¹⁷ DOWBOR, Ladislau. A era do capital improdutivo: por que oito famílias têm mais riqueza do que a metade da população do mundo? São Paulo: Autonomia Literária, 2017.

¹⁸ RODRIGUES, RODRIGUES e LIMA, 2019, p. 361.

¹⁹ RODRIGUES, RODRIGUES e LIMA, 2019, p. 361.

blicas em áreas de interesse econômico e social.²⁰ Já em dezembro de 2015, ainda no âmbito do PAC, foi lançado o **II Plano Nacional de Logística Portuária (II PNLN)**, cujos objetivos eram aprimorar a “governança” e modernizar a gestão dos portos organizados, otimizando os fluxos logísticos na movimentação de carga. O programa também deu relevância às autorizações de instalações portuárias privadas: os pedidos e autorizações, que já haviam explodido com a nova Lei dos Portos de 2013, deveriam ganhar novo fôlego com o II PNLN.²¹ No entanto, a crise política que conduziu ao impedimento da presidenta da República afetou negativamente o desempenho desse programa.

20 Atualmente, a ABGF está na lista de privatizações do PPI.

21 RODRIGUES, 2018, p. 208.

O que são fundos garantidores de crédito?

O Fundo Garantidor de Crédito (FGC) é uma entidade cujo objetivo é proteger quem tem conta-corrente em bancos e investidores. O FGC permite recuperar até R\$ 250 mil em depósitos ou créditos em instituições financeiras em caso de falência, intervenção ou liquidação. Trata-se de uma instituição privada, **sem fins lucrativos**.

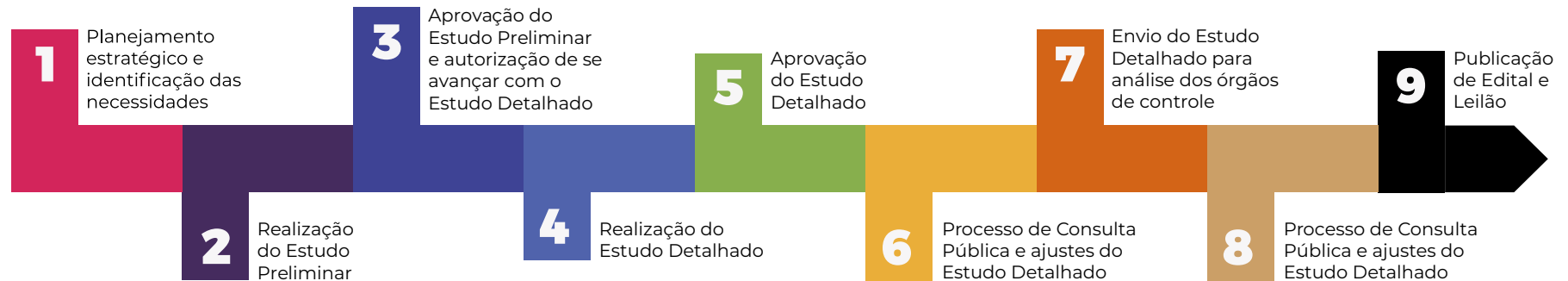
São exemplos de associados: Caixa Econômica Federal; os bancos privados; sociedades de crédito, financiamento, investimento e crédito imobiliário; companhias hipotecárias e associações de poupança.

Funciona assim: os associados repassam mensalmente um percentual de suas contas para o FGC. Em caso de **falência ou intervenção** em uma instituição financeira, esse montante é usado para quitar o valor devido a correntistas e investidores.

Fonte: BTG Pactual

IMAGEM 4

Etapas para a aprovação de projetos de infraestrutura



Elaboração: Inesc

Junto aos programas de logística portuária e às reformas legislativas no setor, o Estado investiu em consultorias para o treinamento da burocracia que atua na estruturação de projetos de infraestrutura. Além disso, foram aprovadas leis que buscam formas de mobilizar o setor privado em torno do investimento no setor. No primeiro caso, é preciso citar a **Empresa de Planejamento e Logística S.A.** (EPL S.A., Lei nº 12.743/2012), uma empresa pública vinculada ao governo federal. A EPL foi criada para fazer o planejamento estratégico dos investimentos em logística no país. Mas, com o passar do tempo, acabou incorporando tarefas relacionadas à capacitação de recursos humanos. Então, fez-se uma aposta na “**Metodologia de Estruturação de Projetos de Infraestrutura**”, abordagem que se vincula aos paradigmas neoliberais de gestão governamental (*new public management*) e põe grande ênfase numa avaliação estritamente econômica de custo/benefício, desconsiderando o inte-

resse público, a dinâmica socioterritorial e a cultura local. Outro exemplo é a **Lei das Debêntures Incentivadas** (Lei nº 12.431/2011). Por meio dessa lei, o governo federal introduziu benefícios tributários para as aplicações financeiras em instrumentos de mercado emitidos por **Sociedades de Propósito Específico (SPEs)**, o tipo de joint venture prevista para executar os objetos dos contratos de Parcerias Público-Privadas.

O que são debêntures?

Debêntures são títulos (também chamados de valores mobiliários) que representam uma dívida ou uma promessa de pagamento de médio ou longo prazo emitida por uma empresa. Quando esse título de dívida é comprado, a empresa recebe um investimento, isto é, ela levanta créditos para financiar um projeto do seu interesse. Em retorno, deve recompensar o comprador, pagando seu investimento acrescido de juros em uma data no futuro. Tudo isso definido contratualmente. As debêntures foram inventadas para driblar os altos juros dos empréstimos bancários.

A territorialização da logística gera a necessidade de **racionalização da ocupação espacial** (ordenamento territorial) em benefício de poderosos agentes econômicos, assim como a instrumentalização econômico-financeira dos territórios (exploração da natureza e dos trabalhadores), sem preocupação com o bem-estar dos povos. **Ao contrário do que se argumenta, isto é, de que a participação das empresas no investimento amplia a margem financeira do Estado “para investir nas políticas que mais importam”, o que acontece na prática é a fragilização dos instrumentos públicos para a promoção de direitos, já que a lista de exigências apresentadas pelo mercado à sociedade é abusiva e tende a redirecionar o risco das suas atividades para o conjunto da sociedade.**

O que é *joint venture*?

É um modelo de parceria comercial ou aliança entre empresas. Ela pode ter vários objetivos, desde estabelecer uma parceria comercial ou compartilhar tecnologia até juntar empresas em uma única sociedade para atingir um objetivo específico. Essa fusão de empresas não implica perda de identidade. Cada participante preserva a sua personalidade jurídica. No Brasil, esse tipo de associação não tem definição legal específica, sendo, no entanto, reconhecida pelo ordenamento jurídico nacional. No caso dos investimentos em infraestrutura logística, fala-se em Sociedades de Propósito Específico, que são um tipo de *joint venture*.

ORÇAMENTO COMO INSTRUMENTO DE POLÍTICA PÚBLICA: O CASO DO PAC

O orçamento é instrumento político. No entanto, muitas vezes, ele é apresentado como um documento puramente técnico, como se a sua definição não envolvesse uma série de disputas entre diferentes grupos. A história recente dos embates em torno da infraestrutura no Brasil evidencia o caráter político do orçamento e mostra que **não há impedimento para que os investimentos em infraestrutura também reflitam ganhos sociais. Isso depende da maneira pela qual os projetos para o setor são estruturados, da oportunidade oferecida à participação social ao longo do seu processo de elaboração e também de como os recursos públicos serão distribuídos no setor.**

Nesse sentido, o experimento feito a partir do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é um bom exemplo para entender como o **orçamento público brasileiro**, apesar de todas as suas limitações, **pode abrir espaço para o investimento público**. Durante o governo Lula (e parte do governo de Dilma Rousseff), o orçamento foi usado para viabilizar a criação de arranjos institucionais que favorecessem a elevação do nível de execução dos recursos para a infraestrutura. Foram três linhas de ação aplicadas: **(i) o aumento de recursos públicos previstos para investimentos prioritários; (ii) a proteção da carteira de investimentos em infraestrutura dos cortes orçamentários exigidos por uma agenda fiscalista; e (iii) a flexibilidade para mover recursos entre as programações dessa política, permitindo uma gestão integrada da carteira (PPI do Lula e PAC).**

Mesmo com todo esse esforço, o grau de execução/entrega de obras do PAC foi baixo e o volume de recursos destinados a esse programa ficou aquém do esperado. Também é preciso mencionar que o PAC não cumpriu com as exigências de escuta e participação social. Em várias ocasiões, as audiências públicas e a consulta a povos indígenas e comunidades tradicionais não passaram de formalidades.

Fonte: Cilair Rodrigues de Abreu. Orçamento público: uma análise das transformações do instrumento para a formulação de políticas públicas de investimento em infraestrutura. Tese de doutorado. Universidade de Brasília. Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Ciência da Informação. Programa de Pós-graduação em Administração, 2014.

O MODELO DE CONCESSÕES E PRIVATIZAÇÕES A PARTIR DO GOVERNO MICHEL TEMER

A aprovação da lei de debêntures incentivadas, em 2011, abriu uma nova janela de oportunidades para a entrada da iniciativa privada no setor de infraestrutura. A Lei de Portos de 2013, enviou, mais uma vez, um sinal positivo aos mercados. Em 2015, aconteceram diversos contingenciamentos nos programas de investimento em infraestrutura. Em um contexto de aprofundamento da crise econômico-financeira nos países considerados emergentes, entre eles o Brasil, o governo Dilma optou por priorizar uma carteira mais enxuta de obras. Com a consolidação do golpe jurídico-parlamentar, Michel Temer assumiu a Presidência da República (2016-2018) e reorganizou a agenda da infraestrutura por meio da fusão dos programas já existentes. Apesar de não ter ocorrido uma alteração no modelo de investimento em si, com Temer, houve um aumento da desregulamentação para permitir a entrada do capital internacional no setor de infraestrutura, acompanhado por um discurso oficial de “oportunidades de negócios” e “abertura” de setores. Assim, **a política de infraestrutura logística seguiu pautada pela aliança entre Estado e grandes empresas privadas, com a novidade de que neste grupo não figuram mais prioritariamente empresas brasileiras de grandes serviços de engenharia - muitas já atingidas pela Operação Lava Jato -, mas transnacionais e agentes do mercado financeiro global dispostos a aproveitar as “oportunidades” de investimento em infraestrutura logística no país.**

A MP nº 727 de junho de 2016, posteriormente transformada em Lei nº 13.334/2016 (e aditada por uma série de decretos), criou o Programa de Parcerias em Investimentos

(PPI), o “PPI do Temer”. Além de acelerar a privatização, esse programa também propôs uma gestão articulada ou multimodal dos equipamentos logísticos. O objetivo seria articular a malha de transporte de cargas em nível nacional, facilitando, assim, a operação articulada de rodovias, portos, hidrovias, ferrovias e aeroportos. Essa orientação se alinha ao que vinha sendo proposto por organizações e institutos internacionais, uma vez que a ideia de “um retorno ao planejamento” começou a se consolidar. No entanto, esse planejamento não foi concebido como um “retorno do Estado” ao investimento de infraestrutura, e sim como uma transformação das funções do Estado em relação ao setor (ver o quadro sobre as disputas acerca do conceito de planejamento no Brasil). **O Estado passou a ser um agente que se dedica a organizar a concorrência no mercado.** O governo de Jair Bolsonaro (2019-2022), em particular o Ministério da Infraestrutura, tem trabalhado para aperfeiçoar esse modelo, tornando-o ainda mais agressivo no que tange à atração do investimento externo.

No entanto, há, pelo menos, duas críticas possíveis a esse modelo. Por um lado, a fraca estrutura regulatória o coloca em dúvida. A venda segmentada dos equipamentos logísticos em território nacional pode vir a minar os esforços de “planejamento” propostos, elevando os custos de transporte e até desencadeando altos índices de desemprego para grupos específicos, como os caminhoneiros. Por outro lado, é evidente que a lógica do investimento privado é distinta da racionalidade que motiva o investimento público. O primeiro se move pelo lucro que resulta da exploração econômica; o segundo, pela promoção do bem comum. A aproximação recente (ou proposital confusão) entre esses dois objetivos é consequência da consolidação do

neoliberalismo como um modelo econômico que embasa a organização política e social. Recordar essa distinção é fundamental. Esquecê-la conduz à violação de direitos humanos e impede a elaboração de legislação e políticas públicas capazes de direcionar o investimento para o interesse público. Exemplo disso, a gestão da logística no Brasil tem se mostrado um esforço caótico e oportunista que atende aos interesses do agronegócio, mas não favorece o usuário comum, além de contribuir para o acirramento das mudanças no uso da terra, fator com impacto decisivo para o esforço do país no combate às mudanças climáticas.

Programa de Parcerias e Investimentos: o “PPI do Temer”

O PPI é operacionalizado a partir de dois pilares vinculados à administração federal: o Conselho do PPI e a Secretaria do PPI. Os empreendimentos listados no Programa de Parcerias de Investimentos são considerados prioridade nacional. Dessa maneira, o governo justifica o caráter de urgência dos processos e dos atos necessários à estruturação, à liberação e à execução dos projetos, além de criar um dispositivo que busca assegurar a cooperação compulsória de instituições e servidores, o que afeta a autonomia das agências reguladoras e dos órgãos de controle. Além disso, a “urgência” dos projetos que entram na fila do PPI também tem conduzido a arbitrariedades, ameaçando áreas preservadas, unidades de conservação e os direitos territoriais de povos indígenas e comunidades tradicionais e ribeirinhas.

Fonte: MPV nº 727/2016, transformada em Lei nº 13.334/2016.

O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA NO GOVERNO DE JAIR BOLSONARO (2019-2022)

No governo de Jair Bolsonaro (2019-2022), a criação do Ministério da Infraestrutura significou uma inovação que buscou dar unidade aos investimentos no setor de logística internacional, conferindo maior eficiência para os processos de privatização. Através desse órgão, está se concretizando um processo abrangente de privatizações dos equipamentos logísticos em funcionamento no Brasil, bem como a transformação do financiamento ao desenvolvimento por meio de mecanismos financeiros. A importância do Ministério da Infraestrutura para a estrutura organizacional e operacional do “PPI do Bolsonaro” reforça o argumento de uma mudança no papel do Estado, em que a estruturação de projetos para a iniciativa privada se sobrepõe ao financiamento das políticas públicas de interesse social. No PPI, o Ministério da Infraestrutura se dedica à articulação do interesse das empresas em relação ao governo federal e ao Ministério da Economia. Já no plano estadual, atua associado ao Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR). No âmbito legislativo, a pasta se articula com representantes das múltiplas bancadas para aprovar medidas que, embora favoreçam os investidores, negligenciam o meio ambiente e as pessoas. Abaixo, uma lista dos projetos que, **se aprovados, reforçam o processo de captura corporativa da infraestrutura no Brasil. Como veremos a seguir, as reformas legislativas propostas pelo governo convergem com as demandas dos atores internacionais envolvidos com a discussão sobre o financiamento de infraestruturas verdes e resilientes para uma economia de baixo carbono.**

TABELA 1

Lista de projetos de lei “pró-investimento”, segundo o Programa de Parcerias e Investimentos

Nº do projeto	Descrição
PL 3729/2004	Licenciamento ambiental
PL 7063/2017	Concessões e PPPs
PL 261/2018	Autorização de ferrovias
PL 3178/2019	Partilha Óleo e Gás
PL 5387/2019	Mercado de câmbio brasileiro, capital brasileiro no exterior, capital estrangeiro no país e prestação de informações ao Banco Central do Brasil
PL 2963/2019	Política fundiária e reforma agrária (aprova a venda de terras para estrangeiros)
PL 2633/2020	Regularização fundiária (facilita a grilagem)
PL 14.026/2020	Reforma do marco legal de saneamento
PL 191/2020	Exploração econômica em terras indígenas
PL 4199/2020	Navegação de cabotagem
PL 2646/2020	Debêntures de infraestrutura
PL 14134/2021	Novo Mercado de Gás
PL 414/2021	Modernização do setor elétrico
MPV 1031/2021	Desestatização da Eletrobrás
PDL 117/2021	Denúncia à Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho

Legenda: A lista de projetos prioritários foi elaborada com base em apresentações feitas por representantes do Ministério da Infraestrutura para seus pares, do setor público, ou para investidores. Em uma das apresentações, é possível ler que tais projetos de lei são “pró-investimento” e “o caminho para a retomada do crescimento”. Mas, então, é preciso perguntar: crescimento para o quê e para quem?

Fonte: Programa de Parcerias de Investimentos do Gov. Federal – PPI (Apresentação PPI), Abril de 2021.
Elaboração: Inesc



A POLÍTICA DE INFRAESTRUTURA NO PARÁ

Que relação possuem os programas governamentais e as reformas legislativas ocorridas nos níveis federal, estadual e municipal com as grandes estruturas controladas por empresas localizadas no Médio Tapajós? Existe uma ligação entre a dinâmica imposta pelo circuito de commodities agrícolas e os rearranjos regulatórios ocorridos na esfera federal. Isso também é verdade para os ajustes realizados em escala local. No Pará, assim como na política nacional, também foram introduzidos programas de governo orientados a priorizar os interesses de grandes empresas e investimentos, a autorizar alterações legislativas que facilitariam a implantação desse modelo e a promover a reorientação do papel do Estado, com o objetivo de atuar como mero estruturador de investimentos privados, facilitando fluxos do capital no território. Em relação aos megaprojetos que cortam o Médio Tapajós e afetam o distrito de Miritituba, vamos olhar para três aspectos que possuem relação com a política de infraestrutura logística ditada nas escalas internacional e federal:

- **privatização da gestão portuária:** mudanças legislativas e regulatórias significativas no plano nacional viabilizaram o modelo das Estações de Transbordo de Carga (ETCs) presentes em Miritituba;
- **flexibilização e fragmentação do licenciamento ambiental:** procedimentos de licenciamento das ETCs instaladas em Miritituba (Itaituba/PA) por meio da atuação da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas), na esfera estadual, e da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), na esfera nacional;

- **ordenamento territorial:** o Estado articulou uma série de mudanças legislativas para realizar alterações no uso do solo em Miritituba em prol de grandes interesses privados.

Antes de indicar de que forma os elementos acima chegam ao território e passam a fazer a parte do cotidiano da política logística do Pará, vamos analisar alguns programas, reformas e ações do governo do estado e do município de Itaituba que deflagraram ou contribuíram para pôr em prática medidas de financeirização e privatização da infraestrutura logística na região.

O PODER PÚBLICO COMO AGENTE ESTRUTURADOR DE NEGÓCIOS

Não é pequeno o papel do Estado brasileiro em viabilizar a política de infraestrutura logística. Em suas diferentes escalas, o governo tem atuado como estruturador dos investimentos privados, tornando as demandas do capital política nacional e executando ajustes e medidas administrativas, jurídicas e legislativas essenciais para garantir a transformação da infraestrutura logística em uma classe de ativos atraente para o mercado financeiro e seus grandes investidores. Na esfera federal, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aparece como apoiador e financiador de muitos dos projetos para construção dos terminais portuários previstos ou instalados no Pará. No entanto, para além de empréstimos, o governo federal também vem promovendo concessões de terras, permissões para aquisição e arrendamento de imóveis por pessoas naturais e jurídicas estrangeiras, regularização fundiária e benefícios

fiscais, energéticos e hídricos.

No Pará não é diferente. Embora a política de infraestrutura logística seja executada em sua maioria pelo governo federal, no nível estadual começam a ser estruturados planos governamentais correlatos que, no entanto, reproduzem os vícios do nível federal. Entre 2015 e 2018, destaca-se o plano “Pará 2030”, implementado durante o mandato de Simão Jatene (PSDB) com o objetivo de estimular a atração de grandes empresas para a região. Esse plano provisionou, entre outras coisas, benefícios e empréstimos públicos às grandes empresas para operar terminais portuários privados. A Secretaria de Estado de **Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (Sedeme)** e a **Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec)** foram órgãos criados e remodelados a fim de promover as capacidades estatais para a estruturação de projetos voltados à exploração econômica e concedidos à iniciativa privada.

Sedeme

- 2011: Lei de Criação da Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Mineração (Lei nº 7.570, de 22 de novembro de 2011);
- 2016: Lei nº 8.096 alterou e revogou parcialmente a Lei nº 7.570 para alterar o nome da secretaria para Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia.

Codec

- 2015: Lei nº 8098/2015 transformou a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI Pará), criada pela Lei nº 4.686, de 17 de dezembro de 1976, em Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec), com

novas atribuições. De acordo com a lei, entre outras responsabilidades, a Codec tem por finalidade fomentar políticas públicas de industrialização e desenvolvimento econômico do estado, além de estimular investimentos em infraestrutura produtiva, econômica e social no Pará.

A PRIVATIZAÇÃO DA GESTÃO PORTUÁRIA: O ESTADO FINANCIA E GARANTE, O SETOR PRIVADO LUCRA

As ETCs encontradas em Miritituba possuem previsão legal na já mencionada Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos). Essa lei ampliou as possibilidades de exploração privada do setor, aprofundando a privatização da gestão portuária e da política de infraestrutura logística como um todo no Brasil.

Os dados sobre os impactos da alteração do marco regulatório portuário que deram abertura para a explosão de números de terminais privados indicam que, **do total de terminais autorizados e daqueles cujo pedido está sob análise, a grande maioria se localiza na região amazônica, apontando para uma tendência de prioridades de investimentos na construção de complexos logístico-portuários na Amazônia paraense**, em especial em Itaituba e no oeste do Pará.²² Estão planejados para Miritituba (município de Itaituba) e para a região de Santarenzinho (município de Rurópolis) mais de 30 portos. Eles formarão um corredor de exportação à serviço das redes globais de circulação das commodities agrícolas.²³ Todas essas infraestruturas são controladas por gigantes do agronegócio e tradings transnacionais, como vimos no [primeiro guia](#).

É para viabilizar esse modelo econômico que o Estado

²² RODRIGUES, RODRIGUES e LIMA, 2019, p. 363.

²³ RODRIGUES, RODRIGUES e LIMA, 2019, p. 365-366.

brasileiro vem realizando, em diferentes esferas, rearranjos regulatórios também de ordem territorial, o que tem garantido a grandes agentes econômicos a apropriação do espaço em Miritituba e Santarenzinho. A compra de terras por empresas nacionais e estrangeiras nessa região serve tanto para implantar ETCs que já foram autorizadas quanto para fazer um estoque de terras para especulação. É assim que a privatização da gestão portuária possui relação íntima com outros dois aspectos da territorialização da política financiada de infraestrutura logística no Médio Tapajós: o licenciamento ambiental e o reordenamento territorial.

LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A construção, a exploração e a ampliação de ETCs dependem de autorização da ANTAQ. No entanto, o licenciamento ambiental pode ocorrer em nível federal ou estadual. No primeiro caso, trata-se de atividade de “significativo impacto ambiental”, isto é, onde há evidência de destruição ou contaminação ambiental que extrapole os limites de uma unidade da federação. No segundo caso, entende-se que o seu impacto seja localizado, devendo sofrer, portanto, a ação do órgão responsável em âmbito estadual. No Pará, a Semas é o órgão responsável por emitir as licenças. A frágil delimitação de atribuições e responsabilidades entre os níveis federal e estadual e a segmentação do licenciamento de grandes projetos e complexos industriais em partes menores (justamente para evitar a avaliação de seu impacto combinado) são elementos que contribuem para tornar as informações fragmentadas e de difícil acesso. Além disso, quando essa etapa da avaliação não é conduzida de acordo com os ditames da legislação, a judicialização do processo

de licenciamento acaba se tornando o último recurso das comunidades afetadas.

O licenciamento ambiental é um dos principais instrumentos disponíveis às autoridades e às comunidades para demandar o cumprimento dos critérios legais de preservação ambiental. Estudos revelam que essa fase anterior à instalação de um empreendimento (veja o diagrama sobre as etapas de aprovação dos projetos de infraestrutura) é o momento em que mais se verifica a participação social. Após a aprovação de um empreendimento, existe ainda a definição das condicionantes ambientais para a instalação e a operação de megaprojetos. Aqui, funciona o mecanismo de autodeclaração das empresas, em que elas devem identificar e corrigir potenciais danos ambientais causados, sem que o Estado adote uma postura firme de fiscalização. A autodeclaração não está necessariamente regida por critérios de publicidade; logo, tendem a contar com pouca participação social.²⁴ Em vez disso, refletem um acordo entre a empresa e o governo ou as entidades financiadoras.

Como destacado no primeiro guia, a falta de transparência e a fragmentação dos procedimentos de licenciamento ambiental têm impedido a análise ambiental dos empreendimentos logísticos situados no contexto das operações extrativas e logísticas na região. Para as comunidades, é difícil conhecer até mesmo os parâmetros de licenciamento impostos aos empreendimentos já em operação. Isso tem afetado a capacidade de resistência da sociedade civil e das comunidades e até a construção de medidas de compensação e mitigação para eventuais danos socioambientais causados por essas atividades econômicas. No caso das ETCs em Miritituba, um exemplo foi o pedido, por parte

24 Ver, por exemplo: ASSUNÇÃO, Linara Oeiras. O licenciamento ambiental brasileiro e as possibilidades de participação popular. REDES: Revista Eletrônica Direitos e Sociedade. Canoas, v. 6, n. 2, 2018.

do Ministério Público Federal, de suspensão do licenciamento ambiental das ETCs da Bunge/Amaggi, da Cianport e da Hidrovias do Brasil, tendo em vista a escala dos impactos combinados de todos os megaempreendimentos em funcionamento ou previstos para a região. Após a análise combinada dos efeitos ambientais das ETCs no Rio Tapajós, o MPF chegou à conclusão de que o licenciamento desses empreendimentos deveria ser feito (e passar por uma revisão) na esfera federal, não estadual.²⁵

Também em Miritituba, as etapas de licenciamento e a instalação das ETCs ignoraram qualquer protocolo de consulta livre, prévia e informada dos povos indígenas e das comunidades tradicionais, pesqueiras e ribeirinhas da região, ponto também questionado na ação movida pelo MPF. Aqui, a atuação da Semas em favor dos interesses privados das grandes empresas que controlam as ETCs se traduz em episódios que são verdadeiras caricaturas: o órgão apresentou nota técnica no procedimento de licenciamento indicando que a atividade pesqueira nas imediações dos empreendimentos se resumiriam a dois pescadores, enquanto pesquisas de campo anteriores demonstraram que a colônia de pescadores de Itaituba contava com 889 pescadores cadastrados, dos quais 60% tinham na pesca atividade de período integral.²⁶

De modo geral, a instalação das ETCs em Itaituba tem obedecido à lógica de um formalismo vazio, que visa permitir a territorialização das grandes empresas e silenciar processos de contestação e crítica social. Os estudos de impacto não obedecem à temporalidade regulamentar. Com frequência são apresentados após já terem ocorrido o desmatamento e até obras prévias à instalação dos terminais portu-

ários, sendo, portanto, de pouca serventia. Um exemplo é o caso da ETC da Rio Tapajós Logística (RTL). Pesquisas demonstram que, quando a empresa entregou o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), em 6 de julho de 2018, já havia realizado o desmatamento, a terraplanagem e o assoreamento de um barramento de Igarapé.²⁷ As ponderações e críticas oferecidas por moradores, comunidades e movimentos sociais em audiências públicas de apresentação dos estudos e relatórios de impactos das ETCs foram ignoradas pelo Estado nos procedimentos de concessão das licenças ambientais.²⁸ Os mapas que acompanham essa publicação mostram, além disso, alguns sítios arqueológicos, provavelmente remanescentes dos povos Munduruku e Apyaká, que se localizam no entorno dos empreendimentos portuários e podem estar sendo destruídos por eles.

ORDENAMENTO TERRITORIAL

As grandes estruturas de transbordo em operação e previstas para Itaituba não são viabilizadas somente por mudanças regulatórias nas esferas federal e estadual. Na esfera municipal, em Itaituba, pesquisas também apontam para as diversas formas pelas quais o Estado se somou à iniciativa privada para desenhar e implementar um conjunto de estratégias para promover o planejamento territorial da cidade de acordo com os interesses das grandes empresas.²⁹ Rodrigues e Rodrigues (2015) apontam especificamente para o papel do Estado em solucionar a necessidade do capital de se expandir espacialmente, gerando reorganização espacial e desenvolvimento geográfico desigual. As “soluções espaciais” que viabilizam essa expansão sem limites

25 MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. “Ministério Público pede suspensão do licenciamento de portos em Itaituba (PA)”, Assessoria de Imprensa MP/PA, 16/02/2016. Disponível [aqui](https://bit.ly/2RSi6ZC).

26 RODRIGUES, RODRIGUES e LIMA, 2019, p. 370-371.

27 Sobre o caso da RTL em Itaituba, ver: <https://bit.ly/2RSi6ZC>

28 RODRIGUES, RODRIGUES e LIMA, 2019, p. 376.

29 RODRIGUES e RODRIGUES, 2019, p. 32.

31 Rodrigues e Rodrigues (2016, p. 30) utilizam os conceitos de “antecipação espacial” e “ordenamento territorial” para analisar o ocorrido em Itaituba. O primeiro se refere à reserva de território à espera de valorização à medida que a cidade passa pelo processo de reorganização espacial, enquanto o segundo se compreende como instrumento de planejamento, organização e ampliação da racionalidade espacial das ações do Estado, que pressupõe a articulação entre políticas públicas das esferas municipal e federal.

32 A ATAP, sediada em Belém, era composta pelas empresas Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Unirios, Cianport e Chibatão Navegações, mas se fundiu com a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tocantins (ATOC) para fundar a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPOR). Fonte: <https://amport.com.br/quem-somos>

33 RODRIGUES e RODRIGUES, 2016, p. 33.

das empresas são implementadas graças ao esforço do Estado, por meio de políticas públicas que criam instituições, marcos regulatórios e programas, que, por sua vez, causam problemas e violações de direitos das comunidades locais.

No caso específico de Itaituba, os autores apontam para o Estado brasileiro não como um mero espectador, mas como “um dos agentes (ganhador-mediador-jogador) que participam do setor portuário e adotam práticas e estratégias como identificar e resolver os problemas técnico-operacionais, incentivar a melhoria do desempenho logístico (produtividade e competitividade), a ampliação, a modernização, a operação e a conexão eficiente de transportes e portos, objetivando ganhos sistêmicos”.³⁰ Nesse sentido, é possível identificar uma articulação entre políticas públicas orientadas para a reserva de territórios com o objetivo de obter lucro. Isso tende a acontecer por meio de uma série de reformas que garantiriam reorganização espacial da cidade: plano diretor, leis, decretos, zoneamento e uso do solo, reforma tributária, política de isenções fiscais e muitas outras, todas enviesadas para privilegiar grandes interesses privados.³¹

É nesse contexto que deve ser compreendida a política portuária desenvolvida em Itaituba, marcada por diversas decisões e intervenções do poder público para viabilizar o uso privado do território.

- **Plano Diretor sob encomenda:** O Plano Diretor de Itaituba é resultado de pressões do grande capital e do agronegócio, neste caso, representado na figura da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós (ATAP).³² Os recursos financeiros para a elaboração do Plano Diretor vieram da

ATAP por meio de convênio firmado pela associação com o município em 2013.³³

O que é o Plano Diretor?

No Brasil, as bases para o planejamento das cidades estão estabelecidas no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Essa lei estabelece as normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em benefício do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. É o Plano Diretor que deve promover o diálogo entre os aspectos físicos/territoriais e os objetivos sociais, econômicos e ambientais que temos para a cidade. Ele deve ter como objetivo distribuir os riscos e benefícios da urbanização, induzindo um desenvolvimento mais inclusivo e sustentável. Seus princípios e diretrizes fundamentais foram definidos na Constituição Federal de 1988. Como vimos, em Miritituba, essa importante função foi deturpada pelo processo de elaboração e aprovação do Plano Diretor local. O mapa do Plano Diretor de Miritituba, anexado a esta publicação, revela o interesse das empresas na região.

- **Zoneamento urbano e uso do solo:** junto com o novo Plano Diretor de Itaituba, a Câmara Municipal aprovou também diversas leis em 2015 que, em seu conjunto, representam um pacote de reformas destinadas ao zoneamento e ao uso do solo em Itaituba. Os temas incluíam código de obras, direito de construir, estudo prévio de impacto de vizinhança e limites do perímetro urbano, entre outros. O

pacote pode ser compreendido como parte da estratégia do poder público municipal de garantir segurança jurídica aos capitais nacional e transnacional envolvidos nos investimentos no setor portuário.³⁴

possibilidade de participar dos rumos e da construção das prioridades de seu território e proferir veto ou consentimento ao empreendimento.³⁷

34 “Dessa maneira, as políticas públicas de antecipação espacial e o ordenamento territorial seriam uma maneira de criar condições para instalação de grandes infraestruturas portuárias (armazenagem/processamento/escoamento) no município de Itaituba, no Oeste do Pará; fato que contribuiria, por exemplo, para a definição de novos corredores de exportação no território, para a expansão, acumulação e para reformas do processo de trabalho, necessárias à reprodução do capital e à reprodução do agronegócio”. RODRIGUES e RODRIGUES, 2016, pp. 34-35.

35 RODRIGUES e RODRIGUES, 2016, p. 37.

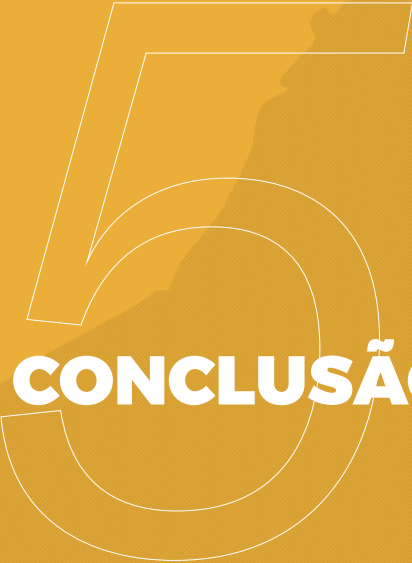
36 RODRIGUES e RODRIGUES, 2016, p. 37.

37 RODRIGUES e RODRIGUES, 2016, p. 38.

- **Reforma tributária e incentivos fiscais:** o município de Itaituba também promoveu mudanças legislativas no sentido de “modernizar” o regime tributário municipal para atrair grandes empresas, incluindo a concessão de incentivo fiscal para regularização de licença de funcionamento.³⁵

- **Alinhamento das políticas municipal e federal aos interesses e prioridades do agronegócio e das grandes transnacionais:** os rearranjos regulatórios realizados na esfera municipal para viabilizar as grandes infraestruturas portuárias em Itaituba possuem sintonia com estratégias e programas conduzidos pelo governo federal. O Plano Diretor e as medidas que o acompanharam, relacionadas ao zoneamento, ao uso do solo e aos tributos, possuem o objetivo de viabilizar a política federal de infraestrutura logística orientada à construção de grandes corredores de exportação de commodities agrícolas produzidas em latifúndios brasileiros, territorializando em Miritituba os capitais privados envolvidos no eixo logístico da rede global de produção dessas mercadorias.³⁶

- **Participação popular puramente formal:** a reorganização espacial e o ordenamento territorial promovidos em Itaituba ignoraram as demandas da população local, cujas prioridades eram saneamento básico, habitação, saúde, educação e regularização fundiária. Os procedimentos de participação popular assumiram um caráter formal e puramente homologatório, retirando da comunidade a

A large, white, stylized outline of the number 5 is centered on the page. The number is composed of several overlapping lines, giving it a modern, graphic appearance. It is positioned behind the word 'CONCLUSÃO'.

CONCLUSÃO

Qual é a diferença entre os processos de territorialização dos megaempreendimentos hoje e aqueles do período do regime militar? Para Rodrigues (2019, p. 3), “hoje a ‘intervenção’ configura-se sob a versão financeirizada do capital (finance) e de inserção competitiva nos circuitos produtivos e financeiros globais, via políticas de aumento de exportações de commodities, principalmente agrícolas”. Mostramos, nos dois guias desta série, como os interesses de exploração econômica em diversos níveis (local, nacional e global) se complementam e contribuem para a devastação amazônica, na sua porção brasileira.

No primeiro guia, descrevemos o ciclo da exportação de commodities agrícolas via Miritituba, pontuando cada etapa da circulação da soja e do milho na região. Também abordamos os impactos socioambientais de um modelo de desenvolvimento estruturado a partir da hiperespecialização dos países inseridos nas dinâmicas globais de comércio e produção. Sob essa lógica, coube ao Brasil o papel de um território agroextrativista. Isso significa que a economia nacional se organiza, principalmente, em torno da produção e da exportação de carne, grãos e minérios. Dada essa ênfase, é ainda possível dizer que esse padrão de relacionamento externo atualiza os laços coloniais entre o Norte e o Sul globais, perpetuando um cenário de desigualdades entre os países e dentro deles.

Neste segundo guia, procuramos desvendar os arranjos políticos e econômicos que provocam a aterrissagem das formas de extração financeira sobre os territórios. Embora processos de financeirização pareçam sempre muito abstratos, possuem efeitos concretos. Assim, buscamos discutir de que modo as transformações na condução

da política (governança descentralizada) e da economia (domínio financeiro) impactaram a maneira pela qual o Estado brasileiro e os empresários abordaram temas como investimentos em infraestrutura logística, privatizações, licenciamento ambiental e ordenamento territorial. Um aspecto importante deste trabalho foi chamar a atenção para as disputas em torno do orçamento público. Infelizmente, nem sempre se considera as finalidades distintas do interesse público e do interesse privado.

Buscamos evidenciar a presença de elementos característicos do processo de financeirização da política e privatização da infraestrutura, isto é: o Estado desenha e autoriza os processos de privatização, estabelece linhas de crédito para os investidores privados por meio de um banco público, oferece pacotes de (des)regulação cambial e financeira para facilitar operações de alavancagem de créditos por parte da iniciativa privada, cria regimes para a suspensão de tributos e implementa um amplo sistema de garantias jurídico-financeiras para os investidores privados. Somando-se a isto os problemas de escuta e consentimento relatados, é possível dizer que as comunidades em zonas de sacrifício perdem o direito de opinar sobre como querem viver ou sobre como compreendem o seu bem-estar. A aterrissagem desses megaempreendimentos logísticos nos territórios não destrói apenas a natureza ao seu redor, mas a possibilidade de vislumbrarmos a coexistência entre seres humanos e natureza.

Por fim, através deste estudo, acreditamos que lançamos luz e aquecemos a discussão sobre a estratégia do intervencionismo estatal para a promoção de um desenvolvimento econômico com justiça social. Quando a

participação do Estado na economia perde o caráter de intermediação das relações entre capital e trabalho, ou seja, entre as empresas e os cidadãos, e a sua capacidade de planejamento é transformada em modelo ou “boa prática” para atender aos interesses da iniciativa privada, como pensar seu papel para a garantia de direitos? E, nesse sentido, de que maneira a sociedade pode se organizar para ajudar a fortalecer a democracia e promover uma vida digna de ser vivida por todas e todos? Com este guia, esperamos oferecer mais um instrumento para as lutas políticas e sociais travadas desde o Rio Tapajós e por todo o Brasil, bem como para a garantia dos direitos de povos indígenas e comunidades tradicionais e camponesas que vivem (n)a região.

A large, stylized number '6' composed of three concentric white outlines, centered on the page. The background is a solid green color with a faint, darker green silhouette of a tree or branch structure.

BIBLIOGRAFIA

ABRAO, Ana Carla. Brazilian Infrastructure Investment Opportunities: beyond the elections. Oliver Wyman, Concil of the Americas, The Bretton Woods Committee, Marsh & McLennan Companies, June 21th, 2018.

ABREU, Cilair Rodrigues de, CÂMARA, Leonor Moreira. O orçamento público como instrumento de ação governamental: uma análise de suas redefinições no contexto da formulação de políticas públicas de infraestrutura. In: Rev. Adm. Pública - Rio de Janeiro, jan/fev 2015, pp. 73-90.

CASTRO, Edna. Amazônia na encruzilhada: saque colonial e lutas de resistência. In: Territórios em transformação na Amazônia: saberes, rupturas e resistências. Belém: NAEA, 2017. pp.19-48.

BRAGA, Glauber. Relato em entrevista concedida ao Instituto de Estudos Socioeconômicos - INESC. Novembro de 2020, arquivos internos.

BRITO, Marinor. Relato em entrevista concedida ao Instituto de Estudos Socioeconômicos - INESC. Fevereiro de 2021, arquivos internos.

BORDALO, Carlos. Relato em entrevista concedida ao Instituto de Estudos Socioeconômicos - INESC. Fevereiro de 2021, arquivos internos.

DOWBOR, Ladislau. A era do capital improdutivo: por que oito famílias têm mais riqueza do que a metade da população do mundo? São Paulo: Autonomia Literária, 2017

EURODAD - EUROPEAN NETWORK ON DEBT AND DEVELOPMENT. History RePPPeated: how Public Private Partnerships are failing. 2018. Disponível em: <https://www.eurodad.org/historyrepppeated>

GAGO, Verónica e MEZZADRA, Sandro. Para uma crítica de las operaciones extractivas del capital: patrón de acumulación y luchas sociales em tiempo de la financiarización. Nueva Sociedad, n. 255, enero/febrero de 2015.

GT INFRAESTRUTURA. Infraestrutura na Amazônia: Estabelecendo uma agenda para mudanças climáticas, biodiversidade e direitos humanos. 4 de novembro de 2016.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

HILDYARD, Nicholas. How infrastructure is shaping the world: a critical introduction to infrastructure mega-corridors. Counter Balance, 2017.

_____. Licensed larceny: Infrastructure, financial extraction and the Global South. Manchester University Press, 2016.

HOQUE, Towfiqua. The global infrastructure facility: What is it really and what have we been doing? Getting Infrastructure Finance Right (/ppps). The World Bank Group Blog, October 24th, 2017.

INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (IFC). Blended Finance - A stepping stone to creating markets. IFC, World Bank Group, April 2018.

_____. Blended Finance at IFC. IFC, World Bank Group, July 2019.

JUNIOR, Antonio José Alves, MODENESI, Andre de Melo, ANDRADE, Lucas Bressan, GUERRA, Gabriel. Sistema de garantias públicas para o investimento em infraestrutura na Europa e no Brasil: panaceia em tempos de austeridade? In: Revista Tempo do Mundo, jan. 2018, v.4, n. 1, pp. 147-177.

HUSSAIN, Ali Abid; JEDDI, Selim; LAKMEEHARAN, Kannan and MUZAFFAR, Hasan. Unlocking the private-sector financing in emerging-markets infrastructure. Mckinsey & Company, October 2019.

MEZZADRA, Sandro; NEILSON, Brett. The politics of operations: Excavating contemporary capitalism. London: Duke University Press, 2019.

_____. Extraction, logistics, finance. Global crisis and the politics of operations. Radical Philosophy, n. 178, March/April 2013.

NOGUEIRA, Claudia Mazzei, QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira. A “modernização” do setor portuário on Brasil: precarização e divisão sexual do trabalho. In: Ensaio de Direito e de Sociologia a Partir do Brasil e de Portugal: Movimentos, Direitos e Instituições. BESTER, Gisela Maria; COSTA, Hermes Augusto; HILARIO, Alves Marques Gloriete (orgs). Instituto Memória Editora. 1ª Ed. Curitiba. 2015, p. 45-65

OBSERVATORI DEL DEUTE EN LA GLOBALITZACIÓ - ODG. Mega-infrastructure as a mechanism of indebtedness: the risk

of illegitimate, ecological and gender debt. Barcelona, dezembro de 2017.

RAISER, Martin et. al. De volta ao planejamento: Como preencher a lacuna de infraestrutura. No Brasil em tempos de austeridade. Grupo Banco Mundial, 12 de julho de 2017.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. Novos Corredores e Projetos de Infraestrutura Logística e Apontamentos para Novos Desastres em Barcarena. In: Dossiê Desastres e Crimes da Mineração em Barcarena, Belém, 2019. pp. 189-204.

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

RODRIGUES, Jondison Cardoso, RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. In: Caminhos da Geografia, dez/2015, p. 01-21.

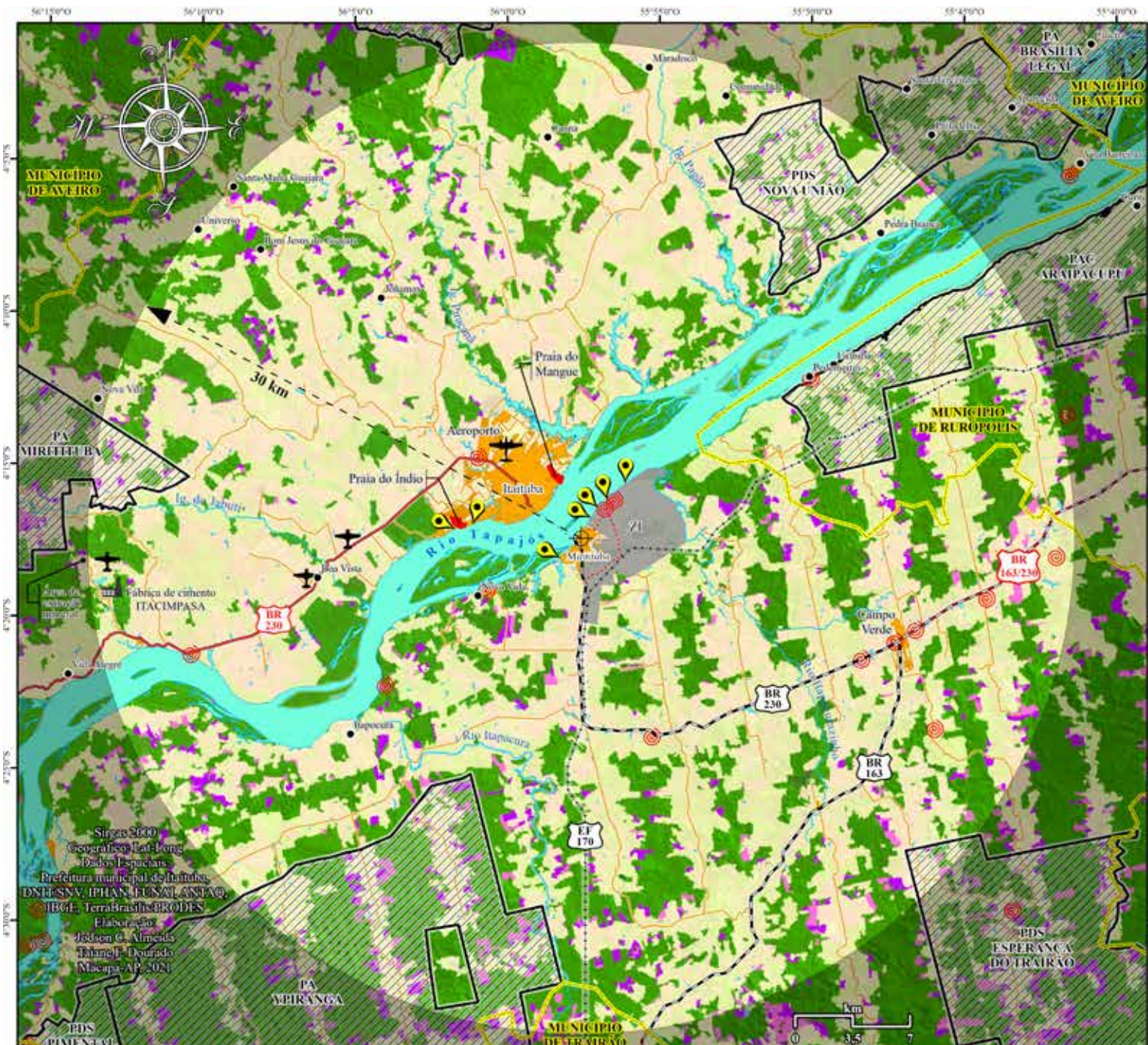
_____. Política Territorial no Oeste do Estado do Pará: Identificação, Análise e Relação da Política Pública Portuária no Município de Itaituba. In: Revista Geografia Acadêmica, v. 10, 2016, pp. 27-43.

RODRIGUES, Jondison Cardoso, RODRIGUES, Jovenildo Cardoso, LIMA, Ricardo Angelo Pereira. Portos do Agronegócio e Produção Territorial da Cidade de Itaituba, na Amazônia Paraense. In: Geosul, Florianópolis, v. 34, n. 71, Abril 2019, p. 357-381.

ROWDEN, Rick. From the Washington Consensus to the Wall Street Consensus: the financialization initiative of the World Bank and multilateral development banks. Heinrich Böll Stiftung, 2019.



ANEXO

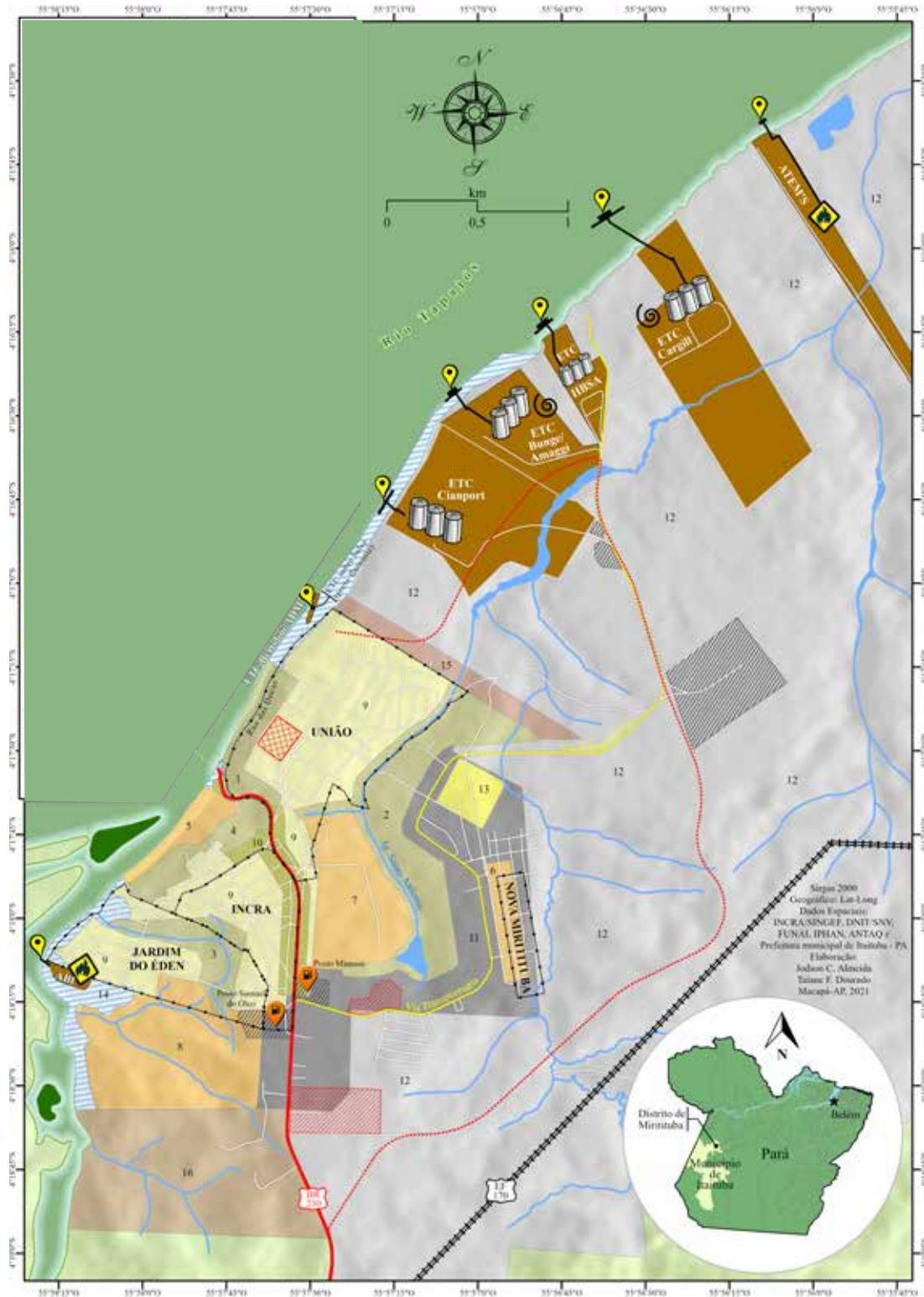



Inesc
 Instituto de Estudos Socioeconômicos
MAPA SOCIOTERRITORIAL E LOGÍSTICA
DE ITAITUBA - PA
 (Raio de 30 km da sede distrital de Miritituba)

- Legenda**
- Área de concentração urbana
 - Terra indígena
 - Zona industrial (ZI de Miritituba)
 - Projeto de assentamento (PA)
 - Porção florestal
 - Área alterada pelo desmatamento entre 1988 - 2000
 - Área alterada pelo desmatamento entre 2008 - 2010
 - Área alterada pelo desmatamento entre 2015 - 2020
 - Massa d'água
 - Rodovia pavimentada
 - Rodovia em processo de pavimentação
 - Rodovia não pavimentação
 - Rodovia planejada
 - Ferrovia planejada (Ferrogrão)
 - Ramal/vicinal
 - Travessia
 - Drenagem
 - Limite Municipal
 - Localidades
 - Sítio arqueológico
 - Aeródromo
 - Localização de estruturas portuárias
 - Centróide da área mapeada



Sargas 2000
 Geográfico - Lat-long
 Dados Especiais
 Prefeitura municipal de Itaituba
 DNIE SIV IPHAN FUNALANTIAO
 IBGE - TerraBrasilis BROSDES
 Elaboração
 Jádson G. Almeida
 Tatiane F. Dourado
 Macapá-AP, 2021




Inesc
 Instituto de Estudos Socioeconômicos

MAPA DE ZONEAMENTO E ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DO DISTRITO DE MIRITITUBA (Município de Itaituba/PA)

Legenda

Áreas Portuárias

Zonas

- 1 ZIA das Docas
- 2 ZIA do Igarapé Santo Antonio
- 3 ZIA do Igarapé da Mina do bairro do INCRA
- 4 ZIA do Buritizal
- 5 ZEIS I - Zona especial de interesse social I do Buritizal
- 6 ZEIS I - Zona especial de interesse social I Nova Miritituba
- 7 ZEIS II - Zona especial de interesse social II do Santo Antonio
- 8 ZEIS II - Zona especial de interesse social II da Transamazônica
- 9 ZUM - Zona de uso múltiplo
- 10 ZCTR I - Zona de corredor de tráfego I - BR 230
- 11 ZII - Zona industrial 1
- 12 ZII - Zona industrial 2
- 13 ZETE - Zona de estação de tratamento de esgoto
- 14 AMA - Área de marinha e acrescidos
- 15 ZAM - Zona de amortecimento
- 16 ZEX - Zona de expansão urbana

Simbologia

- Área reivindicada para uso comunitário
- Pátio de triagem
- Pátio de estocagem de madeira
- Limites de Bairros
- Ilhas fluviais
- Massa d'água
- Município de Itaituba
- Plataforma de embarque ou acesso aos piers de atracação
- Posto de combustível
- Tanque de armazenamento de combustível
- Silos de armazenamento de grãos
- Sítios Arqueológicos
- BR-230 (Transamazônica)
- Ferrovia Planejada (Ferrogrão)
- Rodovia Planejada
- Arruamento urbano/ramal
- Drenagem
- Travessia

Setembro 2000
 Geográficos: Lon-Long
 Dados Espaciais:
 INCRA/SINGEF, DNIT/SNV,
 FUNAI/IFHAN, ANTAQ e
 Prefeitura municipal de Itaituba - PA
 Elaboração:
 Jackson C. Almeida
 Tatiane F. Dourado
 Macapá-AP, 2021

