

Dinâmica dos portos graneleiros da soja na Amazônia brasileira: o caso de Santarém e Itaituba, Pará

The dynamics concerning the grain ports of soybeans in the Brazilian Amazon: the case of Santarém and Itaituba, Pará

Dinámica de los puertos graneleros de la soja en la Amazonia brasileña: el caso de Santarém e Itaituba, Pará



Márcio Júnior Benassuly Barros

Universidade Federal do Oeste do Pará Santarém, Pará, Brasil

marcio.barros@ufopa.edu.br

Resumo A crescente demanda mundial de soja tem provocado a expansão da fronteira agrícola no território brasileiro, bem como a implantação de portos ao longo do rio Tapajós, Pará. A presente pesquisa tem como objetivo analisar a dinâmica da instalação dos portos graneleiros da soja na Amazônia Legal, tendo como ênfase os municípios de Santarém e Itaituba, Pará, Brasil. A metodologia aplicada está amparada em uma pesquisa quantitativa e qualitativa, o que consistiu no levantamento documental, bibliográfico, utilizando a técnica de trabalho de campo com entrevistas de moradores locais, trata-se de um estudo de caso. Os principais resultados indicam que, com a instalação do Terminal de Graneis Sólidos da Cargill em Santarém (2003) e de cinco Estações de Transbordo de Cargas (ETC) em Miritituba/Itaituba, a partir de 2014, houve uma série de mudanças de natureza sociais – econômicas – territoriais, afetando o cotidiano de populações em Santarém e Itaituba.

Palavras-chave: Portos. Soja. Santarém. Itaituba.

Abstract The growing worldwide demand of soybeans has provoked the expansion of the agricultural frontier in the Brazilian territory, as well as the implantation of ports along the Tapajós river, in Pará. The current research aims to analyze the dynamics concerning the installation of grain ports of soybeans in the Legal Amazon, highlighting the cities of Santarém and Itaituba, Pará, Brazil. The methodology applied is based on a qualitative and quantitative research, which consisted of the bibliographic, document survey, using the field work technique through interviews with local residents, it is about a study case.

The main results indicate that with the installation of the Solid Grains Terminal of Cargill in Santarém (2013) and five Cargo Transshipment Stations (ETC) in Miritituba/Itaituba, from 2014 on, there were several changes of territorial – economic – social nature, affecting the population's daily life in Santarém and Itaituba.

Keywords: Ports. Soybeans. Santarém. Itaituba.

Resumen La creciente demanda mundial de soja ha llevado a la expansión de la frontera agrícola en el territorio brasileño, así como a la implementación de puertos a lo largo del río Tapajós, en Pará. La presente investigación tiene como objetivo analizar la dinámica de instalación de los puertos graneleros de la soja en la Amazonia brasileña, con énfasis en los municipios de Santarém e Itaituba, Pará, Brasil. La metodología aplicada está amparada en una investigación cuantitativa y cualitativa, que consistió en el relevamiento documental, bibliográfico, utilizando la técnica de trabajo de campo con entrevistas con moradores locales, se trata de un estudio de caso. Los principales resultados indican que con la instalación de la Terminal de Graneles Sólidos de Cargill en Santarém (2003) y de cinco Estaciones de Transbordo de Cargas (ETC) en Miritituba/Itaituba, a partir de 2014 hubo una serie de cambios de naturalezas sociales - económicas – territoriales, afectando el cotidiano de poblaciones en Santarém e Itaituba.

Palabras clave: Puertos. Soja. Santarém. Itaituba.

Introdução

O avanço da fronteira agrícola da soja para a área de cerrado da Amazônia Legal (Tocantins, Rondônia, Pará e Mato Grosso), a partir da década de 1990, gerou desafios para a logística de exportação de grãos produzidos acima do paralelo 16 (Arco Norte), que eram exportados pelos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Com uma produção agrícola cada vez mais localizada ao norte do país, o transporte dos grãos pelos portos do Arco Norte, localizados na Amazônia Legal, passou a ser encarado como uma possibilidade concreta.

Buscando solucionar esta questão, o Estado brasileiro tem criado políticas de logísticas portuárias para facilitar o escoamento da produção de grãos pelos portos da Amazônia Legal, localizados acima do paralelo 16, formado pelos portos de Itacoatiara (Amazonas), Santana (Amapá), Porto Velho (Rondônia), Santarém, Vila do Conde, Miritituba (Pará) e Itaqui (Maranhão).

O Estado, em parceria com grandes empresas graneleiras de atuação global, tem fomentado a criação de um sistema de engenharia (portos, rodovias e ferrovias) com o objetivo de dar maior fluidez territorial para o transporte de grãos operado pelo setor privado.

Para Santos (2008, p. 274), “uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos e dinheiro [...]. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade.

Mónica Arroyo (2001), em sua tese de doutorado, define fluidez territorial:

Partimos do conceito de fluidez territorial para definir aquela qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento. Esses fixos produtivos servem nos diferentes momentos do processo produtivo: na produção propriamente dita (*stricto sensu*), na distribuição, na troca, no consumo (Arroyo, 2001, p. 105).

Os portos brasileiros são os principais fixos por onde fluem as mercadorias destinadas ao comércio exterior do Brasil (Arroyo, 2001; Huertas, 2013).

Com o avanço do asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) a partir de 2011, muitas empresas graneleiras iniciaram estudos para a criação de uma rota de escoamento de grãos do Mato Grosso em direção aos portos do Pará, usando esta rodovia.

Em 2013, com a aprovação da lei de portos (lei no 12.815/2013), flexibilizou-se a criação de Terminais de Uso Privado (TUP) pelas empresas, e em 2014 tem início a construção de vários portos graneleiros no estado do Pará. A empresa Bunge foi pioneira na abertura da chamada Saída Norte, que consiste do transporte de grãos do Mato Grosso usando o modal rodoviário pela BR-163 até Miritituba, município de Itaituba (PA), e depois o modal hidroviário pelos rios Tapajós-Amazonas até o porto de Vila do Conde, município de Barcarena (PA).

Com a abertura desta nova rota de exportação de grãos, a economia é de aproximadamente 34% com o frete em relação ao transporte pelos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), conforme demonstrado por Pereira (2014).

A criação desta rota impactou diretamente o eixo do rio Tapajós, principalmente os municípios de Santarém, onde a Cargill opera um porto desde 2003, e Itaituba, visto que no distrito de Miritituba foram instaladas cinco grandes Estações de Transbordo de Cargas (ETC), gerando um conjunto de transformação sócio-econômica-territorial nesta vila situada às margens do rio Tapajós.

Fronteira agrícola e logística portuária

O tema da fronteira agrícola tem sido uma das temáticas mais debatidas nos estudos do avanço territorial da agricultura brasileira. Na visão de Lia Ozório Machado (1992), a fronteira é o lugar onde é possível a criação do novo.

Para a autora, “a fronteira agrícola” se refere à expansão da área de cultivo, excluindo a criação de gado” (Machado, 1992, p. 34).

Para José de Souza Martins (1996), a fronteira é entendida como uma nova racionalidade econômica, estando associada à expansão de novos mercados. O autor destaca em seu texto as lutas entre o encontro e o desencontro entre populações diferentes na fronteira. Para ele, “a história contemporânea da fronteira no Brasil é a história das lutas étnicas e sociais” (Martins, 1996, p. 26).

A expansão da fronteira agrícola no Brasil tem se deslocado do sul do país em direção ao Centro-Oeste (Bernardes; Filho, 2009) já atingindo na atualidade a Amazônia (Sauer; Almeida, 2011; Machado, 1992). O emprego do capital financeiro na agricultura (Delgado, 1985) transformou esta atividade em um negócio altamente competitivo, em que o pacto da economia política do agronegócio (Delgado, 2012), celebrado entre Estado e os grandes donos da terra, promoveu a expansão da fronteira agrícola nacional.

Vale destacar que a análise da fronteira agrícola na Amazônia (Becker; Miranda; Machado, 1990; Machado, 1992) tem revelado a expansão do capital e o Estado tem assumido um protagonismo central na região. A expansão do capitalismo no campo na Amazônia (Velho, 1972, 1976; Ianni, 1979) tem incorporado ao setor produtivo capitalizado novas áreas agrícolas destinadas ao agronegócio nacional.

No processo de expansão do capitalismo para a Amazônia, o Estado tem criado diversas políticas públicas para a agricultura na região (IANNI, 1979; SORJ, 1980). Neste contexto, o Estado procurou incentivar a instalação de plantas agroindústrias na Amazônia, utilizando como atração a política de incentivos fiscais da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) (Sorj, 1980).

Santos e Silveira (2001) utilizam o termo *belts* modernos e *novos fronts* para nomear o processo de inovações técnicas do uso agrícola moderno da

terra, gerando um novo tempo em regiões agropecuárias. Para estes autores, o avanço do front agrícola é responsável pela dinâmica agrícola do território brasileiro na atualidade. A dinâmica territorial do agronegócio no Brasil, por sua vez, é resultado da inserção de uma agricultura científica informacional no país a partir da década de 1990.

A partir da década de 1970, o Estado promoveu a implantação de um sistema de engenharia de portos (Santos; Silveira, 2001) no Brasil, favorecendo o imperativo da exportação. Na década de 1990 já no período da economia do agronegócio (Delgado, 2012), o Estado promove uma ampla melhoria técnica dos portos do país, visando atender à crescente demanda de exportação de produtos primários como soja e minérios. Neste contexto, os portos de Macapá, Santarém, Porto Velho e Vila do Conde passaram por adequações técnicas e organizacionais neste período (Santos; Silveira, 2001).

O movimento dos fluxos realizados nos portos indica uma integração nacional à economia global, como observam Santos e Silveira (2001, p. 180) quando afirmam que “o movimento de mercadorias nos portos brasileiros ajuda a entender o ingresso do país no mundo globalizado”.

A logística de transportes do agronegócio (Brasil, 2017; Confederação Nacional da Indústria, 2015; Câmara dos Deputados, 2016) tem sido objeto de vários estudos por parte do Estado e das empresas graneleiras no Brasil.

A criação dos corredores logísticos estratégicos do agronegócio (Brasil, 2017; Câmara dos Deputados, 2016), principalmente do complexo soja e milho, tem promovido mudanças na logística da exportação destas commodities no Brasil. As políticas de logística portuária (Sep, 2015) têm sido executadas em associação com as empresas graneleiras.

A logística para o agronegócio (Castilho, 2011) se tornou vital para a fluidez de grãos e fonte de redução de custos e competitividade no mercado global. Pode-se afirmar que ela é uma ferramenta de competitividade na era da

globalização dos mercados (Barat, 2007) de vital importância para os negócios das empresas na atualidade.

Segundo Rogério Silveira (2011), a definição de logística é bastante antiga, remontando o período da idade antiga na Grécia.

Etmologicamente a definição mais antiga para logística está relacionada ao grego *logistikós*, do qual o latim *logisticus* é derivado, ambos derivados da lógica aritmética. A logística é tão antiga quando o transporte e o armazenamento, por representar estratégia, planejamento e gestão que envolvem os transportes (“logística de fluxos”) a infraestrutura (“logística de fixos”) e o armazenamento (“logística de armazenagem”). Todavia a expressão (tal como a conhecemos hoje) se tornou conceito na França. A logística tal como a conhecemos atualmente, começou a ser formulada do francês *logistique* (por volta de 1783) para expressar a parte da arte militar referente ao planejamento de transporte e ao alojamento (do francês *loger* que significa “alojar”) de suprimentos e das tropas em batalhas (Silveira, 2011, p. 50).

Com o tempo, a aplicabilidade da logística, como a conhecemos atualmente, foi sendo usada para o emprego em outros setores, inclusive pelas empresas.

Posteriormente, com mais propriedade, a logística (do inglês *logistics*) foi desenvolvida pela “inteligência americana” (CIA), juntamente com os professores de Harvard, para a segunda guerra mundial. Podemos citar todo o preparo para o desembarque na Normandia. [...] Mais tarde o conceito adequou-se ao mundo dos negócios, surgindo como matéria nas *Schools Business*, sobretudo na “Universidade de Harvard” nos cursos de administração de empresas e de engenharias, devido à acirrada competição entre firmas, principalmente as denominadas por Michael Porter (1986) de *empresas globais* (Silveira, 2011, p. 51).

Na atualidade, a logística corporativa (Silveira, 2015) passou a ser utilizada em grande escala pelas empresas, para o planejamento da infraestrutura de negócios, para dar maior fluidez no transporte corporativo em nível global.

Políticas de logística de transportes para a Amazônia pós-1970

Com a criação do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), foi instituído o Programa de Integração Nacional (PIN), responsável pela construção de várias rodovias na região, como a Cuiabá-Santarém (BR-163) e a Transamazônica (BR-230). No I PND, foi criado o Programa de Redistribuição de Terras (Proterra), responsável pela distribuição de lotes agrícolas indicados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Nas margens da Transamazônica no trecho paraense entre Marabá-Altamira-Itaituba, foram criadas ações de colonização do Projeto Integrado de Colonização (PIC) nos municípios de Marabá (PIC Marabá), Altamira (PIC Altamira) e Itaituba (PIC Itaituba).

Durante o governo Emilio Garrastazu Médici (1969-1974) foi criado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que foi responsável pela criação do Programa de Projetos Agropecuários, Agrominerais na Amazônia (Polamazônia), que selecionou 15 polos de atuação, dentre os quais o polo Tapajós com atuação nos municípios de Santarém, Aveiro e Itaituba (BARROS, 2019).

O Polamazônia foi responsável por várias obras de logística portuária nos municípios de Santarém e Itaituba. Em 1974, foi inaugurado pelo presidente Médici o atual porto de Santarém. No mesmo ano, foi criado o porto de Miritituba/Itaituba, para realizar o escoamento da produção das agrovilas instaladas ao longo da rodovia Transamazônica.

As ações estatais da construção da logística rodoviária na região por meio das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém alteraram profundamente a dinâmica do uso do território regional, que passou de um padrão de organização do espaço rio-várzea-floresta, onde o rio constituía-se como o principal vetor de transporte regional e a floresta a principal referencia econômica fornecedora de produtos do extrativismo vegetal, para um padrão de organização do espaço estrada-terra firme-subsolo, onde a estrada passa a

ter uma importância na ocupação socioeconômica regional, com destaque para a exploração da mineração, pecuária e atividade madeireira (GONÇALVES, 2005).

Com as ações estatais do setor rodoviário do I e II PND para a Amazônia, houve a integração terrestre da região ao resto do Brasil. Esta integração rodoviária tem início durante o governo Juscelino Kubistchek (1956-1961) por meio da construção da rodovia Belém-Brasília, primeira artéria de ligação da Amazônia ao país. Durante o período militar, foram construídas as rodovias Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho, Manaus-Caracas (Venezuela), Macapá-Oiapoque, Rio Branco-Brasileia-Assis Brasil, dentre outras. Com estas construções, passamos para um tempo da Amazônia das estradas (VALBUENA, 2010), em que o modal rodoviário substituiu o transporte realizado por navios gaiolas de cargas e passageiros, este tipo de embarcação tinha como característica a presença de varandas.

A logística portuária sempre esteve presente nos planos governamentais do Brasil. No âmbito do governo federal, podemos constatar que a partir do período militar, este tema esteve na agenda governamental com várias ênfases.

Durante os governos militares (1964 -1985) a ênfase dada à logística portuária foi a de corredores de exportação. Já no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) a ênfase presente no Plano Plurianual Brasil em Ação (1996-1999) e no Plano Plurianual Avança Brasil (2000-2003) foi a dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, sendo realizados diversos Estudos dos Corredores Estratégicos de Desenvolvimento.

No governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010), a ênfase passa a ser os Vetores Logísticos, presentes na elaboração do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). No governo de Michel Temer (2016-2018) a ênfase muda para os corredores logísticos estratégicos, presentes na elaboração de vários estudos dos complexos produtivos por parte do Ministério dos Transportes (MT).

Desde os governos militares, foram realizados vários estudos para o transporte na Amazônia, tendo como objetivo o escoamento da produção nacional e regional de produtos primários pelos portos amazônicos.

O estudo Corredores logísticos estratégicos: complexo de soja e milho, elaborado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (Brasil, 2017), apontou que os custos logísticos pelo corredor Norte-Tapajós, usando os modais rodoviário (caminhões) -hidroviário (barcaças) com saída da carga de Sorriso (MT) e tendo como destino Santarém (PA) com transbordo em Miritituba (PA), apresentou o menor valor de movimentação da rota com R\$ 235,27 por tonelada transportada, com uma distância total 1.358 km.

Na atualidade, a rota mais econômica para o transporte da soja do norte do Mato Grosso é pelos portos do estado do Pará. Ao longo desta rota existe um conjunto de ações estatais e privadas, que visam a redução do preço do transporte da soja como, por exemplo, a conclusão do asfaltamento da BR-163 (Brasil, 2017).

Portos da soja instalados no eixo do rio Tapajós

No eixo do rio Tapajós, o transporte fluvial de soja do Mato Grosso para o Pará foi inaugurado em 2003 pela Cargill Alimentos, que instalou em Santarém um porto para a exportação desse grão para os mercados externos. A mais nova rota foi aberta pela Bunge em 2014 que realizou um investimento de R\$ 700 milhões para a criação do complexo portuário Miritituba-Barcarena, ligando a Estação de Transbordo em Miritituba, em Itaituba ao Terminal Portuário Fronteira Norte (Terfron), em Vila do Conde, Barcarena (PEREIRA, 2014).

A rota criada pela Bunge é denominada de Saída Norte e reduz em 34% o custo com transporte, encurtando em 20% o tempo de viagem até a Europa. Nesta rota, os grãos saem de Mato Grosso pela rodovia Cuiabá-Santarém até Miritituba (PA), onde é realizado transbordo da carga para barcaças até os

portos de Vila do Conde (PA). Cada comboio é formado por 20 barcaças que totalizam 40 mil toneladas e representam o transporte de 1.000 caminhões (PEREIRA, 2014).

O avanço do asfaltamento da BR-163, em 2013, foi fundamental para a corrida pela instalação de portos no Arco Norte nos estados do Pará (Santarém, Vila do Conde, Itaituba) e Amapá (Santana). No entanto, as mudanças mais expressivas foram realizadas em Miritituba/Itaituba onde empresas como Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Companhia Norte de Navegação e Portos (Cianport) e Unirios foram as primeiras a manifestar interesse pela construção de terminais portuários nesta pacata vila, com previsão de investimentos iniciais de R\$ 600 milhões na construção de terminais e R\$ 1,4 bilhão na construção de comboios a serem usados no transporte fluvial por parte destas empresas. Somente a Cargill investirá R\$ 200 milhões no local (Borges, 2013).

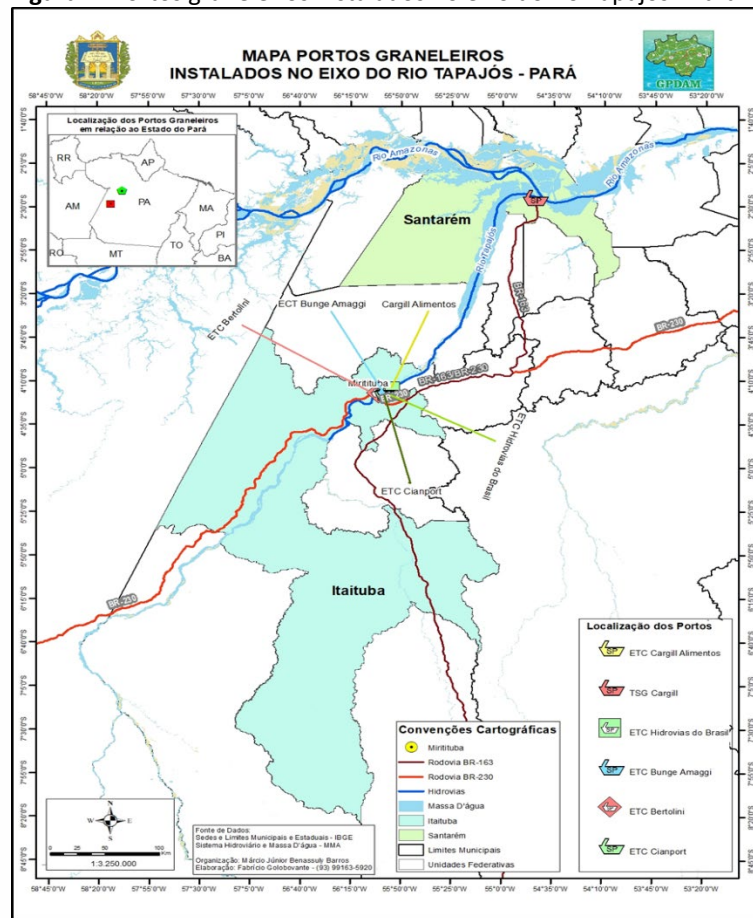
Os principais portos graneleiros localizados no rio Tapajós estão instalados nos municípios de Santarém e Itaituba. Santarém foi fundada em 1661 pelo padre jesuíta Felipe Bettendorf que instalou a aldeia dos Tapajós, habitada pelos índios Tupaius. Está situada na confluência do rio Tapajós com o Amazonas, com uma localização privilegiada entre as duas maiores metrópoles da Amazônia, no caso Belém (Pará) e Manaus (Amazonas). Santarém é o principal centro regional do Oeste do Pará com uma população de 331.937 habitantes segundo o censo demográfico de 2022 disponível na base Sidra do IBGE (2023).

Em 1996 foi introduzida um projeto pioneiro de plantio de soja no município pelo grupo santareno Quincó em parceria com a Agrária Engenharia e o governo do estado do Pará. Em 2021 segundo dados da base Sidra do IBGE (2023), contava com 30.000 hectares de área plantada de soja no município. O porto Santarém foi inaugurado 1974, em 2003 a empresa Cargill Alimentos inaugurou um Terminal de Graneis Sólidos (TGS Cargill Alimentos) por meio de arrendamento de uma área do porto público administrado pela Companhia

Docas do Pará (CDP). Além da Cargill a empresa francesa Louis Dreyfus Company (LDC) exporta grãos por este local.

Itaituba, desde 1812 já era conhecida como centro de exploração e comércio de especiarias do alto Tapajós, com fortes ligações de caráter econômico com o estado de Mato Grosso. Em sua história econômica o território de Itaituba tem profundas ligações com o extrativismo vegetal, como a borracha presente no município com grandes seringais e o extrativismo mineral como a extração de ouro em garimpos principalmente ao longo do rio Tapajós (IBGE, 1962). Conta com uma população de 123.312 habitantes, conforme o censo demográfico de 2022 disponível na base sidra do IBGE (2023). No Figura 1, pode-se verificar a localização dos portos graneleiros instalados em Santarém e Itaituba.

Figura 1: Portos graneleiros instalados no eixo do rio Tapajós - Pará



Fonte: Organização própria (2020)

O Porto de Miritituba-Itaituba foi construído em 1974, a partir de 2014, tem início a instalação de várias Estações de Transbordo de Cargas (ETC) no local. Na localidade, estão instaladas a ETC Bunge-Amaggi, a ETC Hidrovias do Brasil, a ETC Cianport, a ETC Cargill Alimentos e a ETC Bertolini.

Em Miritituba a Hidrovias do Brasil realiza o escoamento de cargas das empresas Multigrain, Cofco, Agri e Nidera para Vila do Conde. A Bertolini transporta grãos da ADM e Glencore. A Louis Dreyfus Company também opera neste porto.

Quando os grãos chegam por caminhões em Miritituba pela rodovia Cuiabá-Santarém é realizado o transbordo da carga para barcaças, que seguem rotas diferentes com destino aos portos de Santarém, Vila do Conde no Pará e Santana no Amapá, onde navios panamax recebem esta carga que é direcionada a mercados consumidores mundiais da Ásia, Europa, Américas, dentre outras.

As três rotas de escoamento da carga a partir de Miritituba são: a) Miritituba- Santarém que utiliza a hidrovia Tapajós via barcaças até Santarém (PA), sendo operada pela Cargill que possui uma ETC em Miritituba e um porto em Santarém. A Louis Dreyfus Company também utiliza este percurso; b) Miritituba-Vila do Conde que usa a hidrovia Tapajós-Amazonas, via barcaças até Barcarena (PA). É utilizada pelas empresas ADM, Amaggi, Bunge, Hidrovias do Brasil e Glencore que possuem instalações portuárias em Vila do Conde; c) Miritituba – Santana que trafega pela hidrovia Tapajós-Amazonas, via barcaças até Santana (AP). É operada pela empresa Cianport que possui uma ETC em Miritituba e instalações portuárias em Santana.

O eixo Tapajós é na atualidade objeto do investimento de grandes empresas globais de compra e venda de grãos em projetos de logística portuária, a exemplo da Cargill e da Louis Dreyfus Company.

A região do rio Tapajós (Santarém, Itaituba, Rurópolis) já é considerada pelo setor de transporte graneleiro nacional, como o “novo Mississipi da

logística portuária brasileira”. Não é possível afirmar com precisão quantos portos estão planejados para o rio Tapajós, pois não existe um planejamento unificado tanto pelo setor público quanto pelo privado. Luciano (2019) relata a instalação de 34 portos no Tapajós, a Terra de Direitos (2018) afirma que são 17 portos planejados para o rio Tapajós, Rodrigues (2017) projeta que são 26 portos para serem instalados na região e Aguiar (2017) contabiliza 20 portos a serem instalados na próxima década.

Mudanças em Santarém e Miritituba/Itaituba face à instalação dos portos graneleiros

Na pesquisa empírica de trabalho de campo foram entrevistados 10 moradores locais, sendo 5 da localidade de Miritituba em Itaituba e 5 agricultores familiares da rodovia PA-370 (Santarém-Curuá Una). As entrevistas foram realizadas no ano de 2018 em Santarém (3 entrevistados) e em 2019 em Santarém (2 entrevistados) e Miritituba (5 entrevistados).

As principais mudanças observadas em Santarém são: a) promoveu o aumento da especulação imobiliária de terrenos agrícolas localizados na região do planalto santareno, formado pelos municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos; b) a instalação do porto da empresa transformou - se no principal centro viabilizador do polo agrícola da soja no planalto santareno; c) afetou de forma direta o sítio arqueológico da Vera Paz, pois o porto da empresa foi construído no local onde encontram-se os resquícios do povo indígena Tupaius, primeiros habitantes de Santarém; d) promoveu a privatização do acesso à antiga área da praia urbana da Vera Paz; e) contribuiu para o aumento do fluxo de caminhões no perímetro urbano da cidade; f) contribuiu para o aumento da poluição sonora no perímetro urbano onde o porto está instalado.

A produção de soja no território paraense tem avançado como aponta a pesquisa de produção agrícola municipal disponível na base Sidra do IBGE (2023) onde em 2021 dos 100 maiores municípios produtores de soja em toneladas do Brasil, dois estavam localizados no estado do Pará, Paragominas

(571.128 toneladas) ocupando o 42o lugar e Dom Eliseu (322.770) ocupando a 82o lugar na lista. Em 2021 os 10 maiores municípios produtores de soja do Pará foram: Paragominas (571.128), Dom Eliseu (322.770), Santana do Araguaia (241.392), Santa Maria das Barreiras (170.004), Ulianópolis (162.918), Mojuí dos Campos (147.200), Rondon do Pará (146.640), Santarém (96.000), Belterra (73.600), Novo Progresso (66.000), conforme tabela 01. No planalto santareno todos os três municípios deste recorte espacial constam na lista no caso, Mojuí dos Campos, Santarém e Belterra.

Tabela 01: Principais municípios produtores de soja em quantidade produzida (t) no estado do Pará - 2021.

Posição	Municípios	Quantidade Produzida (t)
1º	Paragominas	571.128
2º	Dom Eliseu	322.770
3º	Santana do Araguaia	241.392
4º	Santa Maria das Barreiras	170.004
5º	Ulianópolis	162.918
6º	Mojuí dos Campos	147.200
7º	Rondon do Pará	146.640
8º	Santarém	96.000
9º	Belterra	73.600
10º	Novo Progresso	66.000

Fonte: IBGE – Produção Agrícola Municipal 2021.

Estudos realizados no planalto santareno sobre os impactos do avanço da soja no município de Santarém, apontam para a substituição de áreas de pastagens e de áreas de produção agrícola de base familiar (Valbuena; Cohenca, 2006), expansão da soja na região (Wesz Junior et al., 2021) e avanço do desmatamento para plantio de soja (Barros et al., 2020).

A Amazônia Legal é uma região com graves conflitos pela posse da terra e de grande importância ambiental nacional e internacional. O avanço do plantio da soja para a região amazônica intensifica os conflitos fundiários entre pequenos produtores e sojicultores pela disputa pela terra, bem como é

responsável por conflitos ambientais pelo uso indiscriminado de agrotóxico próximo a residências de moradores locais, bem como indícios de contaminação de igarapés de comunidades próximas a plantios de soja como verificado em Santarém por Barros et al. (2020).

Na pesquisa, constatamos que a construção dos portos graneleiros em Miritituba foram responsáveis por um conjunto de transformações como: a) promoveu o aumento da especulação imobiliária de terrenos localizados à margem esquerda do rio Tapajós, onde está localizado Miritituba; b) a instalação dos portos graneleiros foram responsáveis pela privatização do acesso à margem esquerda do rio Tapajós onde edificaram grandes estruturas; c) a presença dos portos promoveu o aumento do fluxo de caminhões que transportam grãos das empresas que utilizam as estações da localidade; d) contribui para o aumento da poluição sonora em função do grande fluxo de caminhões no local; e) houve o aumento da poeira na zona urbana da localidade, uma vez que, as principais ruas da vila não são asfaltadas; f) aumento do relato de problemas de visão por parte da população local em função da poeira ocasionada pelos caminhões que transitam no local; g) crescimento do relato de casos de prostituição, uma vez que, existe forte concentração de caminhoneiros durante o período de transporte de grãos; h) restrição da atividade da pesca no rio Tapajós em locais próximos às instalações portuárias das empresas graneleiras.

Em 2020 a Associação do Bairro Nova Miritituba, o Conselho de Fiscalização dos Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI) e o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), organizaram uma manifestação para cobrar atenção pelos problemas da vila, das autoridades e das empresas instaladas em Miritituba. Segundo o Movimento dos Atingidos por Barragens (2020), em matéria produzida sobre a manifestação, “o sonho de um verdadeiro desenvolvimento que traga melhorias de vida para o povo dessa região mais uma vez vai sendo encoberto

pela poeira das carretas, mortes no trânsito, prostituição, violência e descaso social de modo geral”

O fluxo da movimentação de soja pelos portos de Santarém e Itaituba é reflexo da forte demanda mundial por commodities agrícolas. Neste cenário, o Brasil tem um papel de fornecedor de produtos do agronegócio e a Amazônia possui grandes áreas para a expansão agrícola e pecuária, bem como é a região mais próxima dos grandes mercados internacionais.

Segundo dados do IBGE (2021) “o Brasil exportou 86,1 milhões de toneladas de soja em 2021 [...]. Desse total, 70% destinaram-se aos portos chineses, o maior parceiro comercial do Brasil. [...] figurando agora na segunda colocação no ranking de produtos”. (IBGE, 2021, p. 8).

O cenário apresentado acima de grande demanda internacional por produtos agrícolas brasileiros, contribui para a expansão da fronteira agrícola nacional, bem como pela busca de alternativas de redução de custos com transportes do comércio exterior, pressionando para a expansão de portos no Arco Norte.

Considerações finais

O avanço da fronteira agrícola em direção à Amazônia a partir dos governos militares foi resultado de um conjunto de ações estatais que tinham como objetivo a integração econômica e territorial da região ao Brasil. O marco inicial desta política pública ocorreu com a execução das ações programadas do I PND (1972-1974), que traçou como objetivo para a Amazônia o deslocamento da fronteira agrícola nacional para as margens do rio Amazonas (SUDAM, 1973).

Durante a vigência do II PND (1975-1979), foram executados grandes investimentos em infraestrutura portuária na região amazônica, que foram fundamentais para a consolidação de um conjunto de sistema de engenharia

de transportes, existente até os dias atuais, como por exemplo, a rodovia Cuiabá-Santarém (SUDAM, 1975).

O avanço do asfaltamento da BR-163, no início da década de 2010, gerou uma grande expectativa para o setor do agronegócio, quanto a uma possível criação de nova rota de escoamento da produção de grãos do estado de Mato Grosso pelos portos do Pará.

Com a aprovação da lei de portos em 2013 (Lei no 12.815/2013), houve uma maior flexibilização para a criação de estruturas portuárias pelas empresas quando foi permitida nesta lei a figura do Terminal de Uso Privado (TUP) e das Estações de Transbordo de Cargas (ETC), que poderiam ser criados e administrados diretamente pelas empresas sem depender dos portos públicos administrados pelo Estado.

Desta forma, em 2014, a abertura de uma nova rota denominada de Saída Norte pela Bunge permitiu a redução em aproximadamente 34% do valor do custo com transporte em relação aos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). A descoberta desta rota fez com que o rio Tapajós, no Pará, se transformasse a partir de 2014 em local de implantação de portos por grandes empresas graneleira de atuação global.

A mudança mais expressiva ocorreu na localidade de Miritituba, onde foram instaladas cinco Estações de Transporte de Cargas (ETC) usadas pelas empresas, ADM, Amaggi, Bunge, Cargill, Cianport, Hidrovias do Brasil, Louis Dreyfus Company e Glencore. Em Santarém, o porto da Cargill foi ampliado para receber grãos da unidade de Miritituba.

A instalação destes portos graneleiros no rio Tapajós está inserida no contexto de planejamento e execução de políticas de logística portuária do agronegócio do Arco Norte, que objetiva a criação e ampliação de portos no Norte do Brasil, para o escoamento da produção agrícola principalmente do Centro-Oeste, pois os portos localizados no Sudeste (Santos) e Sul (Paranaguá)

já não conseguem suprir com agilidade o aumento da produção agrícola nacional cada vez mais localizado acima do paralelo 16.

Referências

- AGUIAR, Diana. **A geopolítica de infraestrutura da china na américa do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia brasileira**. Rio de Janeiro. FASE, 2017
- ARROYO, M. M. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese (Doutorado) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- BARAT, Josef [org.]. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo, UNESP, 2007.
- BARROS. Márcio Júnior Benassuly. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. *In: Geosul*, Florianópolis, v. 34, n. 71- Dossiê Agronegócios no Brasil, p. 382-406, abr. 2019.
- _____. *et al.* Fronteira agrícola e conflitos territoriais nas amazônias brasileiras: a expansão do agronegócio da soja e seus efeitos no planalto de Santarém, Pará – Amazônia - Brasil. *In: Ciência Geográfica* - Bauru - XXIV - Vol. XXIV- (2): jan./dez. 2020.
- BECKER, Bertha; MIRANDA, Mariana; MACHADO, Lia Ozório. **Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território**. Brasília. Editora da Universidade de Brasília, 1990.
- BERNARDES, Júlia Adão; FILHO, José Bertoldo Brandão. **A territorialidade do capital**. Rio de Janeiro, Arquimedes Edições, 2009 (Geografia da soja II)
- BORGES, André. Gigantes da logística descobrem Miritituba. **Jornal Valor Econômico**, São Paulo, 27 mar. 2013.
- BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores logísticos estratégicos: complexo de soja e milho**. Brasília, DF, 2017.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco norte: um desafio logístico**. Brasília, DF, 2016 (Estudos Estratégico, 6)
- CASTILLO, Ricardo. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. *In: Silveira, Márcio Rogério. Org. Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (Brasil). **Entaves logísticos ao escoamento de soja e milho**. Brasília, DF, 2015.

DELGADO, Guilherme Costa. **Capital financeiro e agricultura no Brasil: 1965-1985**. São Paulo. Ícone Editora, 1985.

_____. Guilherme Costa. **Do capital financeiro na agricultura a economia do agronegócio: mudanças cíclicas em meio século (1965-2012)**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2012.

GONÇALVES. Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2005.

HUERTAS. Daniel Monteiro. Fluidez territorial nas áreas de expansão da fronteira agrícola no período da globalização. *In: GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 34, 2013. Número Especial, p. 178-194.

IANNI, Otavio. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1979.

IBGE. **Itaituba**, Rio de Janeiro, 1962. Coleção de Monografias.

_____. **Produção Agrícola Municipal 2021**. Rio de Janeiro, v. 48, p.1-12, 2021.

_____. **Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/pnadcm>. Acesso em: 25 jun. 2023.

LUCIANO, Weldon. Movimentos sociais apontam existência de projetos de instalação de 34 portos no rio Tapajós nos próximos anos. **Oestadonet**, Santarém, 21 set. 2019.

MACHADO, Lia. A fronteira agrícola na Amazônia brasileira. *In: Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro. 54 (2), abr/jun. 1992.

MARTINS. José de Souza. O tempo da fronteira. **Revista de Sociologia**, São Paulo: Universidade de São Paulo, n. 8, p. 25-70, 1996.

MOVIMENTO DOS ATINGIDOS POR BARRAGENS. PA: **atingidos pelos portos do agronegócio interdita rodovia no tapajós**. Disponível em: <https://mab.org.br/2020/08/01/pa-atingidos-pelos-portos-do-agronegocio-interditam-rodovia-no-tapajos/>. Acesso em: 25 jun. 2023.

PEREIRA, Renée. Complexo portuária de 700mi, Bunge abre nova rota de exportação. **Estado de São Paulo**, São Paulo, 25 abr. 2014. Economia, p. 14.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. **Portos no rio Tapajós: ao arco do desenvolvimento e da justiça social?** Rio de Janeiro, IBASE, 2017.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

_____; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: o território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SAUER, Sérgio; ALMEIDA, Wellington. **Terras e territórios na Amazônia: demandas, desafios e perspectivas**. Brasília, Universidade de Brasília, 2011.

SEP. Secretaria de Portos da Presidência da República. **Plano Nacional de Logística Portuária 2015**. Brasília, DF, 2015.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In. SILVEIRA, Márcio Rogério [org.]. **Circulação, transportes e logística**. São Paulo. Outras Expressões, 2011.

_____. Circulação, transportes, logística e a dinâmica capitalista: alguns apontamentos sobre as recentes reestruturações no Brasil. In. ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo, Annablume, 2015.

SORJ, Bernardo. **Estado e classes sociais na agricultura brasileira**. Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1980.

SUDAM. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. **Plano regional de Desenvolvimento 1972/74: avaliação preliminar**. Belém, Pará, 1973.

_____. **II plano de Desenvolvimento da Amazônia**. Belém, Pará, 1975.

TERRA DE DIREITOS. **Tapajós: informes de uma terra em resistência**. Curitiba, 2018

VALBUENA, Rubén. **Dinámicas territoriales en la región de Santarém, 1975-2005, estado de Pará, Brasil**. Madrid. CIDH-CRUMA, 2010.

VALBUENA, Rubén; COHENCA, Daniel. Reativação da fronteira agrícola e aumento da taxa de desmatamento ao norte da BR-163, nos municípios de Santarém e Belterra, no Pará, Brasil (1999-2004). **Agrária**, São Paulo, n. 4, p. 98-123, 2006

VELHO. Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da transamazônica**. 2. ed. Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1972.

_____. **Capitalismo autoritário e campesinato**. Rio de Janeiro: Difel, 1976.

WESZ JUNIOR, Valdemar João et al. Dinâmicas recentes do agronegócio no Oeste do Pará (Brasil): expansão da soja e estruturação de corredores logísticos. **Mundo Agrário**, 2021, v. 22, n. 50.

Notas

1. Este artigo é resultado do projeto de pesquisa Políticas de logística do agronegócio da soja, empresas e dinâmicas territoriais no Oeste do Pará, registrado na Pró - Reitoria de Pesquisa, Pós-graduação e Inovação Tecnológica (PROPPIT) da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) por meio do processo em andamento número: 23204.009205/2020 -11.

Publisher

Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais. Programa de Pós-graduação em Geografia. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

Autor

Márcio Júnior Benassuly Barros, Geógrafo pela Universidade Federal do Pará. Mestre em Geografia Universidade Federal do Pará. Doutor em Geografia pela Universidade de Brasília. Professor Adjunto da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), Campus de Santarém, Pará. Líder do Grupo de Pesquisa CNPq – Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais na Amazônia (GPDAM).

Data de recebimento 14 de dezembro de 2023

Aceite em 24 de abril de 2024

Publicação em 23 de julho de 2024