



Novos Cadernos NAEA

v. 26, n. 1 • jan-abr. 2023 • ISSN 1516-6481/2179-7536



EXPANSÃO E TERRITORIALIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS NO BRASIL E NA AMAZÔNIA LEGAL (1993 A 2022)

EXPANSION AND TERRITORIALIZATION OF PORT INFRASTRUCTURE IN BRAZIL AND THE LEGAL AMAZON (1993 TO 2022)

Jondison Cardoso Rodrigues

Universidade Federal do Pará (UFPA)



João Santos Nahum

Universidade Federal do Pará (UFPA)



RESUMO

A produção de infraestruturas é, sobretudo, uma forma de criar orientações, organizações espaciais e modos de conectividade, servindo como um impulsionador da movimentação, na circulação de mercadorias, dinheiro e informações. Por isso, as duas últimas décadas foram marcadas por fluxos de capitais, políticas e planejamentos estatais, por meio de investimentos em infraestruturas, notadamente na América Latina, África e Ásia. O Brasil foi o país onde houve significativos aportes em infraestrutura, na área de energia, transportes e comunicação. Contudo, com hidrelétricas e a produção de complexos portuários, como fontes mais materializadas de políticas e ações no Brasil, em particular na Amazônia Legal. Face a isso, o artigo tem o objetivo de mapear e analisar a expansão, a territorialização de infraestruturas portuárias no Brasil e na Amazônia Legal, entre 1993 e 2022; assim como objetiva identificar e analisar os setores e agentes econômicos que promoveram tal territorialização, notadamente na Amazônia Legal.

Palavras-chave: Infraestrutura. Complexos portuários. Logística. Amazônia.

ABSTRACT

The production of infrastructure is, above all, a way of creating guidelines, spatial organizations and modes of connectivity. This production serves as a driver of movement, in the circulation of goods, money, and information. Therefore, the last two decades have been characterized by capital flows, policies, and state planning, through investments in infrastructure, notably in Latin America, Africa, and Asia. Brazil was the country where there was significant investment in infrastructure, in energy, transport and communication. Hydroelectric dams and port complexes were the most significant sources of infrastructure policies and actions in Brazil, particularly in the Legal Amazon. In light of this, this article aims to map and analyze the expansion and territorialization of port infrastructure in Brazil and the Legal Amazon, between 1993 and 2022. We also seek to identify and analyze the sectors and economic agents that have promoted this territorialization, particularly in the Legal Amazon.

Keywords: Infrastructure. Port complexes. Logistics. Amazon.

1 INTRODUÇÃO

A infraestrutura é considerada a espinha dorsal de toda sociedade, possibilitando a efetivação de serviços essenciais que incluem energia, água, gerenciamento de resíduos, saneamento básico, transporte e telecomunicações. Estima-se que seja investido mundialmente em infraestrutura algo em torno de US\$ 2,3 trilhões por ano; portanto, menos do que se argumenta que sejam necessários para atingir US\$ 94 trilhões de investimento até 2040, para substituir antigas infraestruturas, face ao aumento de demandas e de usos (THACKER *et al.*, 2019). Compreensão essa que legitimou narrativas de governos progressistas, notadamente na América Latina, África e Ásia, sob bases coloniais, imperialistas, neoextrativistas e espoliativas (BERNADS, 2022; SCHOUTEN; BACHMANN, 2022; LESUTIS, 2023).

Na última década, o capital privado de infraestrutura quadruplicou, de cerca de US\$ 34 bilhões, em 2010, para US\$ 129 bilhões, em 2021, segundo a *Global Infrastructure Hub Ltd* (GIHUB) (GIHUB, 2023a) – empresa limitada por garantia, com sede em Sydney, Austrália e Toronto, Canadá. Empresa essa que possui alinhamento com as ações, prioridades e expectativas do G20 (SCHINDLER; KANAI, 2021).

Cabe enfatizar que, dentro do campo de parcerias do GIHUB, estão diversos bancos multilaterais de investimentos: World Bank, Inter-american Development Bank, Banco European Investment, European Bank, Slamic Development Bank, Eurasian Development Bank, Asian Development Bank, Asian Infrastructure Investment Bank, Black Sea Trade and Development Bank, African Development Bank (GIHUB, 2023b). Bancos que lucram a partir de empréstimos bancários transfronteiriços (GURARA *et al.*, 2018), ou, que passam a compor o quadro de acionistas.

Para GIHUB (2023b), o Brasil investe apenas 56% do que é necessário em infraestrutura para diminuir o déficit em investimento. Ainda para GIHUB (2023b), o Brasil, para acompanhar o crescimento econômico e populacional, precisa investir US \$ 2,7 trilhões - ou um pouco mais de 4,5% do PIB em infraestrutura até 2040.

Contudo, é preciso compreender que os investimentos em infraestrutura que vêm sendo disseminados e legitimados pelo GIHUB (RODRIGUES, 2021), não são infraestruturas produzidas “para [promover] a justiça ecológica e o florescimento coletivo” (PASTERNAK, *et al.*, 2023, p. 3), mas para atender agentes corporativos, a partir da

construção de plataformas petroquímicas, energias fotovoltaicas, pontes, aeroportos, portos, hidrelétricas, termelétricas, ferrovias, hidrovias, rodovias, dutovias e infovias¹.

Os investimentos em infraestrutura constituem uma espécie de agenda de dominação política - uma dominação e extração do ambiente 'natural'. Dominação que vem se realizando por meio da mundialização das fronteiras de *commodities*, e a incorporação de territórios e regiões a economia capitalista, com a lógica inabalável de abrir, conectar e controlar (SCHOUTEN; BACHMANN, 2022; COSS-CORZO, 2023; LESUTIS, 2023).

No Brasil, sobretudo, na década de 2000, fortaleceram-se os investimentos nos chamados Grandes Projetos de Infraestrutura, principalmente na área de energia, transportes e comunicação. Projetos caracterizados por possuírem: i) investimentos de longo prazo; ii) densidade tecnológica e técnica; iii) parceria público-privada; e, iv) custo maior de 1 bilhão de dólares (GREIMAN, 2023). Em síntese, uma infraestrutura para sustentar o movimento e a circulação de mercadorias, dinheiro e informações, principalmente de grupos e agentes hegemônicos, uma produção de infraestrutura para acumulação (PASTERNAK *et al.*, 2023).

Na década de 2000, a Amazônia Legal se insere nessa dinâmica de produção/construção de estratégias escalares ou escalas de ação sistêmica, a partir da produção de grandes projetos de infraestruturas logísticas corporativas: plataformas petroquímicas, portos, hidrelétricas, termelétricas, hidrovias, rodovias, dutovias e infovias. Contudo, possuindo as hidrelétricas e a produção de complexos portuários como fontes mais materializadas de políticas e ações no Brasil, em particular na Amazônia Legal (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019; RODRIGUES; LIMA, 2020).

A partir de tal discussão, o artigo tem o objetivo de mapear e analisar a expansão e a territorialização de infraestruturas portuárias no Brasil e na Amazônia Legal, entre 1993 e 2022, assim como identificar e analisar os setores e agentes econômicos que promoveram tal processo de territorialização na Amazônia Legal. Isso implica em identificar os setores, os grandes agentes econômicos e suas conexões escalares, global-local dos fluxos econômicos e as redes globais; consequentemente evidenciando as

¹ Para Furlong (2021), em meados da década de 1990, estava se enraizando e se expandindo rapidamente uma nova forma de infraestrutura: as redes de cabos submarinos e transcontinentais e os *data centers* da internet. A partir deles, cabos de fibra ótica transcontinentais e transoceânicas se conectam aos milhares de roteadores e servidores do *data center*, cada um conectado a centenas de cabos que representam quilômetros de quantidade inimagináveis de informações.

relações de infraestruturas com a produção de um território, nos fluxos de mercadorias e na dinâmica do território (MARIMÓN *et al.*, 2022). Além disso, caracterizar o papel que o Estado brasileiro teve e tem, na produção, construção e na regulação da produção de redes, regimes de valor que se cruzam ou interseccionam em diferentes escalas (hierárquica e de poder) e períodos temporais (CASS; SCHWANEN; SHOVE, 2018).

Pensando de acordo com Santos (2006, p. 78), procura-se compreender o “movimento da totalidade”, isto é, “para existir objetivamente é [preciso] um movimento dirigido à sua espacialização, que é também particularização” (SANTOS, 2006, p. 81), conformando um novo estatuto aos objetos geográficos, às paisagens, às configurações geográficas, à materialidade e, conseqüentemente, ao processo de totalização, isto é, ao processo de transformação de uma totalidade em outra totalidade.

2 METODOLOGIA

Nesse artigo, empregou-se a pesquisa quantitativa e qualitativa (MUSSI, 2019), por meio da utilização de métodos estatísticos. Com a estatística descritiva, foi possível a quantificação das uniformidades e regularidades (SILVA; LOPES; BRAGA JUNIOR, 2014), além de sistematizar dados e tendências, gerando medidas confiáveis, generalizáveis e sem vieses. Isso permite oferecer dados capazes de cartografar a territorialização portuária no Brasil e na Amazônia Legal (entre 1993 e 2022), associando-a ao arranjo político e econômico do contexto histórico. Tal procedimento foi realizado por meio do uso do Painel de Monitoramento de Instalações privadas e do Painel de Publicações de Instalações Privadas, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (ANTAQ, 2023a, 2023b).

Foram utilizados os dados de apenas portos de movimentação de mercadorias (granéis sólidos, líquidos, gasosos, carga geral e *containers*). No caso, duas modalidades de portos: Estação de Transbordo de Cargas (ETC) e Terminal de Uso Privado (TUP), que se constituem respectivamente: de “instalação portuária situada fora da área do porto organizado, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas destinadas ou provenientes da navegação interior” e “a instalação, não integrante do patrimônio do porto público, construída ou a ser construída por empresa privada ou entidade pública para a movimentação ou movimentação e armazenagem destinadas ou provenientes de transporte aquaviário”. A escolha dessas duas modalidades de portos se articula ao fato dessas instalações portuárias serem pertencentes a grandes agentes econômicos.

A abordagem qualitativa foi realizada a partir da síntese analítica da construção de complexos portuários no Brasil e na Amazônia Legal, sua relação com os efeitos expansivos de lógicas e espacializações. Assim, realizando uma abordagem dialética da realidade, contemplando processos econômicos, representações e ideologias, de maneira crítica (CLAVAL, 2013), relacionando a acumulação do capital com a produção das estruturas espaciais (HARVEY, 2004, 2005), necessárias à reprodução do espaço e do desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY, 2001, 2005).

A abordagem dialética é realizada a partir desdobramentos, sobretudo, de estudos e pesquisas anteriores (RODRIGUES; CASTRO, 2013; RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014; RODRIGUES; RODRIGUES, 2015, 2016; RODRIGUES, 2018a, 2018b, 2021; RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019; RODRIGUES, HAZEU, 2019; RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES *et al.*, 2020; GONÇALVES; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2019; CARDOSO; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2022) sobre a dinâmica, expansão e efeitos socioterritoriais da produção de complexos portuários na Amazônia Legal, associados a processos de territorialização do agronegócio, ampliações do fluxos e da exportação de *commodities* agrícolas.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nas duas últimas décadas, houve a promoção de investimentos em produção de infraestruturas em grande escala, para estimular o crescimento econômico e melhorar a competitividade do país (HUDALAH; TALITHA; LESTARI, 2022; CHIYEMURA; GAMBINO; ZAJONTZ, 2022; LESUTIS, 2021, 2022). Tudo isso com o objetivo de promover a conectividade planetária, por meio de redes logísticas, técnicas e econômicas de fluxos globais de capital (LESUTIS, 2021).

Para Gilbert, Eakin e McPhearson (2022), as infraestruturas possibilitam ações e lógicas, que definem os limites do sistema e determinam quem e o que é central, incluindo e conectando; quem e o que é (ou será) marginal, excluído e isolado. Impera a seletividade do lugar, aspecto fundamental, quando se analisa a configuração espacial portuária no Brasil, particularmente na Amazônia Legal. Isso porque se precisa enfatizar que há um papel mediador frequentemente oculto da infraestrutura, que é o alinhamento as redes físicas, sistemas socioeconômicos e processos de mercantilização, inscrito em megaprojetos contemporâneos, que acabam

por determinar as configurações espaciais da vida capitalista liberal em todo o mundo (LESUTIS, 2021, 2022).

Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019), assinalam que a territorialização de infraestruturas constituem uma ação, movimento ou processo de construção e criação de territórios pela apropriação, uso, organização de determinadas extensões do espaço por lógicas, técnicas, economias e políticas hegemônicas. Há uma produção de territorialidades baseadas em infraestruturas, como uma forma histórica e geograficamente específica de ordem e organização espacial, imbuída de tensões sociais, decorrentes da imposição estatal e corporativa de uma tecnopolítica ao território (LESUTIS, 2021).

A territorialização de infraestruturas não é apenas para prover a expansão espacial, trata-se de um processo de produção e apropriação do espaço geográfico, uma peça de sincronização territorial a regimes de acumulação. O que possibilita a conexão de fluxos econômicos e agentes econômicos à cadeia neoextrativista de fluidez de *commodities*, dinheiro e riquezas.

A reflexão de Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019) converge com as reflexões de Schindler e Kanai (2021), ao afirmarem que a produção de infraestruturas visa integrar o território às redes globais de produção e comércio, de maneira a constituir uma cadeia de valor, articulada, espacialmente, voltadas para a extração de recursos, integração logística e produção industrial. Logicamente conectada a regimes rentistas e financeirizados.

Para Hall *et al.* (2023), a capacidade de fluidez e fixidez é possível por causa das infraestruturas específicas que suportam as finanças globais, pois facilitam as finanças como um espaço de ação e poder, capaz de expandir o alcance de agentes hegemônicos, a capacidade de extrair rendas e riquezas.

Assim a territorialização de infraestruturas portuárias seguiram essa lógica e se estenderam por todo o espaço geográfico brasileiro, em diferentes momentos, associados às atividades do neoextrativismo, a partir da década de 2000 (ANDRADE, 2016, 2020, 2022), isto é, decorrente da “expansão e reestruturação geográfica do capital” (HARVEY, 2013, p. 25). Estruturados também sob bases de colonialidade (de civilizar sociedades “atrasadas” e “transformar” espaços “improdutivos” em recursos produtivos) (QUIJANO, 2005), particularmente na Amazônia Legal (NAHUM, 2019; LOUREIRO, 2022), onde modelos de desenvolvimento altamente colonialistas-capitalistas foram fortemente implantados na América Latina, mais agressivamente no continente africano (REGASSA, 2022).

Segundo o Painel de Monitoramento de Instalações Privadas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2023a), até dezembro de 2022, havia no Brasil 605 instalações portuárias privadas autorizadas a operar, cujo processo expansivo dessas instalações se deu principalmente a partir de 2014. Porém, é preciso a realização de comparações e ao mesmo tempo mostrar as expansões espaciais pelo Brasil e na região Amazônica Legal, entre 1993 e 2022, que estão sistematizadas na Figura 1 e nas Tabelas 1 e 2.

Figura 1 – Mapa da expansão da quantidade de portos autorizados no Brasil (1993 a 2022)

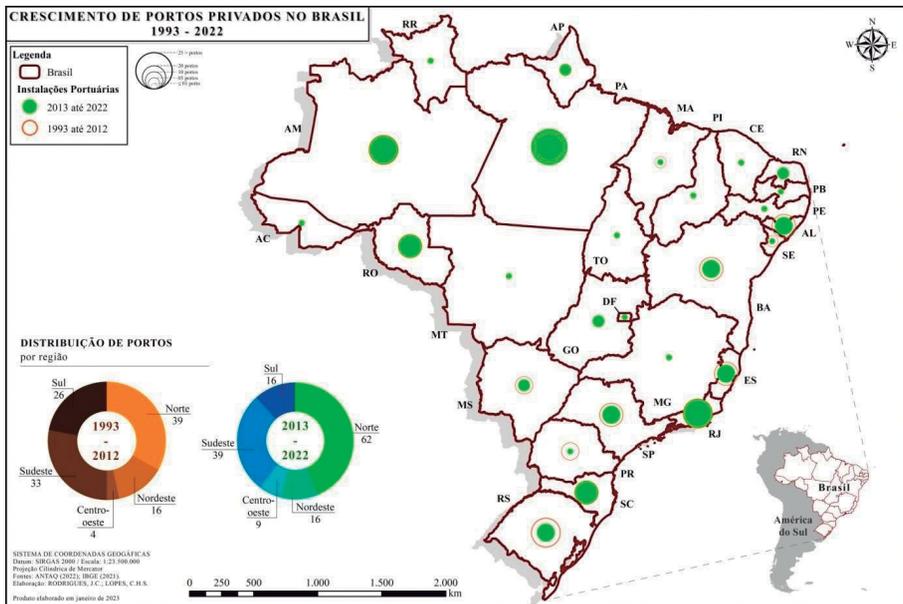


Tabela 1 – Quantidade de portos de acordo com as unidades federativas brasileiras

| Regiões | 1993-2022 | 1993-2012 | 2013-2022 |
|----------|-----------|-----------|-----------|
| Pará | 41 | 14 | 27 |
| Amapá | 6 | 2 | 4 |
| Acre | 2 | - | 2 |
| Roraima | 1 | - | 1 |
| Rondonia | 15 | 6 | 9 |
| Amazonas | 35 | 17 | 18 |

| Regiões | 1993-2022 | 1993-2012 | 2013-2022 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|
| Tocantins | 1 | - | 1 |
| Distrito Federal | - | - | - |
| Goiás | 4 | - | 4 |
| Mato Grosso | 1 | - | 1 |
| Mato Grosso do Sul | 8 | 4 | 4 |
| Paraná | 6 | 4 | 2 |
| Rio Grande do Sul | 22 | 15 | 7 |
| Santa Catarina | 17 | 7 | 10 |
| Espírito Santo | 16 | 9 | 7 |
| São Paulo | 15 | 7 | 8 |
| Minas Gerais | - | - | - |
| Rio de Janeiro | 41 | 17 | 14 |
| Alagoas | 1 | 1 | - |
| Bahia | 14 | 7 | 7 |
| Ceará | 3 | 1 | 2 |
| Maranhão | 5 | 3 | 2 |
| Paraíba | 1 | 0 | 1 |
| Pernambuco | 1 | 1 | - |
| Piauí | - | - | - |
| Rio Grande Norte | 5 | 1 | 4 |
| Sergipe | 2 | 2 | - |

Fonte: ANTAQ (2023a).

Tabela 2 – Quantidade de portos de acordo as regiões geográficas brasileiras, de TUP e ETC

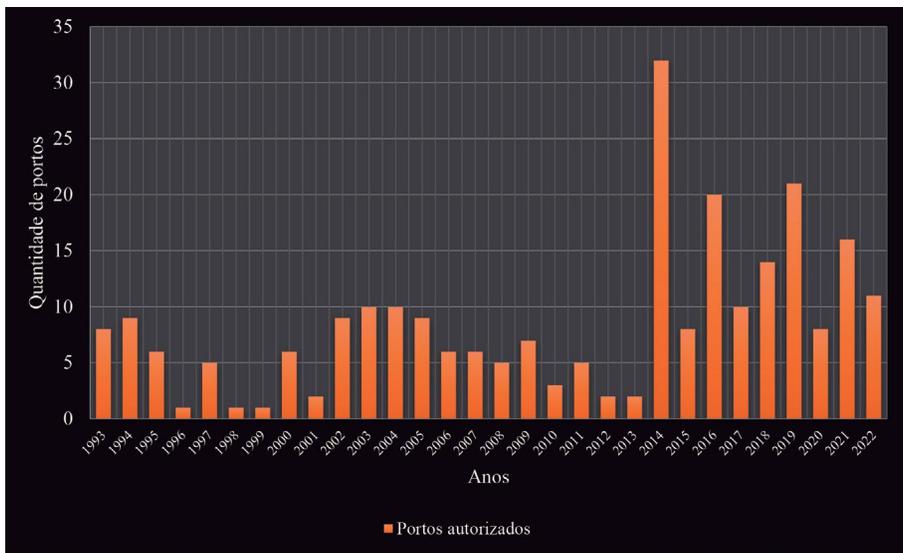
| Regiões | 1993-2022 – ETC | 1993-2012 - ETC | 2013-2022 ETC | 1993-2022 – TUP | 1993-2012 - TUP | 2013-2022 - TUP |
|--------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Norte | 32 | 2 | 30 | 69 | 37 | 32 |
| Nordeste | - | - | 16 | 32 | 16 | |
| Sudeste | 3 | - | 3 | 69 | 33 | 36 |
| Sul | 4 | - | 4 | 38 | 26 | 12 |
| Centro-Oeste | 4 | 1 | 3 | 9 | 3 | 6 |
| Brasil | 43 | 3 | 140 | 217 | 115 | 100 |

Fonte: ANTAQ (2023a).

É preciso considerar alguns pontos tanto na distribuição espacial quanto no aumento e na territorialização portuária na Amazônia Legal e no Brasil. O primeiro ponto, torna-se fundamental analisar temporalmente e comparativamente os períodos de 1993 a 2012 e 2013 a 2022 (Tabela 1). Nesse último recorte temporal, de 10 anos, foram construídos e estão em operação mais portos que em 25 anos (1993-2012) (CARDOSO; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2022; SARDINHA; LOMBA, 2022).

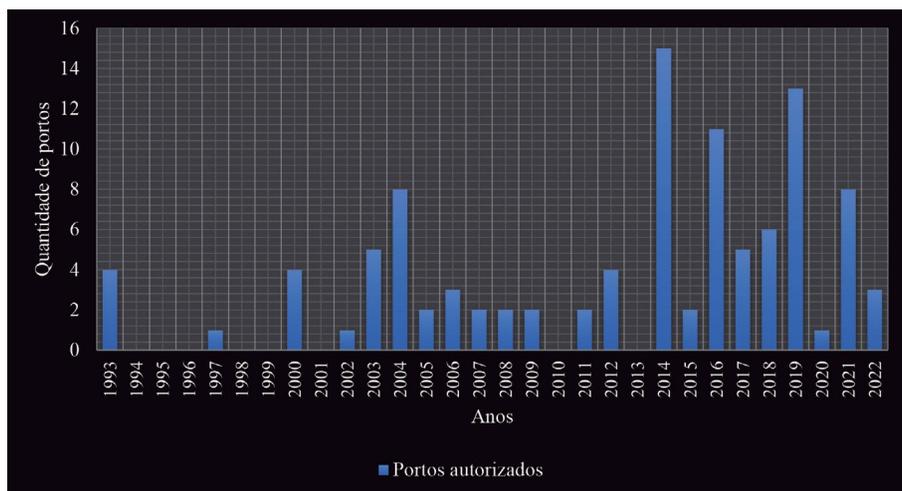
Até dezembro de 2022, como destacado, o Brasil possuía 260 instalações portuárias privadas (ETC e TUP), abarcando um período temporal de 30 anos (de janeiro de 1993 a dezembro de 2022), cujo investimento público-privado foi de 78,80 bilhões de reais. Desse total de portos, 101 instalações portuárias estão na região norte, representando 38,84% dos portos autorizados no Brasil. Quando se inclui o estado do Maranhão, devido ser uma porção territorial do estado, estar incluído na Amazônia Legal, o valor percentual alcança 40,76% de portos autorizados, em estados da Região Amazônica (veja Figuras 2 e 3).

Figura 2 – Gráfico da quantidade de portos autorizados no Brasil por ano (1993 a 2022)



Fonte: elaborado pelos autores do artigo com base em ANTAQ (2023a).

Figura 3 – Gráfico da quantidade de portos autorizados no Amazônia Legal por ano (1993 a 2022)



Fonte: elaborado pelos autores do artigo com base em ANTAQ (2023a).

As configurações destacadas nos gráficos e tabelas anteriores mostram a criação de um “planejamento logístico estatal e corporativo”, a partir de 2014 (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015; FURLAN, GOBBI; CARRARO, 2015). Tal planejamento possibilitaria a estruturação e a integração das cadeias de suprimentos, e “posicionando” o Brasil no cenário internacional de destaque (GARCIA; VICENS-SALORT; NÄÄS, 2015) e tornando-o atrativo a investimentos produtivos, industriais e especulativos.

É importante salientar que houve, por parte do Estado brasileiro, ações e práticas espaciais (desde recursos públicos e parcerias público-privadas em infraestruturas), como políticas, planos, planejamentos, financiamentos e a produção de marcos regulatórios para atender um corpo corporativo exigente e que exige permanentemente transformações estruturais e institucionais (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015). Todos esses processos de reestruturação, ordenamento territorial e regulação que se inserem ou se articulam com processos globais de organização capitalista, ou seja, a macrovetores de circulação do sociometabolismo (produtivo e financeiro) (RODRIGUES, 2018a, 2018b).

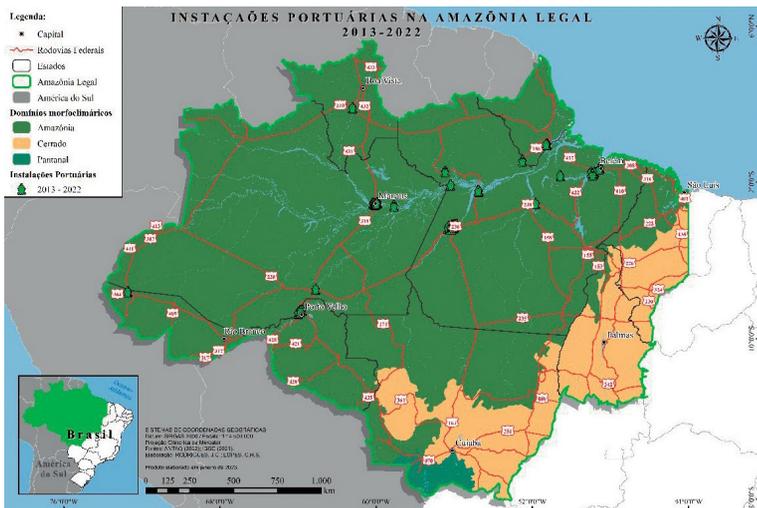
Todos esses processos são visualizados, quando se realiza a comparação e análise dos recortes temporais, 1993 a 2012 e 2013 a 2022. Os dados não apenas ficam mais bem detalhados (Figura 4 e 5), como também apontam padrões e tendências de mobilidade de atenção, políticas públicas

e investimentos de capitais estrangeiros. De janeiro de 1993 a dezembro de 2012, o Brasil possuía 117 instalações autorizadas no Brasil, sendo que 40 instalações estavam na região Amazônica brasileira (34,18%). No período entre janeiro 2013 a dezembro de 2022, o Brasil possuía 142 instalações portuárias privadas (TUP e ETC), dentre as quais 64 instalações estavam na região Amazônica brasileira (45,07%).

Figura 4 – Mapa da distribuição espacial de portos autorizados na Amazônia Legal (1993 a 2012)



Figura 5 – Mapa da distribuição espacial de portos autorizados na Amazônia Legal (2013 a 2022)



O número do segundo recorte temporal, 2013 a 2022, é maior tanto na quantidade de portos autorizados quanto de valores investidos. Conforme já destacado, de 1993 a 2012 foram autorizados 40 portos para Amazônia Legal; já entre 2013 a 2022 esses valores são de 64 portos autorizados. Um aumento de 60%. Conforme a ANTAQ (2023a), entre 1993 a 2012 foram investidos R\$ 19,97 bilhões em infraestruturas portuárias no Brasil; enquanto entre 2013 a 2022, foi de R\$ 63,82 bilhões. Assim, nos recortes temporais de 1993 a 2012 e de 2013 a 2022, houve, respectivamente, o investimento nessas infraestruturas, na Amazônia Legal: de R\$ 5,92 bilhões e R\$ 11,63 bilhões; significando um crescimento de 96,45%.

Baseado na “leitura” e análise dos mapas, torna-se possível deduzir duas situações: i) os portos instalados na Amazônia Legal estão próximos de rios, estradas e de um sistema hidrelétrico robusto, portanto, inserindo-se a uma grande rede sociotécnica complexa; e, ii) os portos se sobrepõe a territórios e espaços agrários, onde vivem, sobretudo, povos e comunidades tradicionais, conforme já identificados e analisados em estudos anteriores (RODRIGUES, 2018a, 2018b, 2021; RODRIGUES; HAZEU, 2019; RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES *et al.*, 2020; GONÇALVES; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2019; CARDOSO; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2022).

Neste sentido essas instalações portuárias (complexos portuários):apontam para o novo “vetor logístico e corredor de exportação”, de territorialização do capital, por meio de políticas nacionais e internacionais (públicas e privadas), “realocação de capital excedente” e processos especulativos e rentistas (RODRIGUES, 2018a). Rodrigues *et al.* (2020), destacam que a partir desse vetor logístico, produtivo e financeirizado, é construído o projeto Arco Norte. Um projeto com uma intencionalidade concreta, materializada, de modernização conservadora, de ampliação de conexões em diferentes escalas territoriais, isto é, conexão aos circuitos produtivos e financeiros globais, principalmente com a China.

Tal projeto, que não se desconecta com o IIRSA² e seu posterior, o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN)³

² A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) é um programa conjunto dos governos dos 12 países da América do Sul, que visa promover a integração sul-americana através da integração física desses países, com a modernização da infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações, mediante ações conjuntas. Esse programa tinha como objetivo estimular a integração política, econômica e sociocultural da América do Sul. Foi criado em 2000, em Brasília, durante a Reunião de Presidentes da América do Sul, onde se discutiu a ideia de coordenar o planejamento para a construção de infraestrutura dos diferentes países do continente sul-americano. A IIRSA, em seu formato original, vigorou de 2000 a 2009 (SEBBEN, 2015).

³ Como reflexo da IIRSA, cria-se o Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN),

(CASTRO *et al.*, 2014), que focam ou traduzem o olhar de planejamento para a região Amazônica em termos de infraestrutura para a circulação de mercadorias; que não tratam a região como território (com múltiplos significados, sentidos e territorialidades), mas como corredores, polos e fluxos.

Tal projeto (Arco Norte) organizado e “conduzido” pelo Estado, com nexos corporativo (SANTOS, 2001; SANTOS; SILVEIRA, 2001), seria de construir: i) um vetor logístico; e, ii) um corredor de transporte e movimentação de mercadorias. Projeto este com total sinergia com o setor do agronegócio (RODRIGUES, 2018a, 2018b, 2021; OLIVEIRA NETO, 2022), com também uma política de ampliação e soldagem territorial (local ↔ nacional ↔ global) e a conexão ao circuito produtivo-financeiro internacional, de bancos e fundos, além de uma cadeia global de valor e de *commodities* (RODRIGUES, 2018a, 2018b, 2021).

Conforme aponta Santos (2001, p. 37): “o essencial é que o conjunto de suas operações torne possível uma posição vantajosa em relação ao nível internacional no qual opera”. Isso face às vantagens comparativas, competitivas, economia de escala, integração de cadeias de *commodities* e estoques de capitais excedentes oferecidos a algumas regiões, em especial à Amazônica Legal.

A territorialização portuária no Brasil está conectada com a dimensão econômica e política. Na dimensão econômica: i) a conjuntura macroeconômica de excesso de créditos e liquidez mundial, na década de 2000 e no contexto de *boom* de *commodities*; ii) a formação e conformação de um sistema contínuo de mobilidade induzida de produção de demanda por mercadorias, *commodities* agrícolas (e minerais), entre eles, para o mercado Chinês; iii) a construção de um regime de acumulação e cadeias de valor global, incentivadas por multinacionais, fundos e gestoras de investimentos; e, iv) uma agenda política global para produção de infraestruturas globais, incentivados pelo G20, bancos e fundos (RODRIGUES, 2021).

caracterizado por ser um espaço de discussão sobre as políticas e estratégias que visam implementar programas e projetos para a integração da infraestrutura regional. O COSIPLAN foi criado em agosto de 2009, durante a III Reunião Ordinária de Chefes e Chefas de Estado e de Governo da UNASUL. Busca realizar a integração infraestrutural no Plano de Ação Estratégico do COSIPLAN 2012-2022: 1) a integração energética para o aproveitamento integral, sustentável e solidário dos recursos da região; 2) o desenvolvimento de uma infraestrutura para a interconexão da região e de nossos povos, de acordo com os critérios de desenvolvimento social e econômico sustentáveis; 3) a integração industrial e produtiva, com especial atenção às pequenas e médias empresas, cooperativas, redes e outras formas de organização produtiva (SEBBEN, 2015).

Na dimensão política, a territorialização de agentes corporativos portuários oriundos do arranjo político, a partir do novo marco regulatório, a Lei n. 12.815/2013; lei essa que criou condições institucionais para a expansão do setor portuário, ao dispor sobre a exploração direta e indireta, de portos e instalações portuárias, e sobre as atividades executadas pelos operadores portuários (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015; RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019; RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES *et al.*, 2020; OLIVEIRA NETO, 2022).

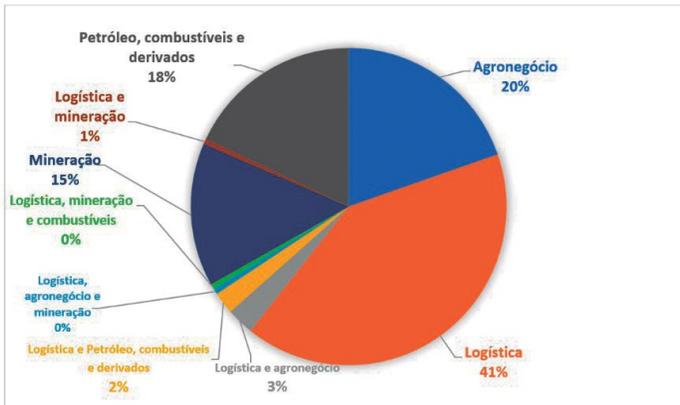
Esse novo marco regulatório promoveu a flexibilidade no arrendamento e na construção de portos, assim como formas de incentivos fiscais e de financiamento. Além de seguir a lógica e posicionamento geopolítico do Estado brasileiro, de integração ao processo de mundialização e financeirização global. Como afirma Easterling (2014), a política contribui para moldar as formas contemporâneas de territorialização, capaz de formar ‘produtos espaciais’ específicos e ‘espaço infraestrutural’ mais abstrato e endêmico; produzindo um espaço funcional, calcado em ‘sistemas operacionais’ sociotécnico hegemônicos, de acordo a lógica capitalista de produção.

O Estado brasileiro ratifica seu papel na agenda econômico-política de “consenso de *commodities*”, pautada na divisão internacional do trabalho: 1) de “lugares” que serão exportadores de produtos *in natura*, semielaborados e matérias-primas; e, 2) “lugares” que serão exportadores de máquinas, equipamentos, patentes e tecnologias (RODRIGUES, 2021).

Relacionado a essas agendas políticas e econômicas, ao longo de 30 anos (1993 a 2022), as empresas que construíram e instalaram complexos portuários no Brasil foram dos setores econômicos ligados à logística, ao agronegócio, à mineração, ao petróleo, combustíveis e derivados, conforme a Figura 6.

Setores econômicos que realizaram inflexões na elaboração e execução de infraestruturas portuárias, pois, como afirma Santos (2001) e Santos e Silveira (2001), empresas pressionam o Estado para a execução de políticas nos planos federal, estadual e municipal, com o intuito de atender às necessidades de instalação, permanência e desenvolvimento de projetos econômicos.

Figura 6 – Gráfico do percentual de setores econômicos que foram responsáveis pela construção de portos no Brasil (1993 a 2022)



Fonte: ANTAQ (2023b).

Rodrigues (2018a, 2018b, 2021), identificam mais de 30 políticas implementadas desde 2007, ligadas ou relacionadas à área portuária. As mais emblemáticas são:

- i) Programa de Aceleração do Crescimento – Transporte/2007;
- ii) Plano Nacional de Logística e Transportes/2007;
- iii) Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura/2007;
- iv) BNDES Finem – Logísticas;
- v) Fundo da Marinha Mercante/2007;
- vi) Plano Geral de Outorgas/2010;
- vii) Debêntures de infraestrutura/2011;
- viii) Plano Nacional de Logística Portuária/2012;
- ix) Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária/2013;
- x) Plano Nacional de Integração Hidroviária/2013;
- xi) Criação da Lei 12.815/2013 (marco regulatório portuário);
- xii) Projeto de Modernização da Gestão/2014;
- xiii) II Plano Nacional de Logística Integrada/2015;
- xiv) Decreto nº 9.048/2017 (que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias); e,
- xv) Programa Avançar/2017 (RODRIGUES, 2021).

A análise de políticas, sobretudo, no período de 2013 e 2022, permite compreender a expansão das instalações portuárias pelo Brasil. Entre 2013 e 2022, os setores econômicos que mais se expandiram foram os setores: de petróleo, combustíveis e derivados, logística e agronegócio, que representaram juntos 91,1%.

O “setor agronegócio” foi o que mais se expandiu no Brasil, quando se compara o recorte temporal de 2013 a 2022 e de 1993 a 2012: o aumento foi de 270%, ante 240% do setor de petróleo, combustíveis e derivados. Resultados semelhantes, quando comparados, em termos de crescimento, pois o “setor agronegócio” e petróleo, combustíveis e derivados, na Amazônia Legal, obtiveram crescimento de 237,5% e 240%, respectivamente.

Quando se realiza a comparação em termos de quantidade de agentes econômicos, atuando na Amazônia Legal, a maior expressão e territorialização está no “setor do agronegócio”. Fato demonstrado no fluxo de *commodities* (de grãos) movimentado pelos portos do chamado “Arco Norte” (RODRIGUES, 2021), entre 2010 e 2022: o crescimento foi de 693,07%, enquanto que no contexto do Brasil, o crescimento foi de 181,49% (ANTAQ, 2023c). Isso é observado pelo aumento do fluxo de *commodities* agrícolas pelos portos do “Arco Norte”, conforme a Figura 7.

Figura 7 – Gráfico do fluxo de *commodities* agrícolas (de grãos) movimentados pelos portos do chamado “Arco Norte”, Amazônia Legal, 2010 a 2022



Fonte: ANTAQ (2023c).

Os dados do gráfico mostram que, na Amazônia Legal, quando comparada à movimentação de grãos do Brasil, entre 2010 (52.353.643 t) a 2022 (147.375.082 t), houve um aumento significativo, passando de

uma participação percentual de 16,97% (2010) para 47,65% (2022) (ANTAQ, 2023c). Esse aumento de participação da “Saída Norte”, Arco Norte, teve relação e também se intensificou, a partir de 2014, com início das operações portuárias do Grupo Unitapajós (*Joint venture* Amaggi e Bunge) (em Barcarena e Itaituba, no estado do Pará) e a expansão do porto de Itaqui, no estado do Maranhão (ANTAQ, 2023c).

Para Rodrigues (2021), desde o segundo semestre 2013, ocorreu o desembarque e usos hegemônicos corporativos do território amazônico, formados por diversas *tradings* e multinacionais, entre elas: Amaggi, Bunge, Cargill, ADM, Caramuru Alimentos, Cianport, Hidrovias do Brasil, J.F. Oliveira, Transportes Bertolini e Terminal de Grãos do Maranhão (TEGTRAM)⁴.

Rodrigues (2021), mostra que houve a construção dos seguintes portos na Amazônia Legal: dois portos da Cargill (Porto Velho e Itaituba); três portos da Amaggi (Porto Velho, Barcarena e Itaituba); dois da Bunge (Barcarena e Itaituba); dois da Cianport (Itaituba e Santana); dois da Caramuru Alimentos (Santana e Itaituba); um do consórcio TEGRAM (NovaAgri, Glencore, Grupo CCG, Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-NohGrain) (São Luís/MA); dois da ADM (Barcarena e Itaituba⁵); dois da Hidrovias do Brasil (Barcarena e Itaituba); um da Transportes Bertolini Ltda/Estação Cujubinzinho (Porto Velho); um da F. H. Oliveira Peixoto (Porto Velho); e, um Transportes Bertolini/Estação EAG (Manaus/Amazonas).

Santos (2001, p. 37) considera que: “Para cada uma delas [isto é, essas empresas], o território do seu interesse imediato é formado pelo conjunto dos pontos essenciais ao exercício de sua atividade, nos seus aspectos mais fortes”. Ainda para esse autor:

[O] essencial é que o conjunto de suas operações tome possível uma posição vantajosa em relação ao nível internacional no qual opera. Por conseguinte, o uso desses pontos do território nacional é submetido a uma lógica global”. [Assim], “as maiores empresas passam a desempenhar um papel central na produção e no funcionamento do território e da economia (SANTOS, 2001, p. 39).

As megacorporações são “concentradoras” políticas, econômicas e espaciais, e, por serem dominantes de um setor, por exemplo, de variedades

⁴ O TEGRAM é de propriedade de um conglomerado de empresas: a trading NovaAgri, do grupo japonês Toyota Tsusho, Glencore Serviços (da *trading* Glencore), Corredor Logística e Infraestrutura (braço de logística do Grupo CCG), das *tradings* Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-Noh Grain.

⁵ O Porto flutuante da Transportes Bertolini é responsável pela movimentação de grãos para o grupo ADM. Porto esse, aliás, que não possui licença ambiental e nem licença portuária emitida, respectivamente, pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

de sementes, e insumos industriais; ou, por dominarem a aquisição e produção de grãos básicos para exportação. Isso as torna muito influentes, política e geopoliticamente, sobre os contornos da produção e comércio global de grãos (CLAPP, 2023). Assim essas megacorporações, segundo Clapp (2021), ao dominarem um setor, por exemplo, de insumos e produtos agrícolas, por um período tão longo, possuem influência sobre a forma não apenas dos preços dos insumos e grãos, mas também sobre a direção das inovações agrícolas e das políticas agrícolas do governo.

Apesar das disputas e colaborações entre corporações agroalimentares (IORIS, 2022), essas megacorporações se amplificam ou se multiplicam, particularmente na Amazônia Legal: i) pela companhia chinesa de “agroalimentação internacional”, Dakang (proprietária do grupo e dos portos da Cianport); ii) de “fundos” (Vanguard Total World Stock Index Fund, BTO Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, Constellation, Artisan Sustainable Emerging Markets Fund LPe Fidelity Funds – Latin America Fund); iii) por empresas e gestoras de participações privadas (Pátria Investimentos/Brasil e EUA, Blackstone/EUA e BNDESpar) (RODRIGUES, 2021; CARDOSO; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2022).

Portanto, visualiza-se, em termos de infraestruturas na Amazônia Legal, um cenário diferente daqueles retratados nos estudos (excelentes) de Bertha Berker, com elementos mais densos, no que se refere às dinâmicas territoriais, a geopolítica e os novos agentes econômicos: bancos, fundos, gestoras de ativos, multinacionais e estados-nações, dos quais ocorre a soldagem de regimes produtivos, rentistas e financeirizados de valores, *commodities* e infraestrutura (RODRIGUES, 2021). Assim, o cenário global recente é de uma interpenetração entre finanças, economia e espaço (HALL *et al.*, 2023).

Percebe-se, também, é uma situação geográfica distinta das/de formas interpretativas e padrões da corrida na produção de portos na África, que estaria relacionada: i) a um aprisionamento material-político-institucional emergente a um novo paradigma extrativista de acumulação de capital; ii) a crescente adesão dos governos continentais às estratégias de desenvolvimento lideradas pelo Estado; e, iii) discursos globalizados de conectividade e visões idealizadas de modernidade pelas elites, para legitimar tanto suas próprias posições políticas quanto práticas/processos frequentemente exploradores e ambientalmente destrutivos (REBOREDO; GAMBINO, 2022).

A territorialização portuária no Brasil e na Amazônia Legal, em particular, apenas confirma o monopólio territorial e a especialização agroalimentar que se fortaleceu, notadamente a partir do início dos anos 2000, cujo foco estava no comércio com o mercado chinês (RODRIGUES, 2018a). Mercado esse que consome 35% de toda a soja exportada do Brasil (baseado na exportação de 2022), conforme o site do Ministério Indústria e Comércio brasileiro (BRASIL, 2022).

Tais investimentos em infraestruturas vêm se constituindo em novas orientações, organizações espaciais e modos de conectividade que narrativamente ou retoricamente são considerados como promotores do crescimento econômico, a partir de fluxos de *commodities* e valores, que supostamente impactam positivamente na taxa de crescimento de uma economia (CARLSSON; OTTO; HALL, 2013; LENZ; SKENDER; MIRKOVIĆ, 2018).

Contudo, no setor do agronegócio (com suas infraestruturas), segundo Andrade (2022), entre 2006 e 2013, as exportações brasileiras contribuíram com míseros 8,0% do crescimento total, ou uma média de 0,3 pontos de crescimento real do PIB por ano. Ainda para a mesma autora, isso mina a ideia de expansão das exportações baseadas em *commodities*, patrocinada pelo Estado, como uma estratégia-chave de crescimento, como também questiona e derruba a narrativa progressista que legitima a expansão agrícola e neoextrativista para promoção de desenvolvimento econômico e social.

Tal como enfatizam Santos (2001) e Santos e Silveira (2001), o funcionamento das empresas globais, é internamente “normado” e externamente “normativo”, acarretando poderosos efeitos ao entorno, mediante vetores de padronização, pragmatismo, violência e de abandono (crueldade) biopolítico, pelo Estado e por corporações (PRASSE-FREEMAN, 2022; THAKUR, 2022). Por isso, as múltiplas e repetidas violências relacionadas à produção de complexos portuários, na Amazônia Legal, em particular no estado do Pará, Maranhão e Amapá.

Violências essas relacionadas a: i) conflitos pelo uso da água (o rio), entre pescadores e empresas; ii) violação de direitos humanos, pois conforme a Convenção 169 da OIT, povos e comunidades tradicionais e originárias devem ser consultadas face a ação e/ou projeto(s) que os afetem/atinjam; iii) poluição (sonora, visual, hídrica e do ar); iv) aumento da exploração sexual, da violência urbana e rural e do tráfico de drogas. Além disso: v) especulação imobiliária e fundiária que acabam por intensificar as lutas pela terra, a posse e o desmatamento; vi) aumento do custo de vida, da produção de vulnerabilidades socioeconômicas de comunidades e povos tradicionais, que

dificultam a “manutenção”/”conservação” de seus modos de vida e fixação nos seus territórios (RODRIGUES, 2018a, 2018b; RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES *et al.*, 2020; RODRIGUES, 2021; OLIVEIRA NETO, 2022).

Como afirma Lesutis (2022), há muitas coisas ocultas na produção de infraestruturas, a primeira é que há conexão de redes físicas, sistemas socioeconômicos e processos de mercantilização-finaceirização. O segundo elemento oculto de megainfraestruturas é a naturalização de relações, lógicas, ações violentas, capazes de consolidar, ampliar injustiças estruturais/históricas (LESUTIS, 2023) e socioambientais (RODRIGUES, 2018a, 2018b) que se conforma pelo entrelaçamento da criação de espaços geográficos e a desconstrução da vida.

Assim Megainfraestruturas negam e destroem outras infraestruturas, que dão vida e são capazes de sustentar não apenas o corpo, mas também ao espírito, às identidades, territorialidades, temporalidades, tradicionalidades, cosmovisões, cosmologias e à reprodução da vida (RODRIGUES, 2021; PASTERNAK *et al.*, 2023).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A territorialização de infraestruturas portuárias é observável de forma significativa no Brasil, particularmente na Amazônia Legal, com: i) a produção de infraestruturas; ii) a fluidez de *commodities* em grande escala, por meio de sistemas técnicos e logísticos estendidos, conectados (corporativo e estatal); e, iii) transações comerciais internacionais financeirizadas e rentistas. Por isso, a retórica constante do campo do agronegócio de que a “ineficiência logística, [é] o ‘lobo mau’ que consome a competitividade do produto nacional nas prateleiras dos supermercados e no mercado internacional” (ANTAQ, 2023c).

Essa territorialização não está traduzida ou reduzida interpretativamente (de forma mágica e autoexplicativa) a fronteiras de recursos e fronteiras de *commodities*⁶ (KRÖGER; NYGREN, 2020). É preciso compreender e apreender que tal dinâmica territorialista está inscrita em uma lógica da acumulação global (HARVEY, 2019), na produção de uma

⁶ Para Kröger e Nygren (2020), a fronteira de recursos teria como principal atividade o processo primário de apropriação da terra e de tornar a natureza explorável. Já a fronteira de *commodities* seria onde os recursos são extraídos para a globalização dos mercados, produção de mercadorias em larga escala para os mercados e a captura de rendas anormais, com base na lógica capitalista de comoditizar tudo e lutar por maior lucro e expansão espacial.

ordem espacial (SANTOS, 2001; SANTOS; SILVEIRA, 2001), sob o qual há “regime emergente global de desenvolvimento liderado por infraestrutura [e cadeia e regimes agroalimentares gigantescos], cujo objetivo final é produzir territórios transnacionais funcionais que possam ser ‘conectados’ a redes globais de produção e comércio” (SCHINDLER; KANAI, 2021, p. 40).

Isso se relaciona ou se conecta a lógica dialética territorial e capitalista, com isso territorialidades hegemônicas não se reduzem o Estado na exploração de recursos (BRIDGE, 2014) e na produção de infraestruturas (RODRIGUES, 2018a), mas o nexos Estado-Corporações, cujas ações estão banhadas de portfólios de capitais especulativos e rentistas, circulando entre cadeias e projetos de infraestruturas e nas infraestruturas construídas. Tudo isso é observável nas ações, dinâmicas territoriais de grandes agentes econômicos presentes em diversas regiões do Brasil, em particular na Amazônia Legal: *tradings*, transportadoras, multinacionais, além de gestoras de investimentos/fundos e bancos, sob ou com o setor agroalimentar (agronegócio).

A produção de complexos portuários no Brasil, particularmente na Amazônia Legal (RODRIGUES, 2018a, 2018b, 2021; RODRIGUES; LIMA; LIMA, 2019; RODRIGUES; LIMA, 2020; RODRIGUES *et al.*, 2020), visa sim produzir uma geografia de fixos, devido ao aumento da geografia dos fluxos (de grãos). Contudo, segundo Clapp (2014), os investidores financeiros como gestores de investimentos e bancos, principalmente (ao serem atraídos por grandes *tradings* e multinacionais), não estão necessariamente “investindo”, financiando e ganhando com a produção de *commodities* agrícolas em sua forma física, mas buscando lucros dentro e ao redor da cadeia de *commodities*. O (s) “ganho (s)” se realiza(m), sobretudo, por meio da apropriação especulativa de terras, de novos tipos de derivativos financeiros, de infraestruturas construídas (ENNS; BERSAGLIO, 2020) e de projetos de infraestruturas ainda em fase de projeto.

Tem-se e vive-se, a partir da territorialização de infraestruturas portuárias no Brasil e na Amazônia Legal, a privatização do território e a produção de um território corporativo, ancorados em um processo de monopolização financeirizada de estruturas físicas e territoriais, que também se conectam a outras estruturas espaciais, como as rodovias: i) BR-163 (porção territorial paraense e matogrossense); e, PA 150, 151, 252,

256, 483⁷ privatizadas⁸. Assim, a “corporatização do território” (RODRIGUES; NAHUM, 2023) associa-se com o controle territorial, com o domínio de estruturas, arranjos institucionais, espaciais, territoriais, sob protagonismo do sistema agroalimentar, no caso, o agronegócio.

Tais análises discorridas neste artigo nos fazem estabelecer conexões entre as infraestruturas como molas impulsoras: i) da degradação da floresta amazônica, da biodiversidade e do desarmazenamento de carbono -imprescindível para equilíbrio climático global (LAPOLA *et al.*, 2023); e, ii) da apropriação de terras públicas, por meio, sobretudo, da grilagem de terras. Segundo Maluf *et al.* (2022), o crescimento do complexo industrial grão-oleaginosa-pecuária está implicado na expansão da área territorial, no consumo de insumos e energia, nas emissões de gases de efeito estufa e na carga poluidora das monoculturas industriais⁹.

Reis *et al.* (2023), assinalam que os atores fundiários locais que tomam decisões de desmatamento com base na perspectiva da chegada futura de comerciantes de *commodities* ou na persistência futura de sua presença em uma determinada região, conduzindo, portanto, a ocupação especulativa e o desmatamento.

A partir do artigo é possível também refletir (imaginar) sobre a quantidade de conflitos que esta expansão e territorialização de infraestruturas portuárias geraram e vêm gerando no Brasil, especialmente na Amazônia Legal; espaço onde povos e comunidades tradicionais dependem e convivem com os rios, que é considerado como elemento sagrado e essencial para seus modos de vida.

⁷ Rodovias leiloadas em 15 de março de 2023: - PA 150, Trecho: Morada Nova – Goianésia do Pará - Entr. PA 475/256 com extensão de 333,00 km; - PA 475, Trecho: Entr. PA 150/256 – Entr. PA 252 com extensão de 41,60 km; - PA 252, Trecho: Entr. PA 475 – Entr. PA 151/252 com extensão de 42,30 km; - PA 151, Trecho Entr. PA 252 – Entr. PA 483/Alça Viária com extensão de 21,50 km; - PA 483, Trecho: Acesso Área Portuária Vila do Conde (Barcarena) – Entr. PA 151/ Alça Viária com extensão de 18,60 km; - Alça Viária Sul de Belém, Entr. PA 151/483; – Entr. BR 316/010, com extensão de 69,40 km. No total de 520 km de vias que ligam Marabá a Marituba; cobrança de pedágio está prevista para 2024. Concessão que terá duração de 30 anos, prevê R\$ 3,7 bilhões em investimentos. Cobrança de pedágio deve começar a partir do 13º mês de contrato. Confirma os trechos privatizados. O trecho serve de via de escoamento de grãos, pecuária, minério, papel e celulose, o Consórcio Conquista do Pará. O Consórcio terá direito a administração das estradas por 30 anos e o contrato prevê investimentos de R\$ 3,7 bilhões na malha viária privatizada.

⁸ A Br-163 foi privatizada em julho de 2021 e o contrato foi assinado em 4 de abril de 2022, entre a concessionária, “Via Brasil BR-163”, e o governo brasileiro. O prazo de concessão estabelecido é de dez anos, prorrogáveis por mais dois períodos iguais. A concessão prevê investimentos da ordem de R\$ 1,87 bilhões e custos operacionais de aproximadamente R\$ 1,2 bilhões, em uma extensão de 1.009,52 km (RODRIGUES; NAHUM, 2023).

⁹ Entre 2000 a 2021, houve a incorporação de cerca de 23 milhões de hectares, chegando a 39,195 milhões de hectares para o agronegócio (MALUF *et al.*, 2022),

Também nos faz imaginar que cada porto e terminal previsto ou instalado na Amazônia Legal correspondam a uma ou mais comunidades tradicionais atingidas, que se traduzem em inúmeras lideranças ameaçadas de morte, devido seu papel de resistência e defesa do território (RODRIGUES; CAMPOS; SANTANA JÚNIOR, 2022). Assim essas infraestruturas se traduzem ou se constituem em processos espoliativos, violentos e coloniais de apagamento da etno-bio-cosmo-socioecossistemas que (con)forma as “Amazônias”.

AGRADECIMENTOS

À Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA), pelo financiamento e o suporte financeiro. Aos professores, Dr. Marcel Hazeu e Dr. Jader Gama, pelas críticas e sugestões na fase final de síntese do artigo.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, D. ‘Export or die’: the rise of Brazil as an agribusiness powerhouse. *Third World Thematics*, [s. l.], v. 1, p. 653-672, 2016.
- ANDRADE, D. Populism from above and below: the path to regression in Brazil. *The Journal of Peasant Studies*, [s. l.], v. 47, n. 7, p. 1470-1496. 2020.
- ANDRADE, D. Neoliberal extractivism: Brazil in the twenty-first century. *The Journal of Peasant Studies*, [s. l.], v. 49, n. 4, p. 1-24, 2022.
- ANTAQ. Painel de monitoramento de instalações privadas. ANTAQ, Brasília, 2023a. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZW5kYzYzM4MzAtMjJlNC00OTg0LThkMDUtYmVjNDI1ODAwNDgzliwidCI6IjhlNTdmNzI3LTBINWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNij9&pageName=ReportSection>. Acesso em: 05 jan. 2023.
- ANTAQ. Publicações instalações ANTAQ. ANTAQ, Brasília, 2023b. Disponível em: <https://datastudio.google.com/reporting/3d862c96-0cf1-4248-a789-fb47a4ec7c6a/page/HJdEC>. Acesso em: 05 jan. 2023.
- ANTAQ. ANTAQ promove debate sobre logística do agronegócio. ANTAQ, Brasília, 2023c. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2021/antag-promove-debate-sobre-logistica-do-agronegocio>. Acesso em: 18jan. 2023.

- BERNARDS, N. Colonial financial infrastructures and Kenya's uneven Fintech boom. **Antipode**, [s. l.], v. 54, n. 3, p. 708-728, 2022.
- BRASIL. ComexVis. **Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços**, Brasília, DF, 2022. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 03 jan. 2023.
- BRIDGE, G. Resource geographies II: The resource-state nexus. **Progress in Human Geography**, [s. l.], v. 38, n. 1, p. 118-130, 2014.
- CARDOSO, M.; RODRIGUES, J. C.; SOBREIRO FILHO, J. Territorialização portuária na Amazônia e suas implicações em “territórios tradicionais” no Baixo Tocantins-Abaetetuba-PA. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v. 20, n. 1, p. 215-237, 2022.
- CARLSSON, R.; OTTO, A.; HALL, J. W. The role of infrastructure in macroeconomic growth theories. **Civil Engineering and Environmental Systems**, [s. l.], v. 30, n. 3-4, p. 263-273, 2013.
- CASS, N.; SCHWANEN, T.; SHOVE, E. Infrastructures, intersections and societal transformations. **Technological Forecasting and Social Change**, [s. l.], v. 137, p. 160-167, 2018. CASTRO, E. *et al.* Megaprojetos e novos territórios do capital: infraestrutura de transporte e portuária na Amazônia. In: CASTRO, E.; FIGUEIREDO, S. L. (org.). **Sociedade, campo social e espaço público**. Belém: NAEA, 2014. p.12-42.
- CHIYEMURA, F.; GAMBINO, E.; ZAJONTZ, T. Infrastructure and the politics of African state agency: shaping the Belt and Road Initiative in East Africa. **Chinese Political Science Review**, [s. l.], v. 1, p. 1-27, 2022.
- CLAPP, J. The Problem with growing corporate concentration and power in the global food system. **Nature Food**, [s. l.], v. 2, n.6, p. 404-408, 2021.
- CLAPP, J. Concentration and crises: exploring the deep roots of vulnerability in the global industrial food system. **The Journal of Peasant Studies**, [s. l.], v. 50, n. 1, p. 1-25, 2023.
- CLAVAL, P. Marxismo e geografia econômica na obra de David Harvey. **Espaço e Economia**, Rio de Janeiro, v. 2, n.3, p.1-14, 2013.
- COSSA-CORZO, A. The infrastructures of internal colonialism: state, environment, and race in Lerma, Mexico. **Antipode**, [s. l.], v.1, p.1-20, 2023.
- EASTERLING, K. **Extrastatecraft: the power of infrastructure space**. London: University of Glasgow, 2014.
- ENNS, C.; BERSAGLIO, B. On the coloniality of “new” mega-infrastructure projects in East Africa. **Antipode**, [s. l.], v. 52, n. 1, p. 101-123, 2020.

FURLAN, J.; GOBBI, G.; CARRARO, I. R. Análise do setor portuário brasileiro: deficiências, transformações e melhorias. **Espacios**, Caracas, v. 36, n. 4, não paginado, 2015.

FURLONG, K. Geographies of infrastructure II: concrete, cloud and layered (in) visibilities. **Progress in Human Geography**, [s. l.], v. 45, n. 1, p. 190-198, 2021.

GARCIA, S.; VICENS-SALORT, E.; NÄÄS, I. A. Investment in intermodal transportation in Brazil could benefit the country's agribusiness GDP growth. **Brazilian Journal of Biosystems Engineering**, [s. l.], v. 9, n.1, p. 90-98, 2015.

GIHUB. Infrastructure monitor. **Global Infrastructure Hub**, [s. l.], 2023a. Disponível em: https://www.gihub.org/infrastructure-monitor/?gclid=Cj0KCQiAlKmeBhCkARIsAHy7WVv2AlcBqxOIP5ferKJ8vWsmADYjLZcVDLJLma6PmG2ZxdIprJjpnAaArs7EALw_wcB. Acesso em: em 20 jan. 2023.

GIHUB. Investment in infrastructure tops the policy agenda in Brazil. **Global Infrastructure Hub**, [s. l.], 2023b. Disponível em: <https://www.gihub.org/articles/investment-in-infrastructure-tops-the-policy-agenda-in-brazil/>. Acesso em: 20 jan. 2023.

GILBERT, M. R.; EAKIN, H.; MCPHEARSON, T. The role of infrastructure in societal transformations. **Current Opinion in Environmental Sustainability**, [s. l.], v. 57, n. 1, p. 1-6, 2022.

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

GREIMAN, V. A. **Global megaprojects: lessons, case studies, and expert advice on international megaproject management**. New Jersey: John Wiley & Sons, 2023.

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

HALL, S. *et al.* The changing spatial arrangements of global finance: Financial, social and legal infrastructures. **Environment and Planning A: economy and space**, [s. l.], v. 1, p.1-8, 2023.

HARVEY, D. **Spaces of capital: towards a critical geography**. Nova York: Routledge, 2001.

HARVEY, D. O novo imperialismo: acumulação por espoliação. **Socialist Register**, [s. l.], v. 40, n.1, p. 95-126, 2004.

HARVEY, D. **Spaces of towards a theory of uneven geographical development**. Heidelberg: Franz Steiner Verlag, 2005.

HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, D. **A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2019.

HUDALAH, D.; TALITHA, T.; LESTARI, S. F. Pragmatic state rescaling: The dynamics and diversity of state space in Indonesian megaproject planning and governance. **Environment and Planning C: politics and space**, [s. l.], v. 40, n. 2, p. 481-501, 2022.

IORIS, A. A. R. Desenvolvimento, ambiente e agricultura capitalista: uma reflexão crítica e necessária. **Revista NERA, Presidente Prudente**, v. 25, n. 64, p. 8-17, 2022.

KRÖGER, M.; NYGREN, A. Shifting frontier dynamics in Latin America. **Journal of Agrarian Change**, [s. l.], v. 20, n. 3, p. 364-386, 2020.

LAPOLA, D. M. *et al.* The drivers and impacts of Amazon forest degradation. **Science**, [s. l.], v. 379, n. 6630, p. eabp8622, 2023.

LENZ, N. V.; SKENDER, H. P.; MIRKOVIĆ, P. A. The macroeconomic effects of transport infrastructure on economic growth: the case of Central and Eastern EU member states. **Economic research-Ekonomska istraživanja**, [s. l.], v. 31, n. 1, p. 1953-1964, 2018.

LESUTIS, G. Infrastructural territorialisations: mega-infrastructures and the (re)making of Kenya. **Political Geography**, [s. l.], v. 90, p. 102459, 2021.

LESUTIS, G. Politics of Disavowal: megaprojects, infrastructural biopolitics, disavowed subjects. **Annals of the American Association of Geographers**, [s. l.], v. 112, n. 8, p. 2436-2451, 2022.

LESUTIS, G. SCENES OF SUBJECTION: EXTRACTIVE FRONTIERS, SYMBOLIC VIOLENCE, DISPOSSESSION. **GEOFORUM**, [S. L.], V. 1, P. 1-11, 2023.

LOUREIRO, V. R. **Amazônia, colônia do Brasil**. Manaus: EditoraValer, 2022.

MALUF, R. S. *et al.* Global value chains, food and just transition: a multi-scale approach to Brazilian soy value chains. **The journal of peasant studies**, [s. l.], v. 1, p. 1-24, 2022.

MARIMÓN, P. D. *et al.* Tradescapes' in the forest: framing infrastructure's relation to territory, commodities, and flows. **Current Opinion in Environmental Sustainability**, [s. l.], v. 53, p. 29-36, 2022.

MUSSI, R. F. *et al.* Pesquisa quantitativa e/ou qualitativa: distanciamentos, aproximações e possibilidades. **Revista Sustinere**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 414-430, 2019.

NAHUM, J. S. Notas sobre a Formação Territorial da Amazônia Paraense: do meio natural ao meio técnico. *In*: SILVA, C. N.; PAULA, C. Q.; SILVA, J. M. P. (org.). **Produção espacial e dinâmicas socioambientais no Brasil setentrional**. Belém: GAPTA/UFPA, 2019. p. 23-43.

OLIVEIRA NETO, T. Infraestruturas, circulação e transportes na Amazônia: impactos multiescalares. **Ar@cne: revista electrónica de recursos en internet sobre geografía y ciencias sociales**, Barcelona, v. 26, n. 272, p. 1-29, 2022.

PASTERNAK, S. *et al.* Infrastructure, jurisdiction, extractivism: keywords for decolonizing geographies. **Political Geography**, [s. l.], v.10, p. 102763, 2023.

PRASSE-FREEMAN, E. Necroeconomics: dispossession, extraction, and indispensable/expendable laborers in contemporary Myanmar. **The Journal of Peasant Studies**, [s. l.], v. 49, n. 7, p. 1466-1496, 2022.

QUIJANO, A. Dom Quixote e os moinhos de vento na América Latina. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, p. 9-31, 2005.

REBOREDO, R.; GAMBINO, E. Connectivity and competition: the emerging geographies of Africa's 'Ports Race'. **Area Development and Policy**, [s. l.], v. 1, p. 1-20, 2022.

REGASSA, A. Frontiers of extraction and contestation: Dispossession, exclusion and local resistance against MIDROC Laga-Dambi gold mine, southern Ethiopia. **The Extractive Industries and Society**, [s. l.], v. 11, p. 100980, 2022.

REIS, T. N. P. *et al.* Explaining the stickiness of supply chain relations in the Brazilian soybean trade. **Global Environmental Change**, [s. l.], v. 78, p. 1-15, 2023.

RODRIGUES, J. C. **O Estado a contrapelo: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará**. 2018. 383 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018a.

RODRIGUES, J. C. O arco norte e as políticas públicas portuárias para o oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA**, Presidente Prudente, v. 21, n. 42, p. 202-228, 2018b.

RODRIGUES, J. C. O projeto Arco Norte na Amazônia e a sua relação com o agronegócio. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, Sobral, v. 23, p. 317-351, 2021.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Companhia Docas do Pará (CDP): plataforma logística do capital internacional na Amazônia Oriental. **Contribuciones a las Ciencias Sociales**, São José dos Pinhais, v. 20, p. 1-14, 2013.

RODRIGUES, J. C.; HAZEU, M. T. Projetos de infraestrutura, desastres e indicativos para novos desastres em Barcarena, Pará, Brasil. **DRD-Desenvolvimento Regional em debate**, Canoinhas, v. 9, p. 818-838, 2019.

RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Grandes projetos de infraestrutura na Amazônia: imaginário, colonialidade e resistências. **Revista NERA**, Presidente Prudente, v. 51, p. 89-116, 2020.

RODRIGUES, J. C.; NAHUM, J. S. The concession of the BR-163 highway in the Brazilian Amazon: corporatization of territory and conflicts. **DIE ERDE - Journal of the Geographical Society of Berlin**, Berlin, v. 154, n. 1, p. 1-7, 2023.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. Política Pública Portuária e ajuste fiscal de 2015 no Brasil. **Revista ESPACIOS**, v. 36, n. 22, 2015. Disponível em: <https://www.revistaespacios.com/a15v36n22/15362203.html>. Acesso em: 20 fev. 2023.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. Política territorial no Oeste do Estado do Pará: identificação, análise e relação da política pública portuária do município de Itaituba. **Revista Geográfica Acadêmica**, Boa Vista, v. 10, n. 1, p. 27-43, 2016.

RODRIGUES, J. C.; CAMPOS, R. L.; SANTANA JÚNIOR, J. R. Environmental defenders suffering death threats and “under protection” in the state of Pará, Eastern Amazonia, Brazil. **Journal of Political Ecology**, [s. l.], v. 29, n. 1, p. 430-454, 2022.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Transporte hidroviário, portos e terminais interiores na Amazônia brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. **GeoUERJ**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 25, p. 115-137, 2014.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia Paraense. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n. 71, p. 356-381, 2019.

RODRIGUES, J. C. *et al.* Produção territorial portuária na Amazônia: ajustes, ordenamentos e práticas espaciais face a produção do complexo portuário de Santana, Amapá, Brasil. **Revista Tamoios**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p.85-113, 2020.

SANTOS, M. Uma ordem espacial: a economia política do território. **GeoINova**, Lisboa, n. 3, p. 33-48, 2001.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SARDINHA, J. C. S.; LOMBA, R. M. Transformações territoriais recentes no Complexo Portuário Amapaense-Amapá-Brasil. **Confins: revue franco-brésilienne de géographie/revista franco-brasilera de geografia**, Paris, n. 57, 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/49029>. Acesso em: 4 mar. 2023.

SCHINDLER, S.; KANAI, J. M. Getting the territory right: infrastructure-led development and the re-emergence of spatial planning strategies. **Regional Studies**, [s. l.], v. 55, n. 1, p. 40-51, 2021.

SCHOUTEN, P.; BACHMANN, J. Infrastructural frontiers: terrains of resistance at the material edge of the state. **Geoforum**, [s. l.], v. 36, p. 219-224, 2022.

SEBBEN, F. D. **Infraestrutura e desenvolvimento: estudo de caso sobre IIRSA e COSIPLAN**. 2015. 279f. Tese (Doutorado em Estudos Estratégicos Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

SILVA, D.; LOPES, E. L.; BRAGA JUNIOR, S. S. Pesquisa quantitativa: elementos, paradigmas e definições. **Revista de Gestão e Secretariado**, [s. l.], v. 5, n.1, p. 01-18, 2014.

THACKER, S. *et al.* Infrastructure for sustainable development. **Nature Sustainability**, [s. l.], v. 2, n. 4, p. 324-331, 2019.

THAKUR, M. Cruelty and violence in the Global South. **Global Studies Quarterly**, [s. l.], v. 2, n. 2, p. 1-12, 2022.

Submissão: 09/11/2022 • Aprovação: 12/04/2023