UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS
CAMPUS DE RIO CLARO

"O MUNDO NO LUGAR: O ATUAL PROJETO DE MODERNIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SANTARÉM (PA)"

(A viabilidade do território brasileiro para uso corporativo e a modernização do Porto de Santarém)

Márcio Roberto Toledo

Orientadora: Profa. Dra. Samira Peduti Kahil

Tese de Doutorado elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia. Área de concentração Organização do Espaço para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Rio Claro (SP)
2009

910h Toledo, Marcio Roberto
T649m O mundo no lugar: o atual projeto de modernização no município de Santarém (PA): (A viabilidade do território brasileiro para uso corporativo e a modernização do Porto de Santarém) / Marcio Roberto Toledo. - Rio Claro : [s.n.], 2009
154 f. : il., figs., gráfs., tabs., quadros, fots., mapas

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Orientador: Samira Peduti Kahil

1. Geografia humana. 2. Uso do território. 4. Neoliberalismo. 6. Planejamento. I. Título.

Ficha Catalográfica elaborada pela STATI - Biblioteca da UNESP
Campus de Rio Claro/SP



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Campus Rio Claro

Programa de Pós Graduação em Geografia

COMISSÃO EXAMINADORA

Profa. Dra. Samira Peduti Kahil (Orientadora)

Prof. Dr. Ricardo Castillo

Profa. Dra. Adriana Bernardes

Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Júnior

Prof. Dr. Marcos Xavier

Marcio Roberto Toledo

Aluno

Rio Claro, 30 de outubro de 2009.

Resultado APROVADO

Para minha querida mãe, Maria Lúcia, pelo exemplo de perseverança e coragem.

AGRADECIMENTOS

Ao chegar ao final desta breve e intensa jornada é inevitável olhar para o caminho percorrido e agradecer as pessoas que, de alguma forma, fizeram parte dele.

À Professora Dra. Samira Peduti Kahil agradeço a orientação desta pesquisa. O rigor, a amizade e a generosidade que conduziram esta trajetória hora doce, hora árdua. Sua forma intensa e apaixonada de querer desvendar o mundo é exemplar.

Aos Professores Dr. Ricardo Castillo e Dra. Adriana Bernardes, agradeço pelas valiosas contribuições na ocasião do meu exame de qualificação. Expresso aqui minha admiração por ambos. Aos Professores Dr. Ricardo Mendes Antas Júnior e Marcos Xavier por aceitarem compor, de forma tão generosa, a comissão examinadora desta Tese.

À Professora Catedrática da Universidade Aberta em Lisboa, Maria Beatriz Rocha-Trindade, pela orientação e pela grande generosidade com que me acolheu junto aos seus. Guardo na memória e agradeço imensamente os excelentes momentos vividos em Lisboa.

Ao meu porto seguro, minha família, Maria Lúcia, Maurício, Edilene, Aline, Guto, Nilton, Luigi, Stéfano e Anita, os meus amores, por estarem presentes e por me apoiarem em todos os momentos da minha vida.

Ao grande amigo, Prof. Dr. Carlos Henrique Costa da Silva, o Rico, pelo constante incentivo, pelo apoio incondicional, pela curiosidade e por sua personalidade singular que é fonte de inspiração. À grande amiga Fabiane Piziranni que me ensina sempre a ser alegre apesar das adversidades da vida. Por, mesmo à distância, compartilhar os momentos de angústia e por lembrar sempre de apontar para aquela luz ao fim do túnel. Saudades da sua alegria em meu cotidiano, amore. Agradeço também ao Djamel Sandid, querido amigo, pela paciência e tranqüilidade.

À querida amiga Gabriele Cifelli pela grandeza de espírito e pela gana por conhecimento.

À querida amiga e colega de pós-graduação, Tatiane Marina Pinto de Godoy, companheira de intermináveis reuniões e exemplo de perseverança, bravura e retidão.

Às preciosas amigas Regina Munhoz e Talitha Lessa, por suscitarem sempre tão importantes questões sobre a Geografia, a Educação e a vida, meu muito obrigado por não se esquecerem de mim.

Ao Cristiano Cardoso, que mesmo sumido, está sempre presente.

Aos colegas do Núcleo de Estudos Territoriais, Jorge Chiapetti, Mirlei Pereira, Sérgio Negri, Guilherme Reis, Ricardo Scherma, Marco Aurélio Rollo, Francisco das Chagas Nascimento, Carlos e Maurício pelas proveitosas e enriquecedoras discussões quando de nossos encontros e também aos Professores Marcos Serzedello e Fernando Prado.

Agradeço aos amigos que fiz em Lisboa no período do estágio de doutorado no exterior, Deise Ferraz, Meire Helena de Oliveira, amigas de todas as horas, João Barreto, Marina Bay, Leonardo Bento, Cristina e Vítor Lelis, Alexandre Correa, Luís Duarte, Carlo Arrigoni, Pedro Vasconcellos, António Ramalho e Maria Leonor Gracias. Cada um a sua maneira, me ajudou a desvendar um pouco do velho mundo e ter um dia a dia mais enriquecedor e feliz.

Aos professores da Universidade Aberta em Lisboa, Domingos José Alves Caeiro, António Moreira Teixeira, Maria Manuela Costa Malheiro e Paulo de Oliveira Ramos pela calorosa acolhida. À Graça Pestana, pesquisadora do Instituto de pesca e do mar em Lisboa, ao Professor João Figueira de Sousa, da Universidade Nova de Lisboa, e ao Professor Jorge Alves da Universidade do Minho, pelas inestimáveis contribuições a minha pesquisa.

Aos tantos amigos que, perto ou longe, fazem parte da minha trajetória na Geografia: Vítor Vencovsky, Cláudio Lima, Melissa Ramos, Zuleika Alves, Miriam Bueno, Raquel Fonseca, Rebecca Rodrigues, Sílvia Ventorini, Lineo Gaspar, Maria Vera Barbosa, Mônica Iha, Emerson Martins Arruda, Vilma Araújo, Rafael Straforini, Wendel Henrique, todos me deixaram alguma contribuição.

Ao senhor Jaime, a senhora Aparecida e ao Guilherme Pizzirani, meu muito obrigado por me acolherem em sua casa como se fosse a minha. Vocês são hoje parte da minha família.

Agradeço ainda a secretaria do Programa de Pós-Graduação em Geografia, em especial a Eliana, Ubirajara e Inajara, que estiveram tão próximos e “cuidando” de todos. A Profa. Dra. Sílvia Ortigoza, coordenadora do Programa, pela confiança quando do pedido do “sanduíche”. Não posso esquecer-me de agradecer a Maíca pelos fundamentais cafezinhos e pelo sorriso sempre.

Na certeza de não ter honrado a todos os que mereciam minha lembrança, agradeço ainda a CAPES pela bolsa PDEE e ao CNPq pelo financiamento desta pesquisa.

RESUMO

O atual projeto de modernização neoliberal está fundado em uma razão instrumental estritamente orientada para o aprimoramento técnico da produção e do território. Para assegurar eficácia e eficiência ao sistema de ações das grandes empresas hegemônicas, são impostas ações modernizantes aos territórios nacionais. Esse processo modernização dos lugares é alienado e não trás melhorias no que diz respeito ao acesso aos direitos sociais, nem contribuições à emancipação sócio-cultural e política capaz de permitir o exercício da cidadania. Manifestando o movimento do mundo, o Porto de Santarém (PA) foi modernizado. Por meio de ações políticas do Estado, aquele ponto do território nacional foi viabilizado para uso majoritariamente corporativo. Embora tecnicamente moderno, esse lugar está fragilizado pelos predominantes sistemas de ações instrumentais de um projeto forâneo que desestrutura e desorganiza os sistemas de relações locais. Para que tal situação não se perpetue, o território nacional necessita de um projeto de futuro que seja verdadeiramente comprometido com o espaço de todas as pessoas, de todas as instituições, enfim, de todos os brasileiros. Um outro Brasil. Daí a necessidade de pensar simultaneamente o futuro no presente, deixando de lado o pensamento imediatista. É preciso pensar outros possíveis e mais generosos usos do território.

PALAVRAS CHAVE: lugar, modernização, uso corporativo do território, neoliberalismo, planejamento.

ABSTRACT

The contemporary neoliberal project of modernization is founded on a purely instrumental basis and oriented to the technical improvement of the production and of the territory. In order to guarantee effectiveness and efficiency to the system of actions of hegemonic companies they are imposed modernizing actions to the national territories. This process of modernization is alienated and do not make possible to access the social rights and citizenship to the local communities. Expressing the movement of the world, the Port of Santarem (PA) has been updated. Through political action of the State it has been equipped to a major corporative use. Although technically modern, this place is weakened by the prevailing instrumental systems of actions of that neoliberal modernization project that disrupts and dismantles the local relationships systems. To prevent this situation, the national territory needs to have a project of future that is truly committed to the space of all the people, of all the institutions, in short, of all the Brazilians. Another Brazil. Therefore it is necessary to consider both, future and present, leaving aside the short-term thinking. It is necessary to think other possible and more generous uses of the territory.

KEY-WORDS: place, modernization, corporative use of the territory, neoliberalism, planning.

SUMÁRIO

Página

INTRODUÇÃO - Modernidade Mundo e o processo de modernização do território Brasileiro.....01

CAPITULO I – Estado e Empresas Privadas: hibridismo político e transformações do território brasileiro

1. As ações de Governo a serviço da iniciativa privada a partir dos anos 1990: O braço político da globalização.....10

1.1 Grandes empresas e uma nova forma de fazer política no Brasil..... 16

1.2 Viabilização do Território Brasileiro para Uso Corporativo.....20

1.3 Privatizações e Concessões: a política de internacionalização do território brasileiro.....22

CAPITULO II - Políticas de Governo e Planejamento Instrumental a partir da década de 1990: a viabilização logística e o uso corporativo do território no Brasil

2. Planejamento Instrumental e a implementação dos Planos Plurianuais (PPAs) no Brasil.....25

2.1 Plano Plurianual 1991 -1995.....30

2.2 Plano Plurianual - 1996-1999: “Brasil em Ação”.....31

2.3 Plano Plurianual- 2000-2003: “Avança Brasil”.....36

2.4 Plano Plurianual- 2004-2007: “Brasil de Todos”.....41

2.4.1 O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - 2007-2010.....46

2.5 Plano Plurianual- 2008-2011: “Desenvolvimento com inclusão social e educação de qualidade”.....48

2.6 Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) - 2008-2013.....49

2.7 Planos Plurianuais: subsistema de ações para a internacionalização do território.....52

CAPITULO III - Especialização regional produtiva agrícola e a complementar Modernização dos Portos no Brasil

3. Especialização regional produtiva e a necessária complementaridade da circulação.....54

3.1 A Fluidez Necessária às Commodities Agrícolas da Região Central do Brasil.....65

3.2 A estruturação do sistema portuário brasileiro – Retrospecto.....68

3.3 A modernização do sistema portuário nacional a luz do projeto de modernização neoliberal.....74

3.3.1 Portos internacionais como parâmetro para a modernização portuária nacional.....82

3.4 Os sistemas de movimentos no território nacional.....86

3.5 A integração logística do território para o escoamento de commodities agrícolas.....88

CAPITULO IV - O Mundo no Lugar: Desenvolvimento Regional e a Modernização do Porto de Santarém (Pará)

4. As Políticas de Planejamento para a Região Amazônica.....92

4.1 O mundo no lugar: sistemas de ações modernizantes no município e de Santarém.....100

4.2 A modernização e o uso seletivo do Porto de Santarém (PA) ou "Porto da Cargill".....107

4.3A modernização portuária e o município de Santarém.....123

CONCLUSÃO

Limites da racionalidade dominante e perspectivas: por um outro Brasil.....133

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....138

ANEXO I

Índice de Mapas

Mapa 1 – Eixos de desenvolvimento propostos pelo “Brasil em Ação”.....33
Mapa 2 – Eixos de Desenvolvimento propostos pelo “Avança Brasil”.....39
Mapa 3 – Investimentos previstos pelo PPA 2008-2001 por Regiões Brasileiras.....47
Mapa 4 - Vetores logísticos propostos pelo PNLT.....51
Mapa 5 – Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 1990.....58
Mapa 6 – Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 1995.....59
Mapa 7 – Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 2000.....60
Mapa 8 – Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 2005.....61
Mapa 9 – Portos Brasileiros e seus atuais administradores.....73
Mapa 10 – Multimodalidade no Brasil (2002).....87
Mapa 11 – Município de Santarém (PA).....100
Mapa 12 - Área Urbana e as áreas portuárias de Santarém (PA).....107
Mapa 13 - Área plantada de soja em 2000.....118
Mapa 14 - Área plantada de soja em 2007.....119
Mapa 15 - Área plantada de arroz em 1990.....120
Mapa 16 - Área plantada de arroz em 2007.....121
Mapa 17 - Rendimento Médio nos Municípios do Pará (em R$ - 2004).....124
Mapa 18 - PIB per capita no Pará (2004).....126
Mapa 19 - Acesso a Rede Geral de Esgoto no Pará (2004).....129
Mapa 20 - Municípios com acesso a coleta de lixo no Pará (2000).....130

Índice de Figuras

Figura 1 - Nova estrutura organizacional-administrativa dos portos no Brasil.....77
Figura 2 - Terminal graneleiro da Cargill no Porto de Santarém – Pará.....109
Figura 3 - Terminal de embarque e desembarque de passageiros no Porto de Santarém.....109
Figura 4 - Embarque de granéis líquidos no Porto de Santarém.....110
Figura 5 - BR 163 – Cuiabá-Santarém.....115

Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Distribuição dos investimentos do Avança Brasil.....37
Gráfico 2: Distribuição prevista de recursos do PPA 2004-2007.....42
Gráfico 3 - Distribuição prevista para Infra-estrutura do PPA 2004-2007.....43
Gráfico 4 - Crescimento da População Total e População Urbana e Rural em Santarém (PA) – 1970 – 2000.....101
Gráfico 5 - Movimentação de cargas por tipo no Porto de Santarém (PA).....111

Índice de Quadros

Quadro 1 - Áreas e instalações arrendadas no porto de Santarém.....108
Quadro 2 - Áreas e instalações destinadas a arrendamento no porto de Santarém.....108

INTRODUÇÃO

Modernidade Mundo e o processo de modernização do território Brasileiro

As transformações no modo de desenvolvimento do capitalismo ao longo do século XX possibilitaram agravarem-se mecanismos que historicamente vem desvirtuando o "projeto da modernidade", originalmente fundado na busca da emancipação do homem (HABERMAS, 2002) tornando-o tão somente um "projeto de modernização", como processo de racionalização e instrumentalização dos territórios e das atividades produtivas, tudo com finalidade única de tornar o sistema econômico mais eficiente.

Consideramos como período moderno a partir do final do século XVIII, o momento em que o "Projeto de Modernidade dos filósofos Iluministas" toma corpo e são claramente expostas as bases do pensamento responsável por propor a construção de um mundo novo (HARVEY, 1992; CASSIRER, 1992; HABERMAS, 2002). Esse projeto propunha como idéias fundamentais a visão de mundo como unidade, um mundo integrado por via da universalidade das ações que, por sua vez, tem como referência fundamental a racionalidade científica. Entendemos modernidade, então, como processo histórico e como projeto de emancipação do homem intrinsecamente ligado às garantias de universalização dos direitos sociais e como processo histórico de desenvolvimento técnico-científico (HARVEY, 1992, p. 23; KAHIL, 2009).

Para Jürgen Habermas (1983; 2002), o projeto Iluminista deve ser entendido como algo obscurecido, mas não acabado. O projeto da modernidade estaria, de acordo com sua perspectiva, sendo constantemente criado e recriado. Habermas confia no racionalismo humanista presente nas idéias iniciais do Iluminismo; para o filósofo, nos primórdios do movimento Iluminista havia o respeito pelo homem e a convicção de um universo racional e por isso compreensível (JAPIASSU, 1991, p. 193).

O projeto de modernização no qual foi convertido este projeto genuíno da modernidade, por sua vez, está fundado em uma razão instrumental com finalidade única, estritamente orientado para o aprimoramento técnico da produção e do território. Reduz-se a um projeto econômico e corporativo dependente da iniciativa das grandes empresas que atuam no plano internacional e está muito pautado hoje em uma ideologia do crescimento e

da competitividade fundamentada na lógica do mercado em estado puro, na forma de organização das instituições privadas e corporativas e em que tudo se apresenta como decisão técnica (NASCIMENTO JÚNIOR, 2007; KAHIL, 2009).

Quando se territorializam num país ou numa região, os vetores de modernização técnica promovem transformações já que se impõem sobre uma determinada formação socioespacial[1] preexistente e cujas características ou rugosidades definem a maior ou a menor facilidade para a introdução das novidades do período (SANTOS, 1982; SANTOS, 1996). Dessa forma, o projeto de modernização do território, regido pelo sistema econômico, guarda em si um caráter contraditório, na medida em que o arranjo entre as varáveis novas e as preexistentes assumem uma feição específica em cada território nacional, em cada lugar (KAHIL, 2009).

Como um sistema de objetos indissociável de um sistema de ações instrumentais, o espaço geográfico, no já longo processo de desenvolvimento do modo de produção capitalista foi se tornando cada vez mais racionalizado técnica e cientificamente e, deste modo, cada vez mais operacional às finalidades e ao uso corporativo dos lugares pelos agentes hegemônicos da economia e da política mundiais (CHESNEAUX, 1996; SANTOS, 1996; SANTOS, 2002).

A finalidade única das ações modernizantes imposta aos territórios nacionais é a de assegurar eficácia e eficiência ao sistema de ações das grandes empresas hegemônicas. Fundado na racionalidade instrumental, o planejamento político para os diferentes territórios nacionais acaba por reduzir-se ao plano econômico e corporativo que conduz cegamente a instalação de sistemas de engenharia e de produção, fazendo crer, entretanto, que tais políticas são sinais de modernidade e desenvolvimento do país como um todo.

[1] O conceito de formação socioespacial foi proposto por Milton Santos (1982, p. 14) a partir da releitura das contribuições marxistas sobre a formação econômica e social. De acordo com o autor "*modo de produção, formação social, espaço – essas três categorias são interdependentes. Todos os processos que, juntos, formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição, consumo) são histórica e espacialmente determinados num movimento de conjunto, e isto através de uma formação social*".

Nos países subdesenvolvidos o processo de modernização do território assume características particulares, muito atreladas à estrutura de subordinação e dependência desses lugares frente à ordenação do sistema econômico e político internacional (FURTADO, 1974). Nesses países, aí incluído o Brasil, o processo de modernização se dá de forma derivada, através de atualizações históricas, isto é, através de inovações tecnoeconômicas (às vezes com defasagens) exigidas para a incorporação parcial desses lugares aos modernos sistemas produtivos. Enquanto nos países desenvolvidos, o crescimento econômico auto-centrado e a indução ao progresso tecnológico contínuo, possibilitam uma aceleração evolutiva, permitindo que comandem o processo geral de modernização e imponham uma divisão internacional do trabalho a seu favor (RIBEIRO, 2000).

E, não há como não concordarmos com Celso Furtado (1992, p. 47), para quem, "*a rigor, o subdesenvolvimento é uma variante do desenvolvimento, ou melhor, é uma das formas que historicamente assumiu a difusão do progresso técnico*"; o subdesenvolvimento é um processo histórico autônomo, e não uma etapa pela qual tenham, necessariamente, passado as economias que já alcançaram grau superior de desenvolvimento (FURTADO, 1961, p. 180). Isso equivale a dizer que o subdesenvolvimento não é uma fase inevitável do processo de formação das economias capitalistas (FURTADO, 1961, p. 191; FURTADO, 1974, p. 21). De acordo com o autor (1992, p.39), o processo de desenvolvimento deveria incluir, além da assimilação de novas técnicas e aumento da produtividade, a melhoria do bem-estar de uma população (com acesso a educação, saúde, saneamento, entre outros) e sua homogeneização social. Nessa perspectiva, o desenvolvimento requer como condição um mínimo de eqüidade social. É nesse sentido que o que é chamado de desenvolvimento pelo discurso hegemônico da modernização técnico-econômica pode ser considerado uma falácia e, até mesmo, ser chamado de mito.

No atual estágio evolutivo do capitalismo mundial, o aprofundamento da divisão territorial do trabalho impõe uma intensificação das trocas e relações entre os lugares, o que exige uma base territorial também instrumentalizada e tecnicamente adensada, que viabilize a eficácia do circuito espacial da produção e a possibilidade de comando mais centralizado,

tudo autorizando o uso corporativo do território nacional. A divisão do trabalho é considerada aqui o motor da vida social e da diferenciação espacial (SANTOS, 1996, p. 104).

Os circuitos espaciais produtivos pressupõem a viabilidade da circulação de matéria (fluxos materiais) no encadeamento das instâncias geograficamente separadas da produção, distribuição, troca e consumo, de um determinado produto num movimento permanente e cada vez mais alargado. Os círculos espaciais de cooperação, por sua vez, tratam da comunicação, consubstanciada na transferência de capitais, ordens e informação (fluxos imateriais), garantindo os níveis de organização necessários para articular lugares e agentes dispersos geograficamente, isto é, unificando, através de comandos centralizados, as diversas instâncias espacialmente segmentadas da produção. De modo simultâneo e combinado ao alargamento da escala de abrangência do circuito espacial da produção, verdadeiros círculos de cooperação vão se constituindo para viabilizar e aprimorar o projeto de modernização vigente (SANTOS, 1994; SANTOS & SILVEIRA, 2001; ARROYO, 2003; FREDERICO & CASTILLO, 2003).

Nos países subdesenvolvidos, esse processo de modernização técnica do território vem, historicamente, privilegiando as atividades produtivas e os circuitos de produção mais vinculados ao mercado internacionalizado (FURTADO, 1974; SANTOS & SILVEIRA, 2001). Tais transformações se dão com o objetivo de tornar o território mais eficiente, estreitamente funcional aos novos imperativos e às novas lógicas que regulam a dinâmica da organização e da realização da produção, no período atual.

Como o mundo necessita da mediação dos lugares para se funcionalizar, o território, dimensão política do espaço geográfico, acaba por ser a grande mediação entre o mundo e as sociedades nacional e local. Daí partirmos em nossa análise, do uso do território, principalmente do uso corporativo que se faz do território brasileiro, sobretudo hoje, quando o espaço passa a ser instrumento de uma competitividade sem limites. Não há como entendermos a região sem o entendimento das dinâmicas de transformações do mundo e das dinâmicas do território da nação – ainda mais hoje, quando se estreitam ao

mesmo tempo em que se ampliam, as relações entre o lugar e o mundo – dado exatamente o desenvolvimento das forças produtivas, ou seja, as densidades técnico-científicas e informacionais do meio geográfico (CHIAPETTI & KAHIL, 2008, p. 650).

O projeto de modernização do mundo, atualizado desde os últimos 20 anos do século XX, segundo o projeto neoliberal, é a versão mais renovada do projeto econômico-político que em território brasileiro acaba por conformar uma esfera de crença na urgência da atualização do meio geográfico; uma psicoesfera legitimada por uma nova forma de fazer o planejamento, muito mais obediente àquele projeto de modernização. Inspiradas no Consenso de Washington (1989), os Planos do Estado brasileiro possibilitaram a concretização da abertura comercial e financeira e a desregulamentação dos mercados e das leis trabalhistas no Brasil na década de 1990, além de um aprofundamento da subordinação às exigências do mercado internacionalizado, que confere às empresas privadas maior poder de pressão sobre o Estado.

A política que, por definição, é sempre ampla, apequena-se, quando atende apenas interesses particularistas. Política, com "P" maiúsculo, supõe visão de conjunto e debate social amplo; "ela apenas se realiza quando existe a consideração de todos e de tudo" (SANTOS, 2000, p. 67). O projeto neoliberal é um projeto político. No entanto, como um projeto político instrumental aos interesses de uma fração da sociedade, uma classe, a política que daí ganha corpo é uma política funcional aos desígnios das grandes corporações.

Fundado nesse projeto técnico neoliberal que orienta o novo modo de desenvolvimento do capitalismo hoje, as grandes corporações transnacionais comandam os sistemas de atividades em território brasileiro, consolidando regiões produtivamente especializadas nos novos *fronts* agrícolas do Brasil Central criando uma nova demanda por fluidez territorial através de solicitações políticas que garantam principalmente novas infra-estruturas de transportes. Duas razões básicas substantivam essa demanda das grandes corporações: a distância dessas regiões em relação aos portos exportadores e as

características da produção de *commodities* agrícolas exigentes de uma logística capaz de armazenar, controlar e movimentar produtos de grande volume e baixo valor agregado.

Utilizamos o conceito de *front* para designar a expansão da agricultura modernizada no Brasil devido a sua relação com a idéia de movimento. A extensão dos circuitos espaciais produtivos agrícolas em novas áreas trata, sobretudo, da viabilização da fluidez material e imaterial inerente às exigências da atividade agrícola moderna. Sua expansão para novos lugares permite fazermos uma distinção entre *belts* modernos e novos *fronts*. Os *belts* são, por vezes, heranças e cristalizações de *fronts* de uma divisão do trabalho pretérita, enquanto os novos *fronts* correspondem a lugares onde a agricultura já se inicia com grandes conteúdos de técnica, ciência e informação (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 119; FREDERICO, 2009, p.26-27).

Esses *fronts* agrícolas são áreas que, num passado recente, podiam ser chamadas de opacas, mas que, com a chegada de eventos característicos da agricultura científica, transformaram-se em pontos luminosos do território, alargando o meio técnico-científico e informacional (SANTOS, 1996; SANTOS, 2000; SANTOS & SILVEIRA, 2001). Tal expansão dos sistemas de atividade agrícola no atual período, destaque-se, é estimulada principalmente pelas grandes *tradings* comercializadoras da *commodity* soja que atuam em território nacional.

Como alternativas para melhorar ao máximo a fluidez em pontos selecionados do território brasileiro até então desprovidos de boas condições de circulação, investe-se em modais de transporte hidroviário e ferroviário. Os portos também passam por processo de modernização para que sejam capazes de armazenar e transportar volumes crescentes da produção e, assim, tornarem as regiões produtoras mais competitivas. Entendemos a Região como um momento, um todo que, sendo maior que a soma das partes, é a realização concreta da totalidade – quer consideremos à escala do mundo, ou a formação socioespacial brasileira (SANTOS, 1988, pp. 45-48).

O processo modernização que ocorre, no entanto, é alienado (SANTOS, 1996, p. 206; RIBEIRO, 2003, p. 34), não trás qualquer tipo de melhoria no que diz respeito ao

acesso aos direitos sociais, nem contribuições à emancipação sócio-cultural e política capaz de permitir o exercício da cidadania nos lugares que as acolhem.

O Porto de Santarém, no Pará, é um desses sistemas de engenharia que passa a ser visto como prioritário nas ações de planejamento e recebe grandes investimentos do Estado para sua modernização. O Porto de Santarém é um entroncamento logístico de dois grandes eixos hidroviários para o escoamento da soja, o dos rios Tapajós e Amazonas, e um importante entroncamento rodoviário entre a BR-163, Cuiabá-Santarém, e a BR-230, Transamazônica, utilizados principalmente pelas grandes *tradings* internacionais Cargill e Bunge, atuando em complementaridade com as regiões produtoras especializadas e compondo o circuito espacial produtivo da soja. Sua modernização está diretamente relacionada à consolidação da produção agrícola na Região Central do Brasil e à expansão dos novos *fronts* agrícolas, cada vez mais, em direção às Regiões Amazônica e Nordeste, como uma forma de viabilizar, de forma eficiente, o escoamento da soja, reduzindo seus custos pela maior proximidade com os principais mercados consumidores que são EUA, União Européia e China.

Defendemos a tese de que a modernização instrumental dos lugares comandada pelo projeto técnico-econômico neoliberal impondo investimentos do Estado prioritariamente para viabilizar um uso corporativo do território nacional, inviabiliza um projeto político mais ampliado à nação como um todo, o que termina por aprofundar as desigualdades regionais e sociais, provocando uma desordem federal.

Analisamos as ações modernizantes realizadas no município de Santarém, no estado do Pará, Região Amazônica do Brasil, principalmente em seu porto, modernizado exclusivamente para atender a demanda de empresas privadas, sem trazer, entretanto, as aclamadas benesses do desenvolvimento ao município.

Dessa composição entre a política das empresas e as obedientes políticas de Estado, resulta uma política estéril, territórios alienados e regiões heteronômicas.

No Capítulo 1, Estado e Empresas privadas: hibridismo político e transformações do território brasileiro, apresentamos as principais transformações político-normativas sofridas pelo Estado brasileiro a partir da década de 1990, sob a influência das instruções econômicas ditadas pelo Consenso de Washington, para entendermos de que forma atualizam-se os sistemas técnicos e de engenharia para viabilizar um uso corporativo e seletivo do território nacional.

No Capítulo 2, analisamos as políticas de Governo e o Planejamento Instrumental que a partir da década de 1990 viabilizam o uso corporativo do território no Brasil e discutimos o planejamento territorial implementado que se impõe como importante provedor das idéias orientadoras da modernização técnico-normativa do território nacional, por meio dos Planos Plurianuais (PPAs). O Estado planejador do adensamento técnico-científico-informacional, busca conferir fluidez ao território e superar barreiras que inviabilizam a produção e o movimento de *commodities* agrícolas em território nacional; um conjunto de ações, orientado pela imperiosa necessidade de exportação de produtos primários e semi-elaborados, que converge com a lógica e interesses das grandes *tradings* comercializadoras de soja. A lógica da competitividade das grandes corporações extrapola a produção agrícola e se projeta como modernização técnica, expandindo redes de fluxos materiais e imateriais, numa busca permanente pela fluidez.

No Capitulo 3 examinamos a fluidez territorial e o uso corporativo do território brasileiro e como se dão a especialização regional produtiva agrícola e a expansão dos *fronts* agrícolas no Brasil, demonstrando como estes são exigentes de uma complementaridade que acaba por demandar uma melhoria na fluidez e nas vias de circulação do território brasileiro. A especialização regional produtiva e a conseqüente fluidez necessária para o escoamento da produção agrícola nacional de *commodities* são duas faces de um mesmo fenômeno orquestrado por grandes *tradings* comercializadoras de produtos agrícolas, com a complacência das políticas de Governo. Discutimos ainda as possibilidades de transformação de pontos selecionados das Regiões Amazônica e Nordeste do Brasil, lugares capazes de acolher ações modernizantes, como a agricultura científica e

os portos modernos, e, por isso, mais interessantes ao grande capital internacional que investe atualmente no país.

Tomando como parâmetro a modernização dos portos internacionais, analisamos o processo de modernização dos portos no Brasil tendo em vista sua evolução técnico-normativa e a atual Lei de Modernização dos portos de 1993. Da modernização dos Portos, estritamente ligada às exigências econômicas das empresas de agronegócios, discutimos a política privatista do Estado "renovado" no Brasil, que se dá pela concessão e venda de terminais portuários, ferrovias, rodovias, empresas, bens e serviços em pontos selecionados do território nacional.

Seguindo o movimento do mundo, o processo de modernização técnica do território brasileiro se manifesta nos lugares, nas regiões. Ao analisarmos o desenvolvimento regional tendo em vista as transformações atuais no Porto de Santarém e as políticas de planejamento para a Região Amazônica (Capitulo 4), o processo de modernização se expressa na configuração do espaço regional mas, é omisso quanto a seletividade no uso do território.

O silogismo desse projeto de modernização das regiões e do país mal dissimula as imposições totalitárias do atual projeto político ultra liberal que corrobora para a fragilização das relações de sociabilidade e para fragmentação do território – basta analisar os dados referentes a educação, saúde e saneamento básico do município de Santarém.

Embora sustentado pelo discurso do "desenvolvimento e competitividade" cujos efeitos "positivos" são inflados pelo discurso midiático de que "é necessário modernizar" para o país se desenvolver, conformando uma psicoesfera social favorável de aceitação de tantos dispêndios do Estado e também de empresas privadas em um só local, é bem o contrário o que vem se passando com os direitos sociais (previdência, educação e saúde pública, habitação) que têm ficado em segundo plano nos orçamentos ou mesmo fora das políticas dos governos de Estado.

Nossas conclusões discutem os limites da racionalidade dominante apontando perspectivas e clamando a necessidade de um Projeto para Nação que seja verdadeiramente nacional, com a prevalência de critérios Políticos que permitam superar a rigidez da lógica econômica, e quiçá alcançarmos um bem-estar coletivo, desde que o território nacional seja planejado para todos, para a vida.

CAPÍTULO I

Estado e Empresas Privadas: hibridismo político e transformações do território Brasileiro

1. As ações de Governo a serviço da iniciativa privada a partir dos anos 1990: O braço político da globalização

As duas últimas décadas do século XX e os primeiros anos do século XXI têm sido marcados por profundas transformações político-econômicas em todo o mundo. Neste período, o projeto de modernização instrumental do território, de inspiração neoliberal, fortalece-se e impõem, a diferentes lugares, mudanças no modo de ação do Estado, que passa a ter uma função reguladora muito mais favorável aos sistemas de atividades econômicas, corporativas e privadas em detrimento de políticas públicas mais amplas.

A refuncionalização das políticas estatais no Brasil, para atender a esse projeto de modernização instrumental com finalidade estritamente econômica, aprofunda permissivamente o uso corporativo e seletivo do território nacional, intensifica as privatizações e concessões[1] e ainda autoriza a incisiva participação de grandes corporações transnacionais na vida política nacional. Partimos do pressuposto que, na mesma medida, fazem parte desse processo de internacionalização do território: o processo de integração logística e de modernização seletiva do território, como o que vem ocorrendo no município de Santarém, no estado do Pará, principalmente no que diz respeito à modernização de seu porto fluvial.

O projeto de modernização do território, regido pelo sistema econômico, norteou o debate político no Brasil e em toda a América Latina, durante a década de 1990, fundamentalmente guiado por idéias de cunho liberal. Medidas como desregulamentação dos mercados e abertura comercial e financeira foram colocadas na ordem do dia e reforçadas pelo apoio das elites nacionais que aderiram incondicionalmente às teses dos defensores do livre jogo das forças do mercado. Os sucessivos governos das décadas de 1990 e 2000 encarregaram-se de levar a cabo o projeto de modernização e reestruturação do arranjo técnico-normativo pretérito adotando como pressupostos modelos e conceitos importados das

[1] Entendemos a privatização, como a transferência de empresas de propriedade estatal e atividades exercidas pelo Estado para a iniciativa privada por meio de compra e venda; e a concessão como delegação sob contrato, à iniciativa privada, da administração de um serviço prestado tradicionalmente pelo Poder Público, por um determinado período (AMARAL FILHO, 1996, p. 41). Os primeiros projetos de privatização da estrutura produtiva nacional foram articulados pelo BNDES (FARIAS, 2008, p.60).

experiências norte-americana e européia de reforma do Estado (MANZONI NETO, 2007, p.39). Ocorrem profundas transformações nas formas de regulação do território no Brasil. O Programa Nacional de Desestatização (Lei 8.031 de 1990), a instauração do Conselho de Reforma do Estado (criado pelo Decreto nº 1.738/96) e também a criação de diversas Agências de Regulação (ANTAQ, ANTT, ANA, ANATEL, entre outras) figuram como expoentes da nova racionalidade que se impõe ao território. Tudo para assegurar a viabilidade e a fluidez de pontos selecionados do território de acordo com as demandas do mercado internacionalizado.

Nesse período, as políticas de governo são criadas em um esforço para construir e legitimar uma narrativa modernizadora para o território brasileiro, pautada em um discurso que prega um caráter não mais interventor, mas sim regulador para o Estado. Este Estado "modernizado" e coerente com as determinações do atual projeto mundial de modernização técnico-normativo dos lugares de fundamentação neoliberal conduz a substituição da agenda constitucional reformista pela agenda da inserção competitiva. De forma sistemática, a racionalidade instrumental das grandes corporações transnacionais é adotada na condução dos sistemas de ações políticas estatais com a importação, inclusive, de preceitos e práticas da teoria da administração de empresas (MANZONI NETO, 2007, p.7).

Assim como na Europa e nos Estados Unidos (EUA), os sistemas de ações políticas impuseram processos de privatização e concessão e o conseqüente compartilhamento subserviente do fazer político do Estado com as grandes corporações transnacionais privadas. A partir de então são fortalecidos processos de "desestatização", que interferem decisivamente na forma de provimento de bens e serviços públicos, configurando uma forte tendência de reorganização patrimonial do Estado. A imposição desse novo modelo de Estado, em mais de sessenta países, se dá com o apoio fundamental de organismos supranacionais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial (BIRD) (OLIVEIRA, 2000).

Esse novo sistema regulatório, que opera em âmbito mundial, ao privilegiar os fluxos transnacionais de capital, fragiliza os controles regulatórios destinados a proteger as economias nacionais. A chamada desregulação abriga oportunidades mais fecundas para os agentes econômicos hegemônicos que atuam mundialmente (SILVEIRA, 1999, p. 244).

O projeto de modernização técnico-normativa neoliberal é apresentado para toda a sociedade, pela grande mídia[2], como o "novo", o "moderno", em contraposição ao "velho" projeto político anterior. Um breve retrospecto dos projetos político-econômicos anteriores permite-nos compreender os caminhos que permitiram a imposição das políticas neoliberais no Brasil.

O período que compreende de meados da década de 1930 até o final da década de 1970 é marcado por um projeto político-econômico de "substituição das importações" (dinamização da produção interna e diminuição das importações) com decisiva participação do Estado na economia, chamado de "nacional-desenvolvimentismo[3]". Este sistema de ações político predominou durante os governos de Getúlio Vargas, de Juscelino Kubitschek e durante a Ditadura Militar[4] (1964-1985). Nesse período, as ações modernizantes empreendidas pelo Estado, como os processos de modernização da agricultura e de industrialização, não foram capazes de equacionar graves problemas existentes no Brasil, como a concentração de renda e aumento da pobreza, por exemplo.

O início da década de 1980 foi marcado por uma grave crise econômica, ou mais especificamente, pela chamada crise da dívida externa brasileira. Houve uma reversão na taxa histórica de crescimento do PIB com uma grande aceleração inflacionária. Esta situação, chamada pelos economistas de "estagflação", isto é, uma economia estagnada com aceleração inflacionária – fez com que a década de 1980 ficasse conhecida como a "década perdida". A análise de um conjunto de dados da economia brasileira nos anos 1980 permite entender porque a década foi chamada de "perdida" pelos economistas: a taxa de investimento

---

[2] De acordo com Kahil (1997, p. 218), "a comunicação em massa é um fenômeno cultural complementar da civilização técnica:...radiodifusão, televisão, computadores, fibras óticas... – estes suportes técnicos das sociedades mais evoluídas estendem sua influência rapidamente para todo o mundo. É principalmente via 'mídia' que o tempo e o espaço hegemônicos imprimem em todos os lugares o ideal de modernidade".

[3] Defendia a intervenção do Estado para promoção do "desenvolvimento". Teve início na década de 1930. Vinculação do interesse nacional com um projeto de crescimento, ativado pelo Planejamento Estatal e por novas atividades econômicas, particularmente industriais, associadas à diversificação do mercado interno, para superar: 1) a especialização primário-exportadora e; 2) a valorização das riquezas naturais, associada `a ideologia da vocação natural do Brasil para exploração primária de suas riquezas (BASTOS, 2006, p. 241).

[4] A Ditadura Militar foi o período da política brasileira em que os militares governaram o Brasil, (1964 e 1985). Essa época caracterizou-se pela falta de democracia, supressão de direitos constitucionais, censura, perseguição política e repressão aos que se opunham ao regime militar. Desde a renúncia de Jânio Quadros em 1961, o Brasil vivia uma crise política. O vice de Jânio, João Goulart, assumiu a presidência em um clima político tenso.

percentual do Produto Interno Bruto (PIB) apresentou um crescimento médio de 18,5%, muito abaixo da taxa média verificada na década de 1970 que havia sido de 24,2%. Em conseqüência disso, ocorreu uma redução significativa no crescimento da economia. O crescimento médio do PIB não passou de 3% neste decênio, muito abaixo da média de crescimento verificada na década anterior (8,8%) e também abaixo da média verificada no período de 1951 a 1980 (7,5%). Com relação ao produto industrial, a queda foi ainda mais significativa, uma vez que, durante a década de 1980 o produto industrial cresceu somente 2,3%, também muito abaixo do desempenho da indústria na década de 1970 quando o produto industrial cresceu 9,5%. Por outro lado, a inflação disparou atingindo a média de mais de 300% ao ano quando considerada toda a década de 1980 (IADEROZZA, 2002, pp. 149-150).

A estagnação do crescimento industrial e alta inflação aliada à permanência da pobreza e da concentração de renda no país facilitaram a imposição do projeto de modernização neoliberal em território nacional. De acordo com o discurso, o novo projeto político-econômico traria estabilidade, crescimento e conduziria o país ao desenvolvimento. As primeiras ações no sentido de sua consolidação se deram de maneira tímida, na gestão do Presidente Sarney (1985-1989) e intensificaram-se no início da década de 1990 com a eleição de Fernando Collor de Mello para a presidência da República. A partir de então, houve uma significativa mudança nos rumos da economia nacional, em que o processo de "substituição de importações" foi totalmente abandonado e deu lugar a uma progressiva liberalização da economia que prometia a modernização técnico-normativa do país para torná-lo mais competitivo frente ao mercado internacionalizado.

As políticas de cunho neoliberal estão fundamentadas no Consenso de Washington, receituário composto por dez medidas, quando em 1989, o economista inglês John Willianson, diretor do *Institute of International Economics* de Washington reuniu-se com os principais representantes do *establishment* econômico dos países Desenvolvidos para discutir os problemas vividos pelas economias do continente americano que se viam às voltas com baixo crescimento econômico, alta inflação e problemas na balança de pagamentos, entre eles, FMI, Banco Mundial, governo norte-americano e economistas e políticos latino-americanos e caribenhos de orientação neoliberal. O conjunto de medidas que deveria ser observado pelos países da América Latina, América Central e Caribe, continha a promessa de baixar a inflação e equilibrar a balança de pagamentos, além de retomar o crescimento econômico e redistribuir melhor a renda (BATISTA, 1995).

O tripé em que se sustenta as receitas de liberalização do Consenso de Washington são: a abertura comercial e financeira, a privatização e a desregulamentação fiscal e legal dos países em que forem implantadas. Recomendam ainda, baixar a inflação, equilibrar a balança de pagamentos e equiparar as moedas nacionais ao dólar. De acordo com Paulo Nogueira Batista (1995), as principais medidas propostas pelo Consenso para "tirar" os países latino-americanos da crise econômica eram:

- Disciplina fiscal, através da qual o Estado deve limitar seus gastos à arrecadação, eliminando o déficit público. Déficits fiscais elevados são uma das fontes de alimentação da inflação;
- Focalização dos gastos públicos em educação, saúde e infra-estrutura;
- Reforma tributária com maior peso para os impostos indiretos e menor progressividade nos impostos diretos;
- Liberalização financeira, com o fim das restrições às instituições financeiras internacionais e o afastamento do Estado desse sistema de atividades;
- Políticas cambiais competitivas;
- Liberalização do comércio exterior, com a redução das alíquotas de importação e estímulo às exportações;
- Eliminação das restrições ao capital externo;
- Privatização das empresas estatais;
- Desregulamentação, com redução da legislação de controle do processo econômico e das relações trabalhistas;
- Propriedade intelectual; Lei de propriedade industrial; sistema de patentes.

Nas décadas de 1990 e 2000, aos países onde se impôs este projeto político-econômico, se quisessem pleitear empréstimos ou mesmo renegociar suas dívidas junto ao FMI, por exemplo, seria necessário adequar seus sistemas de atividades econômicas às novas

regras “sugeridas” pelo Consenso. Para Márcio Pochmann (2001, p.8), quanto mais dóceis são os governos, mais dependentes as suas políticas macro-econômicas.

Para os idealizadores do Consenso de Washington os problemas enfrentados pelas economias latino-americanas na década de 1980, se deviam ao excesso de intervenção do Estado que teria gerado distorções econômicas, tendo como resultado: baixo crescimento, inflação alta e desequilíbrio externo. Para sanar estes problemas, a sugestão estava, necessariamente, ligada à adoção de medidas liberalizantes (IADEROZZA, 2002, p.72).

A assinatura do Consenso prometia que, com a adoção do projeto neoliberal de modernização, os países alcançariam a estabilidade econômica – a partir do momento em que o Estado diminuísse a sua participação na economia e alcançasse o equilíbrio fiscal – o que estimularia os investimentos da iniciativa privada. O processo de abertura econômica deveria criar as condições para que a indústria doméstica buscasse maior competitividade e se aliasse ao capital internacionalizado.

A partir de 1995, sucederam-se emendas constitucionais e leis destinadas a reformular o aparato jurídico-institucional brasileiro, com vistas a implementar e garantir as privatizações, a concessão de serviços públicos para as empresas de capital privado e a flexibilização de monopólios estatais na administração de infra-estruturas e serviços públicos.

Desta forma, impõe-se uma resignificação das políticas normativas e regulatórias do Estado, uma vez que elas são fundamentalmente importantes para a atuação estratégica das grandes empresas transnacionais. Normas cada vez mais rígidas são adotadas, porque mais fiéis à manutenção dos interesses de grupos empresariais hegemônicos. A nova burocracia que é instaurada manifesta um projeto político de modernização instrumental com finalidade única que empiriciza novos sistemas de ações hegemônicas e que, em conjunto com sistemas de objetos perfeitos, impõe ao território uma racionalidade renovada (SILVEIRA, 1999, p.260).

O projeto de modernização neoliberal ostensivamente adotado a partir da década de 1990 provoca ampla e profunda alteração das relações entre Estado, empresas privadas e sociedade civil organizada. No atual período histórico, a balança da regulação do território pende a favor das grandes empresas transnacionais (SANTOS, 1997; ANTAS JÚNIOR, 2001).

O discurso que se instaura, cuja intencionalidade é simultaneamente mercantil e simbólica, apresenta a idéia de modernização como um estágio de superação dos problemas atuais do subdesenvolvimento e propaga-se por todo o território como um projeto, uma meta, um caminho a seguir, em um processo cuja intenção é mostrar a "inevitabilidade" desse modelo de modernização (SILVEIRA, 1999; RAMALHO, 2006).

A adesão obediente a este projeto de modernização afeta de forma considerável os países subdesenvolvidos que não possuem um nível satisfatório de poupança interna e passam a depender cada vez mais da atração de capital externo para o financiamento desse projeto de modernização técnico-instrumental imposto para o país. Dessa forma, o que se propõe como "Consenso" mas se traduz mesmo como ferramenta do mercado capitalista mundial, é uma nova forma de aprofundar a dependência externa de países pobres como o Brasil.

1.1 Grandes empresas e uma nova forma de fazer política no Brasil

O Estado, agora apoiado por um conjunto de práticas seletivas, age mais intensamente no sentido de promover uma modernização técnico-normativa, com vistas a integração competitiva, de pontos selecionados do território, aos mercados internacionalizados. No rearranjo jurídico deste Estado "renovado", há o protagonismo de uma burocracia mista, administrada por agentes públicos e privados, dispondo, como principal novidade, do ostensivo domínio do conhecimento técnico-científico sobre o território e sobre a sociedade, potencializando uma presença mais ampla de empresas de consultorias em sistema de atividades estratégicos como as de planejamento (BERNARDES, 2001; SILVEIRA, 1999; ANTAS JÚNIOR, 2004).

Como nos adverte Ricardo Mendes Antas Júnior (2001; 2004), o território no Ocidente é regulado pelo Estado, pelas grandes corporações e instituições civis não estatais. No novo fazer político, ditado pelos ideais neoliberais, que vem se implantando ao longo das três últimas décadas consolida-se também um pluralismo jurídico/normativo que permite aos estados hegemônicos e corporações interferir com maior intensidade na vida política de países como o Brasil[5]. Com o fortalecimento patrimonial, financeiro e regulador das grandes

[5] O pluralismo jurídico é produzido a partir de lógicas modernas. A medida em que a densidade de relações internacionais aumentou exponencialmente nos três últimos decênios, em função do

empresas privadas, no atual período, seu poder de negociação e pressão sobre o Estado aumenta, e elas tornam-se capazes, muitas vezes, de conduzir as ações de acordo com seus interesses (SANTOS, 2000; MAZZALI, 2000).

O financiamento das obras de melhorias nos sistemas de movimentos[6] que viabilizam as ações das grandes corporações econômicas internacionais em território nacional, a modernização dos macro-sistemas de engenharia portuários, por demandarem longo período para sua execução e custos significativos, fica a cargo do Estado. Os novos conjuntos de objetos que permitem maior eficiência nas transações portuárias são construídos com verbas retiradas do orçamento da União, restando à iniciativa privada a sua manutenção e, evidentemente, os lucros ligados ao seu uso.

Como para a iniciativa privada interessa ocupar apenas alguns lugares; algumas regiões, os investimentos públicos são realizados de forma seletiva, exclusivamente onde interessam às grandes corporações econômicas, a despeito de todo o resto do território. Ademais, os investimentos do poder público para atender demandas sociais, nunca plenamente atendidas, foram se restringindo ainda mais, enquanto são promovidos grandes investimentos nas estruturas para viabilizar as atividades da iniciativa privada em território nacional.

O alargamento do meio técnico-científico-informacional permite que hoje a escala de atuação das empresas seja o mundo, entretanto, não o mundo todo, mas sim aqueles pontos selecionados que podem proporcionar a reprodução ampliada do capital. Por outro lado, há uma crescente concentração/fusão econômica entre empresas, o que restringe o controle de tais pontos a um número reduzido de agentes. Essas grandes empresas hoje negociam mais

---

desenvolvimento acentuado da comunicação e da informação, promoveu a interpenetração de diferentes modelos de concepção jurídica. Esse entrelaçamento propicia novas formas de ação aos estados hegemônicos e as corporações. Arbitragem e *Lex mercatoria*, por exemplo, já fazem parte da regulação econômica praticada pelas grandes corporações, apesar de ainda não completamente admitidas pelas instâncias estatais (ANTAS JÚNIOR, 2004, p. 84).

[6] Contel (2001) define os sistemas de movimento como um conjunto de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais e imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares e, para Arroyo (2001, p. 51-57), são os sistemas técnicos atuais que asseguram a existência do processo produtivo (produção propriamente dita, circulação, distribuição e consumo). Eles são um conjunto de objetos técnicos funcionando sistemicamente em forma de pontos (portos, aeroportos e armazéns), ou em forma de linhas que permitem a fluidez e conseqüente escoamento das mercadorias (rodovias, ferrovias, hidrovias, dutos, vias aéreas e vias marítimas).

vorazmente com os Estados nacionais, que tendem a ajustar-se técnica e normativamente para atendê-las.

No Brasil, profundamente envolvido no movimento mundial do capitalismo, esse processo não foi diferente. Agindo conforme as regras ditadas pelo Consenso de Washington, o Estado brasileiro passou a dividir, de modo mais freqüente e mais obediente, a tarefa de fazer política com o mercado. Sendo o mercado uma ideologia, uma abstração, o que ocorre de fato são relações entre agentes, e os agentes do mercado são as grandes empresas privadas; os grupos hegemônicos transnacionais (SANTOS, 1997, p.17). O mercado é também, e antes de tudo, uma forma de regulação. Assim, com as privatizações e concessões, o Estado acaba por delegar às empresas privadas um controle sobre elementos relacionados à reprodução da vida, como a distribuição de água, de energia, de comunicações, dos transportes e, dessa forma, as empresas privadas são autorizadas também a governar (TOZI, 2004; RAMALHO, 2006).

Em relação à modernização dos portos, os investimentos públicos na adequação dos portos nacionais foram feitos para atender aos reclamos e urgências das grandes empresas comercializadoras de grãos; no sentido de equiparar nossos portos aos portos europeus, norte-americanos e chineses, como única saída para colocar o país no rumo do desenvolvimento e do crescimento econômico. Sem portos modernos o Brasil não pode ser competitivo, sem portos modernos o Brasil não cresce, sem portos modernos não há desenvolvimento regional, sem portos modernos não há possibilidades de um país melhor; o país precisa entrar na era da globalização, reza o discurso "modernizante[7]". Para além de uma idéia econômica, o projeto neoliberal de modernização é uma técnica e uma prática política.

Para garantir um funcionamento mais preciso do sistema portuário nacional, este foi desregulamentado para autorizar o processo de concessões, o que significou a necessidade de "multiplicar o número de normas" (SANTOS, 2002, p. 275). Normas mais rígidas e mais obedientes ao projeto neoliberal de modernização que se impõe.

---

[7] Carlos Tavares de Oliveira (2007, p. 3) em seu livro "Modernização dos Portos" destaca a atuação do jornalista Roberto Marinho, que "*colocou o peso de suas Organizações – em particular 'O Globo' – na campanha pela modernização portuária*" e do empresário Jorge Gerdau Johanpeter, Presidente do Instituto Brasileiro de Siderurgia, como condutor da campanha de modernização entre os empresários.

Ao privatizar, a política pública é substituída por contratos, sejam eles de concessão, arrendamento ou venda e isso faz do território, que deveria ser abrigo de uma Política ampla, um recurso da política restrita de empresas privadas. Para os concessionários, o contrato constitui uma armadura inexpugnável que o protege quase totalmente de qualquer ingerência do Estado nos seus negócios. Uma vez fixadas as condições do contrato, o negócio deixa de ser público e torna-se um negócio particular (BRANCO, 2002, p. 259).

Tais contratos visam "documentar" a atuação das empresas, de forma que o controle e a regulação da concessão possam ser operacionalizados (VENCOVSKY, 2006).

Para Vítor Vencovsky (2006, p.66), ao analisar os contratos de concessão é possível verificar que o poder entre concedente e concessionário é desequilibrado, pendendo sempre em favor do segundo. Para Raffestin (1993, p. 35), em uma relação de poder, como é o caso dos contratos de concessão, para que uma das partes atue com maior facilidade é necessário uma "dessimetria", na qual uma das partes ganha mais que a outra. Nesse caso, a parte mais vantajosa é a das grandes empresas privadas concessionárias. Na relação que se institui entre Estado e concessionárias, o cidadão brasileiro não participa nem como usuário nem como sócio das empresas (VENCOVSKY, 2005, p.67).

Esses contratos têm a capacidade de amarrar as políticas públicas pelo tempo de duração das concessões que tem em média 20 ou 30 anos. A transferência do controle do Estado para a iniciativa privada do uso dos macro-sistemas de engenharia portuários acaba sendo, portanto, uma transferência de poder.

As privatizações e a modernização seletiva do território reforçam o uso corporativo do território brasileiro e o governo das corporações, pois as decisões sobre o que produzir em cada lugar, onde completar o processo produtivo, o que importar, o que exportar, a que mercados internos e externos se dirigir são tomadas no âmbito das empresas, que tem sua própria balança de pagamentos externos e se financiam onde melhor lhe convém (FURTADO, 2000, p. 9).

Deste modo, as empresas exercem sua hegemonia[8] impondo a outros agentes sociais suas decisões e aí reside uma fonte de perversidades uma vez que o objetivo da empresa

[8] Chamamos de ações hegemônicas, de acordo com Ana Clara Torres Ribeiro (2004, p. 194), "*aquelas conduzidas por forças econômicas e políticas que dominam o território brasileiro, expressivas da*

privada é o lucro, o território usado de forma privada é um recurso das políticas individuais das empresas, amparadas por um Estado cada vez mais descompromissado das questões sociais (TOZI, 2005).

1.2 Viabilização do Território Brasileiro para Uso Corporativo

Os macro-sistemas de engenharia para transportes não modernizados, sejam portos, rodovias, ferrovias, hidrovias, são, hoje, apontados pelas grandes empresas privadas como o principal "gargalo" para o funcionamento eficaz e eficiente do circuito espacial produtivo das *commodities* agrícolas voltadas à exportação (LACERDA, 2005, p. 299).

Para dar mobilidade à produção nacional de *commodities*, os portos brasileiros, principalmente após a "Lei de Modernização dos Portos" em 1993 (ANEXO I), têm sido constantemente atualizados tecnica e normativamente pelo Estado para atender as exigências das grandes empresas que os usam para realizar as exportações de suas mercadorias. Cada vez mais, grandes corporações arrendam silos e armazéns nos principais portos brasileiros, aprofundando o uso privativo dos macro-sistemas de engenharia portuários implantados no território brasileiro (TOLEDO, 2005, p.33).

No caso dos sistemas de movimentos, as grandes corporações ligadas à comercialização da soja (Cargill, Bunge, AMaggi, ADM, Caramuru), estimulam através de negociações e *lobbies*[9] junto ao Congresso e Senado brasileiro, durante as votações do Orçamento Nacional, a destinação de verbas do orçamento para a criação sistemas de engenharia, escolhendo localizações que as possibilitem contar com sistemas de movimentos de uso quase exclusivo, obtendo ao mesmo tempo incentivos fiscais e lucrando com a possibilidade de fluidez na escala global.

---

aliança entre agentes externos e internos e condutora de numerosas e difusas ações subalternas ou subalternizadas".

[9] O *lobby* da soja é um dos grupos de interesses mais bem sucedidos do Brasil contemporâneo, dadas suas relações nacionais e internacionais. Os jornais brasileiros mostram como o l*obby* não tem pudor em seus pedidos de favores aos orçamentos públicos (ESTADO DE SÃO PAULO -27-4-06 B10). Neste caso específico, o governador do Mato Grosso alegava que o sistema produtivo da soja estivesse endividado, e que não sabia se eram obrigadas a pagar ou não essas dívidas. O governador diz ainda que o iriam perder 30% da produção e 2 milhões de toneladas. Resultado, o *lobby* termina em campanha para negociar 7,7 bilhões de reais e a dívida, que não se confirmou, configura um blefe de antecipação: antes de perder, tentar a ajuda do governo (LEONEL, et al., 2008, pp.250-251).

Os sistemas de movimentos que estão sendo construídos e modernizados nos novos *fronts* do circuito espacial produtivo da soja, por exemplo, são justificados pelo discurso neoliberal, que prega como solução para o crescimento econômico, o aumento das exportações, como única forma de manter o equilíbrio da balança comercial do país (FREDERICO, 2004). Os macro-sistemas de engenharia para circulação, modernizados, possibilitariam a diminuição do chamado "Custo Brasil[10]", que onera os produtores e empresas exportadoras ligadas ao circuito espacial produtivo da soja. Nesse caso, as políticas do Estado são criadas no sentido de equacionar as negociações que o país mantém com seus credores, mais precisamente com o FMI.

Nos novos e novíssimos *fronts* de produção de soja, o território é viabilizado para a atuação mais desenvolta das grandes empresas privadas através da construção de macros-sistemas de engenharia públicos para um uso privado. Tais equipamentos são, de forma geral, financiados pela sociedade, mas utilizados por um número reduzido de agentes. Ao exigirem que o Estado instale estes macro-sistemas de engenharia, as corporações privadas estão produzindo também regulação (ANTAS JÚNIOR, 2004, p.83). Essa é mais uma manifestação do processo de alienação do território brasileiro ligada à forma como a população se vê envolvida pela política das empresas. "*Se participar das decisões da política do Estado sempre foi um problema para a maioria dos brasileiros, participar da política das empresas está fora de questão*" (CATAIA, 2001, p. 218).

O projeto neoliberal de modernização seletiva do território, não realiza a integração social, a equalização da capacidade de consumo e nem a redução das desigualdades regionais. Ao contrário, ele estimula a competitividade entre os lugares para atração de investimentos externos e a oferta do território como moeda de troca (RIBEIRO, 2005, p.266).

Desta forma, o Estado investe na modernização do território e, ao mesmo tempo, promove o que Hildebert Isnard (1982) chama de alienação do espaço uma vez que os sistemas de engenharia modernos instalados são usados por um número reduzido de agentes como recurso para cumprir as determinações estabelecidas de fora do território nacional. Para a maioria dos agentes, esta excluída qualquer possibilidade de usufruírem desses

[10] Convencionou-se chamar de "Custo Brasil" um conjunto de "dificuldades estruturais" como falta de infra-estrutura, falta de qualificação de mão-de-obra, existência de "gargalos" logísticos que afetam a produtividade da indústria e dos serviços e que poderiam encarecer os investimentos no Brasil e dificultar o crescimento econômico do país.

investimentos. Sem contar com a precarização dos recursos que restam para o Estado investir em equipamentos sociais como na melhoria dos sistemas de saúde, educação, habitação, entre outros.

Milton Santos (1996, p. 206) e Ana Clara Torres Ribeiro (2003, p. 34), referem-se a este processo como "modernização alienada" ou, poderíamos arriscar aqui, chamarmos de modernização alienante/alienadora, uma vez que não trás consigo nenhuma melhora nas relações de trabalho, nem mesmo nenhuma contribuição à emancipação sócio-cultural ou política capaz de permitir o exercício da cidadania à população dos lugares que recebem tais ações modernizantes.

Os novos sistemas de movimentos, os portos modernizados, realçam ainda mais o aumento da desigualdade entre as diversas regiões do território nacional. A criação desses sistemas de fluidez (densidades técnicas e normativas) gera a fragmentação do território porque valoriza apenas pontos de interesse das grandes empresas privadas com a ajuda de um poder público que, empenhado em levar a cabo o projeto de modernização instrumental, se dedica a organizar o território para elas (PACHECO, 1999). O traçado das redes e a localização de seus pontos nodais atende a um planejamento restrito e não leva em consideração todo o território.

1.3 Privatizações e Concessões: a política de internacionalização do território brasileiro

O movimento do mundo se revela de forma distinta nas diferentes formações socioespaciais. No já longo processo de formação socioespacial brasileiro, a interferência cada vez mais decisiva do projeto mundial de modernização neoliberal no andamento da vida nacional tem resultado na consolidação de um arranjo técnico-político do território para um uso cada vez mais corporativo.

As elites brasileiras, como historicamente vem fazendo, optam em aliar-se ao capital internacional, estimulando uma ampla vinculação com o capitalismo estadunidense, europeu, japonês e outros, ou seja, aconselham uma profunda "inserção" da economia brasileira na economia mundial. Advogam que o melhor caminho para o "desenvolvimento", o

“progresso”, a “modernização”, está na colaboração, associação ou fusão de empresas, corporações e conglomerados.

Para Marilena Chauí (2000, p. 94-95), os sistemas de ações instrumentais do projeto neoliberal de modernização no Brasil recrudescem a histórica estrutura da sociedade brasileira, isto é, a polarização extrema entre carência e privilégio. Para a autora, essa nova forma de capitalismo (apoiado em idéias neoliberais) privilegia a destinação dos fundos públicos tanto para financiar os investimentos do capital, para viabilizar as privatizações e concessões e quanto para a transformação de direitos sociais (como educação, saúde e habitação) em serviços privados, adquiridos no mercado e submetidos à sua lógica.

Estabelece-se, então, outra lógica de regulação da economia, especialmente dos bens e serviços de utilidade pública, que se mostra um instrumento fundamental do processo de oligopolização da economia e de re-hierarquização do território nos anos 1990. De acordo com María Laura Silveira (1999, p.258), o que realmente acontece é uma transferência dos bens e das funções do Estado para algumas grandes corporações transnacionais e grandes grupos econômicos nacionais. Impõem-se as regras deste projeto internacional de modernização do território e a acumulação de capital é autorizada, inclusive, sem a incorporação de pessoas aos circuitos produtivos (RAMALHO, 2006, p. 51).

Uma vez que o mundo se realiza nos lugares, o bom funcionamento da “economia de mercado” proposta pelo projeto neoliberal de modernização continua dependente das políticas dos Estados Nacionais (SANTOS,1996), e, nestes, verificamos a existência de inúmeras ações que os alinham ao movimento do capitalismo mundial, como a privatização de empresas públicas, a concessão dos portos, a desregulamentação das lei trabalhistas, para atender a um projeto mundial de modernização que não se restringe a algumas atividades ou companhias, mas mira a totalidade do território brasileiro (TOZI, 2005).

Acompanhando um movimento que é mundial e impõe-se aos lugares, as privatizações e a concessões de empresas e sistemas de objetos públicos possibilitam o aprofundamento de um acontecer hierárquico, ou seja, aquele resultante da racionalização das atividades mediante um comando e uma organização que tendem a ser concentrados e exógenos. Trata-se de um cotidiano imposto de fora (SANTOS, 1996). A política territorial das grandes empresas privadas passa a ser mais ativa junto às esferas do poder público e se

instaura, reiteramos, uma nova regulação do território, desigualmente dividida entre Estado, empresas privadas e organização civil (RAMALHO, 2006, p. 37; ANTAS JÚNIOR, 2004).

Para Milton Santos (2000, p.66),

> é assim que o Estado acaba por ter menos recursos para tudo o que é social, sobretudo nos casos das privatizações caricatas, como no modelo brasileiro, que financia as empresas estrangeiras candidatas a compra do capital social nacional. Não é que o Estado se ausente ou se torne menor. Ele apenas se omite quanto ao interesse da população e se torna mais forte, mas ágil, mais presente, ao serviço da economia dominante.

As grandes empresa privadas, hoje ainda mais privilegiadas no fazer político nacional, planejam suas ações nos lugares a partir de pesquisas e consultorias, otimizando sua escala de atuação (SANTOS & SILVEIRA, 2001; BERNARDES, 2001). Moldam-se normas jurídicas, organizacionais e financeiras ao compasso das ações globais, afinando-se a organização, regulação e planejamento do território, com os desígnios de grandes grupos hegemônicos (SILVEIRA, 1999; ANTAS JÚNIOR, 2001; RAMALHO, 2007).

Em relação ao atual projeto de modernização dos portos no Brasil, o escopo do envolvimento da iniciativa privada foi aumentado, embora se mantenha a instalação dos macro-sistemas de engenharia portuária sob responsabilidade do poder público. A grande questão-problema reside nas opções políticas feitas pelo Estado brasileiro e nas novas funções que este assume, quando divide, de forma obediente, a tarefa de fazer política com a iniciativa privada. Atualmente, a política territorial do Estado e a política territorial das grandes empresas mostram-se mais convergentes do que conflitantes. Um hibridismo político que resultada numa política estéril, em espaços alienados e regiões sem autonomia.

CAPÍTULO II

Políticas de Governo e Planejamento Instrumental a partir da década de 1990: a viabilização logística e o uso corporativo do território no Brasil

2. Planejamento Instrumental e a implementação dos Planos Plurianuais (PPAs) no Brasil

Com a finalidade de legitimar usos mais aderentes à proposta de uma agenda competitiva daquele projeto de modernização instrumental neoliberal, as políticas de governo nos anos 1990 lançam mão de um importante instrumento: o planejamento territorial. Junto com a ideologia do consumo e do crescimento econômico, o planejamento passa a se impor como importante provedor de idéias orientadoras da reconstrução ou remodelação dos territórios nacionais (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

Até meados da década de 1980, as experiências de Planejamento no Brasil estiveram muito ligadas às idéias do "nacional-desenvolvimentismo", em que o Estado atuava, sobretudo, como promotor do desenvolvimento, com um projeto de crescimento, ativado pelo Planejamento Estatal pautado principalmente na industrialização do país. Um breve retrospecto nos mostra que a primeira importante ação de Planejamento no Brasil foi elaborada pelo Governo Federal foi o "Plano Salte" na gestão do Presidente Eurico Gaspar Dutra (1946-1950), projetado em 1948 e implementado no orçamento de 1949 até 1951, com investimentos nas áreas de saúde, alimentação, transportes e energia, via ordenamento orçamentário do Estado, poucos investimentos privados e empréstimos externos. Em seguida, foi criado o "Plano de Metas" (Governo Juscelino Kubitschek, 1956-1960) que, com a proposta de crescer economicamente "cinqüenta anos em cinco" estimulou à industrialização e fez significativos investimentos nos macro-sistemas de engenharia, alargando o meio técnico-científico no país para atender as demandas de diversos segmentos de atividade econômica, via empréstimos externos, investimentos privados e abertura ao capital estrangeiro.

Nos anos 1950, com a ampliação dos macro-sistemas de engenharia para transportes como as estradas de ferro e as rodovias e com a extinção de barreiras à circulação de mercadorias entre os Estados da União, ocorrida no Governo de Getúlio Vargas, foram viabilizadas importantes mudanças políticas que conduziram o país no sentido de estimular uma maior integração econômica interna, criando assim bases para uma integração do território. Ocorre uma mudança nas bases técnicas da produção ao mesmo tempo em que se dá uma maior seletividade geográfica da produção industrial (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 46). A industrialização e a produção agrícola mais moderna (concentradas na Região

Sudeste) e o consumo (mais difuso que a produção, mas ainda assim concentrado) constituem o conteúdo mais visível do processo de adensamento técnico-científico do território brasileiro. A tendência à disparidade regional se acentua, evidenciando-se a existência de uma Região Concentrada (composta pelos estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul) de um lado e o resto do país de outro[1] (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 140).

No início dos anos 1960, o chamado "Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social" (Governo João Goulart, 1961-1964) utilizaria o modelo de "substituição de importações", cuja intencionalidade era superar os desequilíbrios estruturais da economia brasileira. Buscando substituir as importações, o Brasil foi industrializado, muitas vezes com tecnologias já superadas e com máquinas trazidas de países mais avançados em termos industriais (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 51).

Com a tomada do poder pelos Militares no Golpe de 1964, o "Plano Trienal" foi interrompido e o Governo Castelo Branco (1964-67) criou o "Plano de Ação Econômica" com o objetivo de realizar uma ampla reforma da política econômica, inclusive no plano institucional e uma reorganização do Estado nos planos fiscal, monetário-financeiro (com disseminação do mecanismo de correção monetária ou indexação), trabalhista, habitacional e de comércio exterior. Este período é marcado pela forte expansão das ações estatais, com criação de empresas públicas, forte intervencionismo e centralização econômica. Em seguida veio o "Plano Decenal" (1967-1976) que traçava as estratégias de atuação do decênio 1967-1976, mas que nunca foi executado.

No período do Regime Militar, um novo pacto territorial é estabelecido e aprofunda-se a tensão entre os anseios da sociedade e a forma como o território é organizado, na busca de uma integração territorial segundo um projeto geopolítico autoritário e concentrador

[1] A regionalização sugerida por Milton Santos e María Laura Silveira (2001) pretende registrar a diferente difusão do meio técnico-científico-informacional no território brasileiro. A Região Concentrada caracteriza-se pela densidade do sistema de relações que intensifica os fluxos de mercadorias, capitais e informações. O Centro-Oeste é considerado uma área de ocupação periférica, fundada na especialização agropecuária e na modernização subordinada às necessidades das grandes empresas com sede na Região Concentrada. O estado de Tocantins, deslocado para a Região Norte pela Constituição de 1988, reincorpora-se ao Centro-Oeste. O Nordeste define-se pelo peso das heranças: "é uma área de povoamento antigo, onde a constituição do meio mecanizado se deu de forma pontual e pouco densa". A Amazônia caracteriza-se pela rarefação demográfica e baixa densidade técnica.

(SANTOS, 1998, pp. 104-105). O nacionalismo autoritário se consolida como estratégia de desenvolvimento (BECKER, 1991, p.48). O Golpe de estado dos militares em 1964 dá um novo passo em direção a internacionalização da economia e do território brasileiro (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 46).

O "Programa Estratégico de Desenvolvimento" do Governo Costa e Silva, (1968-1970) foi responsável pela criação de políticas regionais de crescimento econômico, que objetivavam o chamado "desenvolvimento regional", além de aumentar a participação Estatal na economia, a fim de frear os investimentos estrangeiros. O "Programa de Metas e Bases para a Ação do Governo" (Governo Médici, 1970-1973) criou diretrizes governamentais para a elaboração de um novo orçamento plurianual, com vigência para o período 1971-1973, com orientação para quatro áreas prioritárias: 1 - educação, saúde e saneamento; 2 - agricultura e abastecimento; 3 - desenvolvimento científico e tecnológico; 4 - fortalecimento do poder de competição da indústria nacional.

O "Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento" (I PND), criado ainda no Governo Médici (1972-1974), com grandes projetos de modernização e atualização do território, alarga o meio técnico-científico no Brasil com a finalidade de promover a chamada "Integração Nacional", para isso ampliando os macro-sistemas de engenharia para transportes, criando corredores de exportação e investindo em telecomunicações. Neste período foram construídos, por exemplo: a ponte Rio - Niterói, a rodovia Transamazônica, a hidrelétrica de Três Marias e a barragem de Itaipu. Com a implantação do "Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento" (II PND), no Governo de Ernesto Geisel (1974-1979), houve um forte investimento na criação de indústrias de base (siderúrgica e petroquímica) e bens de capital, a fim de conferir autonomia ao país no que diz respeito aos insumos básicos (metais não-ferrosos, minérios, petroquímica, fertilizantes e defensivos agrícolas, papel e celulose) e energia (em um contexto de contexto da crise energética). Destacam-se os investimentos na indústria nuclear, as pesquisas com petróleo, o Proálcool e a construção de hidrelétricas, como Itaipu. Os principais objetivos do planejamento no período "nacional-desenvolvimentista" eram: afastar ameaças de perda de território, integrar os mercados no Brasil e incorporar novas áreas ao sistema econômico nacional e internacional.

O "Terceiro Plano Nacional de Desenvolvimento" (III PND), instituído no Governo João Figueiredo (1979-1985) não foi levado a cabo, devido ao fim do regime Militar no Brasil e a crise econômica da década de 1980. Este plano encerra um período de trinta anos (desde

1949) de Planejamento Estatal fundamentado pelo ideal no "nacional-desenvolvimentismo" depois dele, sucederam-se alguns "Planos Macroeconômicos de Estabilização", como, por exemplo, os Planos Cruzado, Cruzado II, Bresser, Verão, Collor, e Real.

O projeto autoritário do Regime Militar buscou dotar o território de operacionalidade e funcionalidade às grandes empresas, a fim de garantir a integração de pontos selecionados do país ao processo produtivo. Destaca-se o poder do Estado com amplo controle, técnico e político, exercido por meio de programas e projetos governamentais relacionados aos macro-sistemas de engenharia para o território nacional (na extensão das redes técnicas viárias, urbana, de comunicação, de informação, institucional, bancária etc.) (BECKER, 1991, p. 49).

Nesse período, o território nacional foi adensado tecno-científicamente por macro-sistemas de transportes modernizados com a finalidade de torná-lo fluido. Uma fluidez potencial, representada pelos macro-sistemas de engenharia e uma fluidez efetiva significada pelo seu uso (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 59). Além dos sistemas de movimentos, nos anos 1970, ocorreram: o processo de modernização das telecomunicações que autorizou um aumento também da fluidez imaterial (de dados e de informações) em território nacional e o fortalecimento do processo de modernização da agricultura, com o adensamento e uso de novos sistemas de produção, muito mais baseados em tecnociência (DIAS, 1995, p.145; SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 59).

Nos anos 1990, com a abertura comercial e a adesão de políticas de cunho neoliberal, impõe-se o projeto de modernização corporativa e fortalecem-se os sistemas de planejamento instrumental com finalidade prioritariamente econômica. Neste novo período, consolida-se um planejamento territorial renovado, "modernizado", carregado de ciência e informação, sobretudo devido a seu tratamento por agentes protagonistas do período da globalização: as grandes empresas transnacionais e privadas de consultoria (BERNARDES, 2001; MANZONI NETO, 2007).

Institui-se o Programa Nacional de Desestatização, também chamado de PND (como os Planos Nacionais de Desenvolvimento), por força da Lei 8.031 de 12 de abril de 1990 (modificada em 1997), cujos objetivos fundamentais eram

> reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público; contribuir para modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia; permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais (LEI 8031, 1990; LEI 9491, 1997).

Estabelecem-se os Planos Plurianuais (PPAs) - subsistema de ações fortemente atrelado ao PND e ao projeto internacional de modernização tecno-científica do território - pela Constituição Federal de 1988, Artigo 165[2], como um instrumento de planejamento do Governo brasileiro. Desde sua consolidação, já foram elaborados cinco PPAs de abrangência nacional: o "Brasil Novo" (1991-1995); o "Brasil em Ação" (1996-1999); o "Avança Brasil" (2000-2003); o "Brasil de Todos: inclusão e Participação" (2004-2007); e o "Desenvolvimento com inclusão social e educação de qualidade" (2008-2011). Estabelecidos pelo Governo Federal no primeiro ano de cada mandato, eles tem vigência de quatro anos, com o intuito de que sua execução tenha início no segundo ano desse mesmo mandato e conclua-se no primeiro ano do mandato subseqüente.

Este novo modelo de planejamento estatal promove a modernização tecno-cientifica dos lugares e impulsiona vigorosamente as concessões e privatizações, além de disponibilizar crédito para a iniciativa privada, concedido, na maior parte das vezes, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento BNDES (TREVISAN, 2007). Dessa forma, as políticas de planejamento do Estado a partir dos anos 1990, se dão no sentido de viabilizar o território para o uso de grandes corporações privadas. Para isso, um grande esforço é feito para que o meio técnico-científico-informacional seja alargado, com a instalação e atualização de macro-sistemas de engenharia para transportes como portos, rodovias e ferrovias, em pontos do território ainda passíveis de recebê-los, de forma a autorizar a incorporação de novas áreas ao processo produtivo.

[2] "(...) estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada" "(...) as metas e prioridades da administração pública federal, incluindo as despesas de capital para o exercício financeiro subseqüente, orientará a elaboração da lei orçamentária anual, disporá sobre as alterações na legislação tributária e estabelecerá a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento" (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Os sistemas de ações políticas do Estado nas décadas de 1990 e 2000 evidenciam o processo de implementação, via Planos Plurianuais, do projeto mundial de modernização neoliberal implantado, passo a passo, em território nacional como o novo modelo de desenvolvimento "sugerido" pelo Consenso de Washington e pelos grandes organismos internacionais que "aconselham" uma regulação do território que permita a interferência dos países hegemônicos, organismos supranacionais e das grandes corporações na vida política nacional.

Os Planos Plurianuais são hoje o principal instrumento de planejamento de médio prazo no Brasil, estabelecendo, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal em relação às despesas e aos programas de duração continuada. Cada PPA contém as diretrizes para a organização e execução dos orçamentos anuais, com o objetivo de permitir sua continuidade no mandato seguinte. Os PPAs são uma previsão constitucional que atribui ao Governo Federal o planejamento para questões como: "produção, emprego, infra-estrutura, desigualdades regionais, tecnologia e ciência e distribuição de renda" (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

2.1 Plano Plurianual 1991 -1995

Após a promulgação da Constituição de 1988, no Governo Fernando Collor de Mello (1990-1992), foi criado o primeiro PPA (1991-1995), delineado como um Orçamento Plurianual de Investimentos ampliado, sem estar embasado por um Projeto de Governo definido. Para promover o "desenvolvimento econômico e social" foram propostos alguns investimentos em médio prazo, sem, contudo, assumir um caráter organizador e orientador das ações do Governo. O plano apenas cumpria as exigências previstas na Constituição. Foi apresentado ao Congresso Nacional e aprovado quase sem discussões e emendas. Ainda no primeiro semestre de 1992, o plano foi revisto, no entanto, a revisão foi de pouca valia, porque praticamente na mesma época foi aberto o processo de "*impeachment*", terminado com a saída do presidente Collor de Mello (MOREIRA, 2007, p.31).

Na gestão de Collor de Mello foi realizada uma reforma político-administrativa, com destaque para a fusão da Secretaria de Planejamento e Coordenação da Presidência da

República (SEPLAN-PR) com o Ministério da Fazenda e com Ministério da Indústria e Comércio em um Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento (MEFP). Houve também a redução do Instituto de Planejamento Econômico e Social (IPEA) à condição de Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (GURJÃO, 2006, p. 37).

Neste primeiro PPA já fica evidenciada a adesão do país ao projeto de modernização neoliberal. A política de substituição de importações é definitivamente abandonada e consolida-se a abertura comercial da economia aos mercados internacionalizados. Esse processo de modernização implica em mudanças nos sistemas de objetos que são renovados em função de um novo conjunto de sistemas de ações obedientes ao atual modo de desenvolvimento do capitalismo mundial. Aderente ao projeto de modernização com finalidade estritamente econômica, este PPA busca conferir fluidez e a viabilizar o território, não para a sociedade como um todo, mas para o uso ainda mais exclusivo do capital hegemônico, seja ele nacional, seja internacional.

De acordo com Garcia (2000, p. 12), a elaboração deste PPA ocorreu sob enorme improvisação. Os projetos deste primeiro PPA foram implementados apenas parcialmente devido à recessão no período do Plano Collor[3] de estabilização, e, principalmente, devido à crise política do governo, que culminou com o processo de *impeachment* do Presidente.

2.2 Plano Plurianual - 1996-1999: "Brasil em Ação"

Após o conturbado momento político relacionado ao *impeachment* do Presidente Collor de Mello, novas eleições presidenciais conduziram ao governo do país, em 1995, Fernando Henrique Cardoso, ex-ministro da Fazenda do Governo Itamar Franco (vice de Collor de Mello que assumiu a presidência após sua saída em 1992). Medidas como a instauração do Conselho de Reforma do Estado (decreto nº 1.738 de 8 de dezembro de 1995) deram continuidade ao processo de refuncionalização normativa do Estado brasileiro e aprofundamento do processo de modernização da proposta neoliberal. Por meio de um plano

[3] Reforma monetária, com a reintrodução do cruzeiro como moeda do país, confisco de todas as aplicações financeiras e limite aos saques das contas à vista; liberalização cambial, com flutuação temporária do dólar.

de estabilização monetária, o Plano Real[4], ocorre a retomada do debate sobre os rumos do desenvolvimento do país, contribuindo para uma remodelagem definitiva do sistema de planejamento público no Brasil (MANZONI NETO, 2007, p.19).

O Programa Brasil em Ação - lançado pelo Governo do presidente Fernando Henrique Cardoso em agosto de 1996 - projetava 42 empreendimentos. Ao longo do período de quatro anos de sua execução, os projetos absorveram investimentos públicos e privados em torno de R$ 70 bilhões. O PPA "Brasil em Ação" foi o primeiro projeto a compatibilizar planejamento, orçamento e gestão no país.

Dos 42 empreendimentos inicialmente projetados, 25 foram concluídos. Entre os investimentos, R$ 22,1 bilhões foram aplicados em infra-estrutura e R$ 43,6 bilhões na área social. A escolha dos projetos, de acordo com o próprio documento oficial de lançamento do Plano, deu prioridade aos empreendimentos capazes de ampliar a "competitividade da economia", "reduzir os custos de produção e comercialização", "eliminar gargalos" e "melhorar a oferta de mão-de-obra qualificada" (PPA, 1995). Tudo para obedecer àquele receituário ditado pelo Consenso de Washington.

Os investimentos em infra-estrutura propostos estavam em consonância com a narrativa daquele projeto de modernização alienadora conduzida pela ótica neoliberal. Todo o debate em torno do PPA convergia para a questão do "Custo Brasil" e por uma visão direcionada pelo aumento da competitividade do país. Tratava-se de um discurso, que não remetia, de fato, a discussão de um planejamento do território nacional e das regiões, ao invés disso discutia-se a implantação de macro-sistemas de infra-estrutura (MANZONI NETO, 2007, pp.20-21).

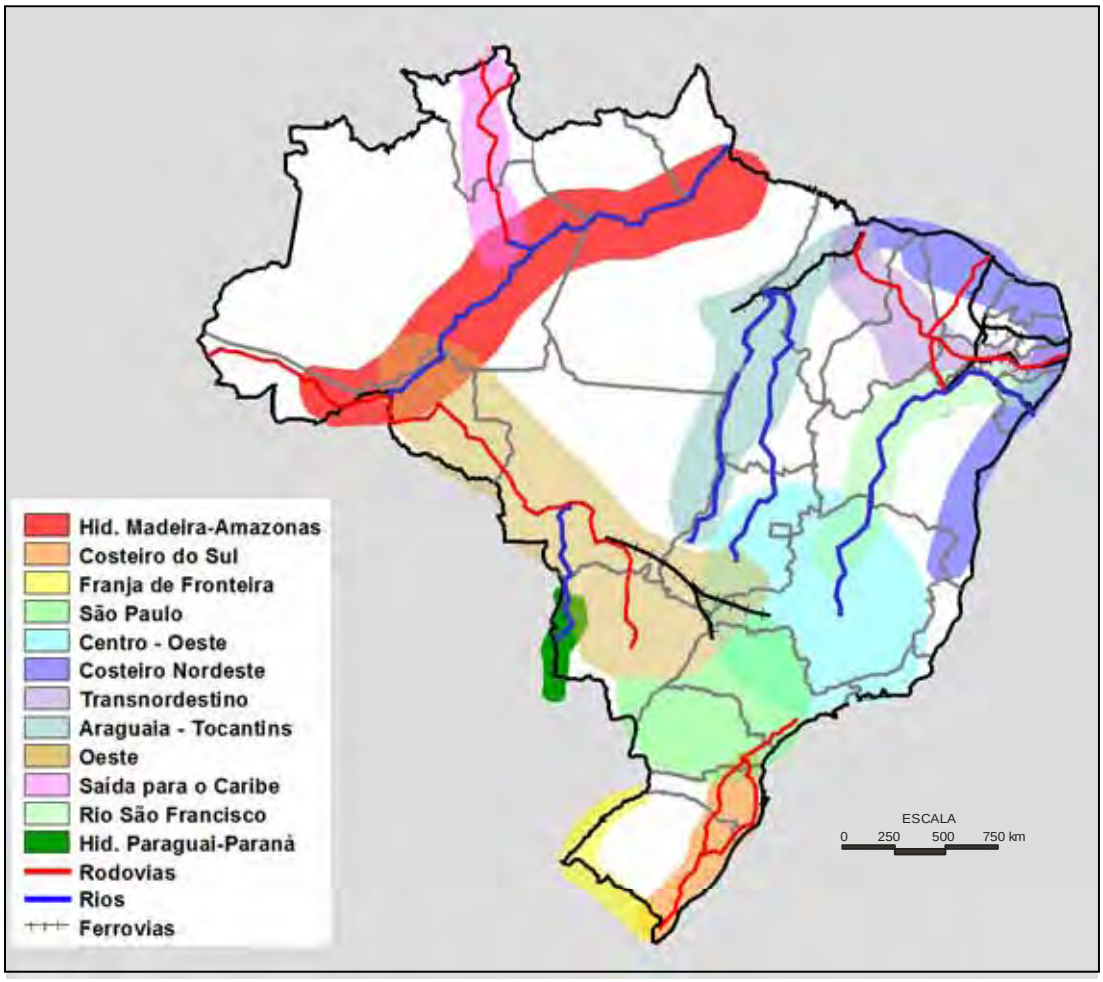
A escolha dos projetos atendeu à lógica de "Eixos" propostos no próprio Plano Plurianual 1996 -1999 (Mapa 1). De acordo com documento oficial de lançamento do PPA, foram priorizados empreendimentos estratégicos para promover a "integração[5] e o

[4] O Plano Real foi um programa de estabilização da economia brasileira. Teve como principal objetivo criar uma "unidade real de valor" (URV) desvinculando todos os produtos da moeda então vigente, o Cruzeiro Real. Ficou estabelecido que uma URV corresponderia a US$ 1, promovendo uma "dolarização" da economia nacional. Iniciou a desindexação da economia, e determinou o lançamento de uma nova moeda, o Real.

[5] Destaque-se que o Ministério da Integração Nacional, foi criado apenas no segundo semestre de 1999, para dar continuidade e ampliar os programas anteriormente elaborados pela Secretaria Especial de Políticas Regionais. Este Ministério foi criado com a pretensão de instrumentalizar as novas feições

desenvolvimento do País como um todo", sem privilegiar uma ou outra região específica (PPA, 1995). Na prática, os investimentos em pontos selecionados do território nacional não trazem o que é proposto como desenvolvimento a lugar algum, mas apenas autorizam um uso corporativo de seus fragmentos modernizados. Promovem um adensamento tecnocientífico do meio geográfico brasileiro, para viabilizar a integração logística de pontos distantes do país, como a das áreas produtoras de *commodities* com os portos exportadores, para lubrificar os sistemas de ações das grandes empresas transnacionais, provocando assim uma fragmentação do território por privilegiarem algumas regiões em detrimento de outras.

Mapa 1: Eixos de desenvolvimento propostos pelo "Brasil em Ação"



Fonte: BNDES, 2000.

do planejamento público refuncionalizado, que aparecia não mais como normativo, mas indicativo, representativo de um Estado animador do desenvolvimento.

Os projetos priorizados pelo "Brasil em Ação" foram: a construção da BR-174, ligando Manaus a Caracas, na Venezuela; investimentos na melhoria da infra-estrutura no Nordeste, viabilizados pelo Prodetur; no Centro-Oeste, a construção da linha de transmissão Norte-Sul e da Hidrovia Araguaia-Tocantins visando a expansão do agronegócio na região; e ainda grandes projetos de transporte, como a duplicação da Fernão Dias e da Rodovia do Mercosul, flexibilizando a localização das indústrias automobilísticas de Porto Alegre até Salvador (PPA, 1995).

As primeiras parcerias público-privadas foram realizadas também neste período. Cabe aqui salientar, que a Lei das Parcerias Público-Privadas (Lei das PPP, nº 11.079), foi instituída apenas em 2004 e veio para oficializar/legitimar as ações da iniciativa privada em conjunto com o poder público. Essa lei estabelece que a nova modalidade, chamada de PPP, é "exclusiva para os projetos de pouca ou nenhuma viabilidade econômica" (CAMPOS NETO, 2005). A Lei das PPPs é um marco político/normativo que possibilita a realização dos contratos de concessão nos quais o Estado participa como subsidiário com o intuito de viabilizar projetos dispendiosos como os de modernização dos portos ou de expansão ferroviária ou rodoviária. Os primeiros projetos considerados prioritários a serem avaliados pela comissão das PPPs, logo após sua aprovação, estavam todos relacionados com os macro-sistemas de engenharia para transportes em território nacional: a Ferrovia Norte-Sul e a Rodovia BR-116 (Bahia), o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, o Ferro-Anel de São Paulo e a Variante Ferroviária Guarapuava-Ipiranga, no Paraná.

Este PPA 1996-1999 previa a consolidação da "Lei de Modernização dos Portos", com recuperação e modernização da infra-estrutura portuária e melhoria de seu desempenho operacional, refuncionalizando as Companhias das Docas como autoridades portuárias, transferindo, por concessão à iniciativa privada, a gestão de parte do sistema portuário nacional e arrendando áreas portuárias públicas para exploração comercial, estabelecendo uma legislação específica para o transporte multimodal para facilitar seu desenvolvimento e melhorar a eficiência do transporte de cargas; e melhorando as condições de navegabilidade das hidrovias interiores (PPA, 1995).

Nos três anos e meio de execução do Plano "Brasil em Ação", a participação de capitais privados no programa chegou a 21,5% (BRASIL EM AÇÃO, 2000). O Programa foi

concluído em 31 de dezembro de 1999, mas sua experiência foi estendida e constituiu a base do Plano Plurianual 2000 - 2003 seguinte, o "Avança Brasil".

De acordo com Garcia (2000), os dois primeiros PPAs (1992-95 e 1996-99) foram elaborados sem o embasamento teórico e uma metodologia específicos. Não havia até então um conceito definidor de Plano Plurianual ou de uma modalidade de planejamento de médio prazo. Além disso, não foram feitas avaliações das políticas, não havia prioridades e não houve convergência das ações. A metodologia do PPA e sua integração com instrumentos orçamentários apresentavam inúmeras falhas e problemas estruturais. Exemplo disto é a ausência do estado do Amapá no PPA 1996-99, o que permite constatar não haver preocupação sequer em contemplar a totalidade dos estados brasileiros, reforçando a tese de que os investimentos em ações modernizantes se dão de forma seletiva, privilegiando lugares que ampliem a reprodução do capital das grandes corporações privadas.

Em outubro de 1997, foi criado um grupo de trabalho composto por representantes dos Ministérios do Planejamento e Orçamento e da Fazenda, do Tribunal de Contas da União e outras entidades. Esse Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) teve por finalidade elaborar o projeto de Lei complementar para dar uma nova formulação ao planejamento do país (GARCIA, 2000).

Com a criação do GTI, o Governo Federal buscou integrar o planejamento com a programação orçamentária das principais categorias programáticas dos três subsistemas de ações: o PPA, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e o Orçamento Anual. De acordo com as propostas feitas pelo GTI, o planejamento passou a ser encarado como um processo permanente que obedece a princípios técnicos (GURJÃO, 2006, p.42). A mediação entre o PPA e o orçamento passou a ser feita pela LDO, que estabelece prioridades, metas e custos para o exercício subseqüente, entre os programas constantes do PPA.

Em 28 de outubro de 1998, o então presidente da República Fernando Henrique Cardoso assinou o Decreto nº 2829[6], que estabelece normas para a elaboração e gestão do Plano Plurianual e dos Orçamentos da União.

[6] Estabelece que cada Programa deverá conter: I - objetivo; II - órgão responsável; III - valor global; IV - prazo de conclusão; V - fonte de financiamento; VI - indicador que quantifique a situação que o programa tenha por fim modificar;VII - metas correspondentes aos bens e serviços necessários para

Dias depois, o Ministério do Planejamento e Orçamento emite a Portaria nº 42 de 14/4/99[7] alterando a classificação funcional utilizada nos orçamentos públicos e estabelecendo conceitos necessários para operacionalizar as normas do Decreto nº 2829. Os dois instrumentos conformam os marcos normativos da reforma do sistema de planejamento e orçamento públicos. O decreto e a portaria estabelecem que, para a elaboração e execução do PPA e dos Orçamentos, toda a ação finalística do Governo deverá ser "estruturada em programas orientados para a consecução dos objetivos estratégicos definidos para o período do Plano". Ação finalística é considerada "aquela que proporciona bem ou serviço para atendimento direto à demanda da sociedade" (GARCIA, 2000, p.21).

As orientações propostas pelo GTI dão ênfase para a gestão e para a avaliação e determinam que cada programa tenha um modelo de gerenciamento, com controle de prazos e custos, com sistemas de informações gerencias e com a designação de um gerente de programa. Esta avaliação deve compreender tanto o desempenho financeiro quanto à obtenção de resultados e do grau de satisfação da sociedade em relação aos produtos ofertados. Dessa forma, os sistemas de ações políticas de planejamento do Estado passam a ser avaliados da mesma forma que os sistemas de atividades de uma grande empresa.

---

atingir o objetivo; VIII - ações não integrantes do Orçamento Geral da União necessárias à consecução do objetivo; IX - regionalização das metas por Estado (SENADO, Decreto nº 2.829).

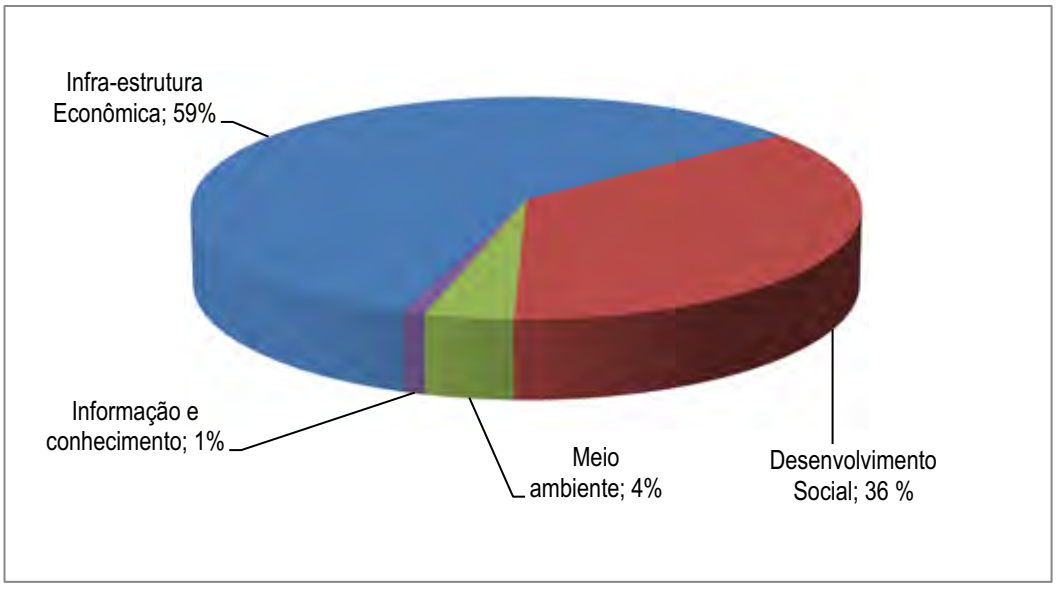
[7] Estabelece os conceitos de função, subfunção, programa, projeto, atividade, operações especiais: Função - o maior nível de agregação das diversas áreas de despesa que competem ao poder público; Subfunção - representa uma partição da função, visando a agregar determinado subconjunto de despesa do poder público; Programa - instrumento de organização da ação governamental visando à concretização dos objetivos pretendidos, sendo mensurado por indicadores estabelecidos no plano plurianual; Projeto -instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações, limitadas no tempo, das quais resulta um produto que concorre para a expansão ou o aperfeiçoamento da ação de governo; Atividade - um instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações que se realizam de modo contínuo e permanente, das quais resulta um produto necessário à manutenção da ação de governo; Operações Especiais - despesas que não contribuem para a manutenção das ações de governo, das quais não resulta um produto, e não geram contraprestação direta sob a forma de bens ou serviços (MINISTÉRIO DA FAZENDA, Portaria nº42).

2.3 Plano Plurianual- 2000-2003: “Avança Brasil”

De acordo com o documento oficial de lançamento do “Avança Brasil”, este PPA foi organizado em torno de quatro grandes objetivos: “a consolidação da estabilidade econômica; promoção do desenvolvimento voltado para a geração de emprego e oportunidades de renda; combate à pobreza e à promoção da inclusão social e a consolidação da democracia e dos direitos humanos” (AVANÇA BRASIL, 1999). O Plano compunha-se de 365 programas elaborados pelo Ministério do Planejamento, por um consórcio de grandes empresas de consultoria e pelo BNDES (MATOS, 2003, p. 100; GURJÃO, 2006, p.39).

Os investimentos englobavam um total de R$ 317 bilhões, distribuídos da seguinte forma: 59% para infra-estrutura econômica (transportes, energia, telecomunicações e recursos hídricos); 36% para desenvolvimento social (saúde, educação, saneamento e habitação); 4% para meio ambiente; e 1% para informação e conhecimento (Gráfico 1).

Gráfico 1: Distribuição dos investimentos do Avança Brasil



Fonte: PPA, 2003.

Para estabelecer a distribuição dos investimentos quadrienais executados pelo Avança Brasil, o BNDES e o Ministério do Orçamento e Gestão contrataram o Consórcio Brasiliana,

coordenado pela empresa internacional *Booz-Allen & Hamilton*[8] que pertence a Brasil Consultores Ltda., para a produção de estudo denominado "Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento", no qual foram identificadas as oportunidades de investimentos públicos e/ou privados que supostamente viabilizariam o desenvolvimento econômico e social, a integração nacional e internacional da economia, o aumento da competitividade do país e a redução das disparidades regionais no Brasil (SOUZA, 2007). Sublinhe-se que o Estado brasileiro delegou até mesmo o planejamento das ações de suas políticas a uma empresa privada internacional, dividindo com ela a tarefa de governar e assim planejando privilegiadamente para alguns lugares e algumas empresas, sem preocupação, de fato, com a maioria da sociedade, proporcionando uma modernização alienada dos lugares.

Um consórcio constituído pela filial brasileira de uma das maiores empresas de consultoria do mundo, a *Booz-Allen & Hamilton*, pela *Bechtel International Inc*., que figura entre as principais empresas de construção civil do mundo, e por um grande banco internacional, o Banco ABN Amro S.A., produziu após um ano de sua formação, um estudo denominado “Identificação de Oportunidades de Investimentos Públicos e/ou Privados” (MANZONI NETO, 2007, p. 27).

O consórcio propôs uma delimitação de cada um dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”, utilizando critérios fundamentados na logística de fluxos de bens e serviços e suas áreas de influência. Previamente o Ministério do Planejamento e Orçamento forneceu à contratada uma descrição preliminar das áreas dos Eixos, todavia tais áreas poderiam ser reconfiguradas em função do resultado dos estudos, o que efetivamente ocorreu.

[8] Empresa privada estadunidense que atua no Brasil desde a década de 1940. Atualmente está entre as maiores firmas de consultoria e de gestão do mundo. Com mais de 19.000 funcionários, fornece serviços para as principais corporações internacionais e governos. Seu rendimento anual gira em torno de US$ 4 bilhões.

A partir de uma superposição dos Ecossistemas, da Malha Multimodal de Transportes, da Hierarquia Funcional de Cidades e dos Focos Dinâmicos da Economia no Brasil, o estudo do Consórcio Brasiliana concluiu pela formulação de 09 Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, conforme o mapa 2: 1) Arco Norte; 2) Madeira-Amazonas; 3) Oeste; 4) Araguaia-Tocantins; 5) Transnordestino; 6) São Francisco; 7) Rótula; 8) Sudoeste; e 9) Sul (FREDERICO, 2004; MANZONI NETO, 2007; KAHIL, 2007).

Mapa 2: Eixos de Desenvolvimento do Avança Brasil



Fonte: BNDES, 2000.

Funcionalizando uma visão setorizada do território nacional, o Portfólio da *Booz-Allen & Hamilton* abarcava um conjunto de investimentos da ordem de US$ 207 bilhões, sendo que 50% desse total corresponderia a investimentos em projetos de Infra-Estrutura econômica e cerca de 44% aos de Desenvolvimento Social, ficando o restante alocado aos demais segmentos: Informação e Conhecimento e Meio Ambiente. Convém destacar que este

Portfólio delimitava um conjunto de oportunidades de investimento para um horizonte de oito anos (MANZONI NETO, 2007, p. 30).

Para Galvão & Brandão (2003), tais "Eixos" representam uma visão estritamente economicista do país. Sua concepção propõe apenas formas mais eficientes para conectar as áreas de produção do Brasil Central aos portos exportadores. Para Ricardo Castillo (2004), os eixos, na verdade, não integram as regiões brasileiras entre si, mas sim, as regiões produtoras de *commodities* aos portos exportadores e, conseqüentemente, aos mercados internacionais, beneficiando, em primeiro lugar, as grandes empresas ligadas ao agronegócio.

O corredor Noroeste transporta a soja em grão produzida na Chapada dos Parecis (noroeste de Mato Grosso) e na região de Vilhena em Rondônia. A carga segue pela rodovia Cuiabá-Porto Velho (BR 163 / 364), passa pela hidrovia do Madeira (rios Madeira e Amazonas) até o porto de Itacoatiara (rio Amazonas), equipado com terminais graneleiros privados (gerenciados pela empresa Hermasa Logística, pertencente ao grupo André Maggi).

Já o corredor Centro-Norte, levará a produção pela hidrovia Araguaia-Tocantins. Sua obra está embargada por razões ambientais e institucionais. Este corredor oferecerá duas alternativas: pelo rio Tocantins e ferrovias Norte-Sul e Carajás até o Porto de Itaqui (MA); pelo rio Araguaia e deste para a ferrovia Norte-Sul utilizando-se um trecho rodoviário, atendendo o noroeste de Goiás, o leste do Mato Grosso, o sul do Piauí, além do sul do Maranhão e de todo o estado de Tocantins.

Destacam-se dois corredores rodoviários que escoam a soja em direção a Região Amazônica do Brasil: 1) a rodovia Belém-Brasília e o Porto de Vila do Conde, em Belém; e 2) a rodovia Cuiabá-Santarém, que conduz soja até os terminais graneleiros da Cargill, no Porto de Santarém (PA). A rodovia Cuiabá-Santarém encontra-se em condições precárias e já existem planos para a sua pavimentação (um trecho de mais de 900 Km), em uma possível associação entre o Governo Federal e a iniciativa privada.

Devem-se a isso os processos de modernização dos portos mais ao Norte e Nordeste do Brasil como Santarém (PA), Itacoatiara (AM), Vila do Conde (Belém, PA), Itaqui (MA) e Ponta do Madeira em São Luis (MA), mais próximos dos principais mercados consumidores da *commodity* soja.

A Ferronorte constitui-se em um corredor importante para interligação da produção do Brasil Central aos portos do sul e do sudeste brasileiros. Esta ferrovia chega ao município de Alto Taquari (MT) e, através da ponte rodo-ferroviária sobre o rio Paraná (na divisa entre os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul), liga-se à malha ferroviária de São Paulo, atingindo os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), nos quais grandes empresas possuem terminais graneleiros privados. Pretende-se levar a ferrovia até Cuiabá (MT), Porto Velho (RO), Uberlândia (MG) e Santarém (PA) (CASTILLO, 2004).

Os Eixos foram instrumentais à necessidade de se "costurar" uma grande articulação entre os entes federativos, a partir da qual o governo FHC construiu toda a identidade de seu governo.

2.4 Plano Plurianual- 2004-2007: "Brasil de Todos"

Seguindo uma lógica similar a dos PPAs anteriores, os maciços investimentos em infra-estrutura feitos no período 2004-2007, sob o Governo Luis Inácio Lula da Silva, estiveram alicerçados também no discurso da melhoria da competitividade da economia nacional. Os "gargalos" logísticos inviabilizariam um possível crescimento econômico do país e, por isso, foram realizados expressivos investimentos na expansão e recuperação dos macro-sistemas de engenharia para transportes e energia a fim de viabilizar o território nacional para a produção e escoamento de *commodities* agrícolas.

Este PPA foi elaborado pelas empresas de consultoria *Monitor Group*[9] e Boucinhas & Campos[10], além de, novamente, as empresas *Booz Allen & Hamilton* e UMAH, responsáveis pela Avaliação Ambiental Estratégica dos Investimentos na Amazônia (MANZONI NETO, 2007, p.57). Os recursos para o financiamento do Plano Plurianual tiveram origem principalmente nos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social (74,5%). É

[9] Empresa de consultoria estratégica. A empresa tem diversificado suas atividades, atuando também em fundos de investimento. Em 2005, a empresa contava com aproximadamente 1.100 profissionais trabalhando em 30 escritórios localizados em 18 países (hoje são 23), incluindo o Brasil. Seus rendimentos anuais giram em torno de US$ 1 bilhão (MANZONI NETO, 2007, p.57).

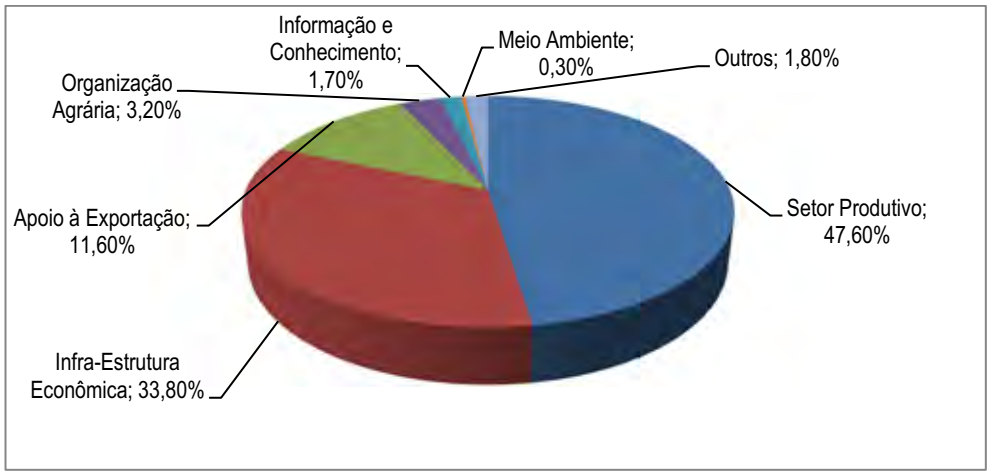
[10] Empresa brasileira, fundada em 1947 e uma das maiores empresas de consultoria, auditoria e serviços técnicos especializados no país. A Boucinhas & Campos é um grupo que engloba empresas atuantes em áreas ligadas a administração, reunindo cerca de 300 funcionários (MANZONI NETO, 2007, p. 58).

também significativa a participação das Agências Oficiais de Crédito (10,7%), dos investimentos das Empresas Estatais (7,8%), dos Fundos geridos pelo governo (4,2%), das parcerias com os estados e municípios e da iniciativa privada (2,2%) (PPA, 2003).

Os gastos previstos no Plano Plurianual distribuíam-se entre os três poderes na seguinte proporção: Poder Executivo, 96,0%; Poder Judiciário, 2,7%; Poder Legislativo, 1.0%; e Ministério Público da União, 0,3%. Para o Poder Executivo estavam alocados mais de R$ 1bilhão, se consideradas todas as fontes de recursos (PPA, 2003).

Havia a intenção explícita de promover, de acordo com o documento oficial de lançamento do Plano, o que foi chamado neste PPA de "integração competitiva" do território nacional, priorizando seletivamente investimentos em infra-estrutura (Gráfico 2) (PPA, 2003).

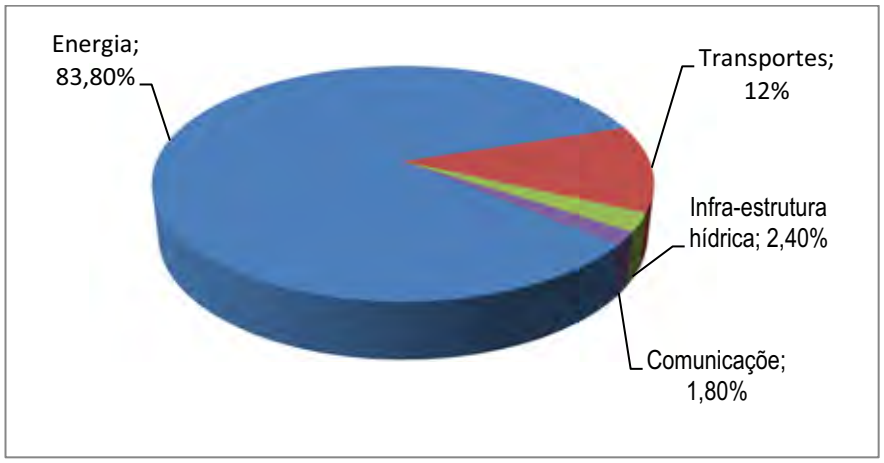
Gráfico 2: Distribuição prevista de recursos do PPA 2004-2007



Fonte: PPA, 2003.

O que é chamado de infra-estrutura econômica nos documentos oficiais do PPA 2004-2007 representa os investimentos feitos em energia, transportes, infra-estrutura hídrica e comunicações. Esses 33,8% destinados a infra-estrutura econômica distribuem-se entre transportes, energia, comunicações e infra-estrutura hídrica (Gráfico 3).

Gráfico 3: Distribuição prevista para Infra-estrutura do PPA 2004-2007



Fonte: PPA, 2003.

De acordo com o documento oficial deste PPA, em termos de estratégia regional, foram contempladas especialmente as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste (PPA, 2003). Os investimentos são feitos de forma seletiva e com o intuito de lubrificar as ações das grandes empresas ligadas ao agronegócio da soja no Brasil, reiteramos. Nesse sentido, além do estímulo para a produção de soja na Região Central do Brasil, complementarmente, foram feitos investimentos nos macro-sistemas de engenharia para transportes que permitem a melhor circulação através das Regiões Norte e Nordeste, que, com bons portos e boas rodovias, ferrovias, hidrovias, viabilizam uma aproximação das grandes empresas comercializadoras de soja, de seus principais mercados consumidores (Europa, EUA e China).

Novos mecanismos de financiamento, complementares aos gastos orçamentários, foram postos em prática para a viabilização dos projetos. Seguindo a lógica imposta pelo projeto neoliberal de modernização instrumental, mais concessões e parcerias público-privadas foram realizadas. O Estado assume os riscos dos maiores e mais onerosos projetos de

infra-estrutura. Ainda de acordo com o documento oficial do PPA 2004-2007, as políticas do Estado deveriam também facilitar a elaboração de sistemas de atividades financeiras que permitissem parcerias em projetos de infra-estrutura e promover a dinamização dos mercados de títulos corporativos para transformá-los em efetivo vetor dos recursos privados para a promoção do que consideram desenvolvimento (PPA, 2003).

Para a iniciativa privada cabia, nestas parcerias, a responsabilidade sobre a manutenção da infra-estrutura. "Neste contexto, o Estado deve estabelecer metas, critérios de qualidade e marcos regulatórios claros, deixando ao parceiro privado a decisão de como viabilizar os objetivos públicos" (PPA, 2003). Trata-se de um plano, de uma nova regulação, mais aderente ao projeto mundial de modernização neoliberal, que busca viabilizar os sistemas de ações das grandes empresas privadas e autorizar o uso corporativo do território brasileiro por um número reduzido de agentes.

Neste sentido, os sistemas de ações políticas instrumentais do Governo tinham o objetivo de viabilizar projetos disponibilizando linhas de crédito para o financiamento de grandes projetos relacionados aos macro-sistemas de engenharia para transportes através de fundos setoriais de investimento. O Estado deveria assegurar também a remuneração pública ao parceiro privado através de garantias e avais, além de fortalecer as funções tradicionais de financiamento do BNDES e ampliar sua presença nos mercados de dívida e participações (PPA, 2003).

A disponibilização dos recursos necessários ao financiamento das grandes obras de infra-estrutura ficou a cargo das instituições financeiras públicas como os grandes bancos federais e algumas agências de fomento (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, BNDES, Banco do Nordeste, Basa, Finep, entre outros).

A carteira de financiamentos do BNDES foi ampliada e intencionalmente direcionada aos programas do PPA enquanto o Banco do Brasil foi responsável pela ampliação do número de parcerias público-privadas.

Em relação aos macro-sistemas de engenharia para transportes, os investimentos do PPA pretendiam reduzir os custos de logística e implantar um sistema de transportes multimodal em substituição à matriz predominantemente rodoviária (PPA, 2003).

Entre os principais objetivos relacionados a melhoria da fluidez do território nacional estavam: a recuperação e conservação de 75% da malha rodoviária federal existente (57 mil km); a construção e adequação da BR-101 e do Corredor Mercosul; a conclusão da Ferrovia Transnordestina e do Ferroanel de São Paulo – Tramo Norte. Construção das eclusas de Lajeado e de Tucuruí. Construção do acesso ao Porto de Sepetiba. Manutenção de 43 mil km de rodovias, restauração de outros 23 mil km, construção de 5,5 mil km rodovias, construção de ferrovias 2,4 mil km, implantação de 10 mil km hidrovias e ampliação da capacidade portuária em 200 milhões de toneladas.

O "Brasil de Todos" pretendia com isso facilitar o escoamento da produção agrícola, diminuir o custo dos deslocamentos, a fim de melhorar o chamado "Custo Brasil".

A modernização do sistema portuário e o incentivo à melhoria das hidrovias interiores, como estímulo ao estabelecimento de rotas alternativas de transporte de menor custo, e o sistema de acesso ferroviário e rodoviário aos principais portos do país também estavam previstos no PPA. Havia ainda uma preocupação em promover a integração da infra-estrutura regional na América do Sul, ligando-se a projetos como o da Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA[11]).

Os investimentos em portos tinham por meta ampliar significativamente a movimentação de cargas, por meio de obras de ampliação, recuperação e melhoramento da infra-estrutura e de dragagens de aprofundamento do calado dos portos. Para a eficiência no sistema portuário e em sua infra-estrutura, previa-se a modernização dos métodos e procedimentos de gestão e incorporação de modernas tecnologias de manuseio e transferência das cargas, visando reduzir congestionamentos, tempos de espera e de estocagem.

[11] A IIRSA prevê a execução de 348 obras em vinte anos, com um investimento de aproximadamente 38 bilhões de dólares, com investimentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento e de todos os países envolvidos nos projetos. Destes, 31 são considerados de curto prazo, se articulam ao redor de 10 "eixos de integração" que abarcam todo o território sul-americano.

2.4.1 O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - 2007-2010

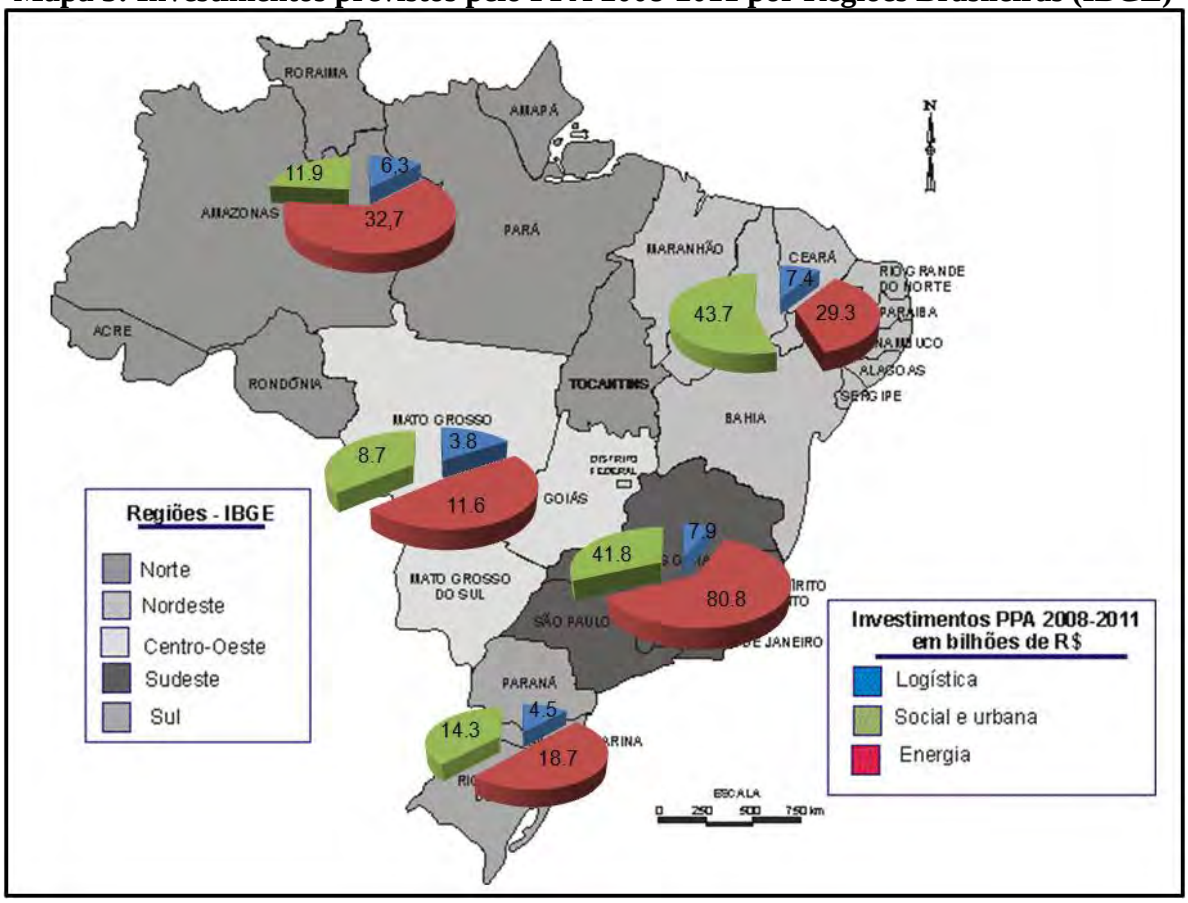
O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - 2007-2010 contempla um conjunto de investimentos em infra-estrutura e um conjunto de normas vinculado a expansão do crédito no país, criado ainda durante o PPA 2004-2007 e que se estenderá até 2011. Em seu documento de apresentação, o programa anuncia a promoção da aceleração do crescimento econômico, o aumento do emprego e a melhoria das condições de vida da população brasileira (PAC, 2007).

O Programa consiste em um conjunto de medidas destinadas a estimular o investimento privado, aumentar os investimentos públicos em infra-estrutura e remover obstáculos (burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos) ao crescimento econômico do país. O principal objetivo do Programa é estimular o crescimento da economia brasileira, através do investimento em obras de infra-estrutura (portos, rodovias, aeroportos, redes de esgoto, geração de energia, hidrovias, ferrovias, etc.). Reiteramos, tudo de acordo com os "mandamentos" do Consenso de Washington.

O capital utilizado no PAC tem como principais fontes: recursos da União (orçamento do governo federal), capitais de investimentos de empresas estatais (Petrobrás, por exemplo) e investimentos privados com estímulos de investimentos públicos e parcerias.

Ao lançar o PAC, o governo federal anunciou uma série de medidas cujo principal objetivo seria favorecer a implementação dos projetos previstos no Programa. Entre estas medidas estão: a desoneração tributária para alguns setores, medidas na área ambiental para dinamizar o marco regulatório, estimulo ao financiamento e crédito, medidas de longo prazo na área fiscal.

Mapa 3: Investimentos previstos pelo PPA 2008-2011 por Regiões Brasileiras (IBGE)



Fonte: PAC, 2003.

O PAC prevê R$ 503,9 bilhões em investimentos até 2010 - sendo R$ 436,1 bilhões das empresas estatais e da iniciativa privada e, o restante, do Orçamento Federal. Somente a Petrobras deverá ser responsável por R$ 144 bilhões, quase 30% do total dos investimentos no período (UOL ECONOMIA, 22/01/2007).

Pelas estimativas do governo, a área de logística deve receber investimentos de R$ 58,3 bilhões, dos quais R$ 33 bilhões vêm do Orçamento da União. Empresas estatais e iniciativa privada devem investir outros R$ 25,3 bilhões em logística. Os investimentos em energia devem chegar a R$ 274,8 bilhões. Em infra-estrutura social há previsão de serem investidos R$ 170,8 bilhões. Entre as medidas prioritárias propostas pelo PAC estão: a ampliação estimada em R$ 6 bilhões, nos anos de 2008 e 2009, do limite específico para operações de crédito para novas ações de saneamento ambiental, sendo R$ 1,5 bilhão para drenagem urbana; a ampliação em R$ 1 bilhão do limite de crédito para habitação popular; redução dos *spreads* do BNDES para financiamento de projetos em infra-estrutura (medida já implementada); realização de operações de *project finance* para energia, logística e desenvolvimento urbano (medida já implementada).

2.5 Plano Plurianual- 2008-2011: “Desenvolvimento com inclusão social e educação de qualidade”

A previsão de despesas do PPA 2008-2011 está em torno de R$ 3 trilhões para o orçamento do período de sua execução (PPA, 2007). Foi entregue, em agosto de 2007, pelo Ministério do Planejamento junto com o projeto de Lei Orçamentária para 2008 (FOLHA ON LINE, 31/08/2007).

Do total de gastos previstos entre 2008 e 2011, 28% serão destinados à área social, na qual se enquadram, entre outros, os programas de educação e de saúde; outros 20% irão para a infra-estrutura, que corresponde a energia, transporte, saneamento, urbanismo e comunicações; e 36% serão investidos no sistema de atividades produtivas, que inclui agricultura.

Grande parte dos investimentos será destinada aos projetos abarcados pelo PAC (que tem continuidade neste novo PPA), cujas metas são previstas até 2010, quando termina o atual Governo Lula. Para projetos de infra-estrutura estão previstos R$ 389,4 bilhões, dos quais, 75% serão destinados à área de energia. Os transportes receberão 14%, saneamento 5%, urbanismo 4% e comunicações 2%. Para a educação há um orçamento previsto de R$ 163 bilhões (PPA, 2007).

Nos anos 1990 e 2000, o planejamento territorial federal que vem sendo feito em todos os PPAs no Brasil tem como finalidade atualizar técnica e cientificamente o território para atender ao projeto de modernização instrumental que o mundo impõe aos lugares hoje. Modernização alienadora, que fragiliza os lugares e promove a fragmentação do território nacional.

2.6 Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) - 2008-2013

O Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) foi criado com a finalidade de melhorar as condições de logística para cargas e passageiros no Brasil (PNLT, 2006). Para adequar o território nacional àquele projeto de modernização instrumental e viabilizá-lo para o uso de grandes corporações transnacionais, estão previstas alterações na legislação, novas resoluções das agências, melhorias nos sistemas de gestão em cada modal, além de propostas de financiamento para se investir. As principais diretrizes do PNLT são a expansão da malha, redução de custos logísticos, aumento de capacidade, garantia de manutenção e estímulo para utilização dos modais, para proporcionar integração logística nacional e sul-americana.

Diferente dos PPAs, onde os investimentos devem estar previstos e aprovados, o PNLT funciona como um indicativo; um apontamento para futuros investimentos.

As ações previstas pelo Governo Federal no PNLT fazem parte de uma estratégia para viabilizar o escoamento de *commodities* agrícolas pelas grandes empresas comercializadoras de soja no Brasil, para tal "desatando" os "gargalos logísticos" que existem atualmente.

O PNLT serviu de subsídio para a formulação do PPA 2008-2011 e deve subsidiar também o PPA 2012-15 além de servir como diretriz para os PPAs 2016-2019 e 2020-2023. PNLT serviu de base para a elaboração do PAC. Os projetos do PNLT prevêem investimentos de R$ 291 bilhões até 2023.

Cerca de 90% dos investimentos apontados como necessários pelo PNLT foram aproveitados pelo governo federal na elaboração do PAC. O governo federal prevê investimentos de R$ 58 milhões até 2010 em transportes, por meio do PAC. Entre 2008 e 2011, as previsões do PAC são de R$ 36 bilhões entre investimentos em logística, ou seja, R$ 12 bilhões por ano.

Dos R$ 291 bilhões a serem investidos até 2023, apenas cerca de 30% vem da iniciativa privada. O PNLT reforça a necessidade de se incrementar as parcerias com a iniciativa privada, a fim de atender às necessidades de investimentos em transportes, uma vez que nas ferrovias e nas hidrovias, que tem custos mais onerosos e maiores riscos, a participação dos investimentos públicos é sempre maior (PNLT, 2007).

Até o último ano de projeções do PNLT, 2023, o modal ferroviário deverá receber os maiores volumes de investimentos, R$ 147,6 bilhões. Nas recentes decisões do governo federal, no sentido de promover a expansão da malha ferroviária nacional, ficou consubstanciada importância desse modal para o transporte de cargas, principalmente *commodities* agrícolas.Entretanto, entre 2008 e 2011, será mantida a prioridade do modal rodoviário que receberá os maiores investimentos, em torno de R$ 47,8 bilhões, de acordo com o PNLT (PNLT, 2007).

A elaboração do PNLT levou em consideração as projeções macroeconômicas de cada região do País feitas pela Fundação Instituto de Pesquisa e Economia da USP (FIPE/USP). Os estudos da FIPE apontam a necessidade de implantação de sete vetores logísticos no País para garantir uma estrutura de transporte capaz de garantir o escoamento da produção. São eles o vetor Amazônico, o centro-norte, o leste, nordeste setentrional, nordeste meridional, centro sudeste e sul (mapa 4) (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007).

Mapa 4: Vetores logísticos propostos pelo PNLT



Fonte: Ministério dos transportes, 2007.

No prazo de 15 a 20 anos, o plano prevê a readequação da atual matriz de transporte, com aumento da participação do modal ferroviário dos atuais 25% para 32%. O maior crescimento é esperado para o segmento aquaviário - incluindo portos, hidrovias e cabotagem - passando dos atuais 13% para 29%. O dutoviário (para escoamento de óleo e gás) deve passar de 3,6% dos transportes de cargas do país para 5%, e o aéreo, de 0,4% para 1% do total da carga brasileira transportada. Com isso, o modal rodoviário, hoje com 58%, participará com 33% da matriz de transporte de cargas, integrando-se ao sistema multimodal por meio do carregamento e distribuição nos terminais de integração e transbordo.

Os investimentos previstos para o período entre 2008 e 2023 estão divididos da seguinte forma: R$ 74,2 bilhões em rodovias, R$ 50,6 bilhões em ferrovias, R$ 12,8 bilhões em hidrovias, R$ 25,2 bilhões em portos e R$ 9,6 bilhões em aeroportos.

Nos portos, a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) pretende investir R$ 20 bilhões entre 2009 e 2015, na ampliação da capacidade dos terminais, o que significa que, de uma movimentação, entre importações e exportações, de 750 milhões de toneladas em 2007, poderá saltar para um bilhão de toneladas depois de realizados os investimentos.

2.7 Planos Plurianuais: subsistema de ações para a internacionalização do território

Para Milton Santos (2002), os PPAs são tributários de um documento que desconsiderou o papel ativo do território. Esse subsistema de ações do planejamento público atribui novos sistemas de normas e regulações desconsiderando o papel condicionador e regulador do território (SANTOS, 2000). Este subsistema de ações, ao privilegiar quase que exclusivamente a esfera econômica, nasce unidimensional na medida em que, em seu equacionamento, o território continua a ser visto como um simples palco das ações sociais.

Para Wilson Cano (1998, p.350) essa "busca insana" pela diminuição do "Custo Brasil", conduz à desestruturação parcial de vários sistemas de atividades produtivas, à precarização do trabalho - fortemente estimulada pelo governo – e a um "leilão" de porções do território nacional (em quase todos os Estados) pela possível "doação" de incentivos e subsídios para "atrair mirabolantes e prometidos" investimentos estrangeiros.

O imperativo da competitividade, termo alçado à posição de articulador do discurso ideológico e que legitima o projeto de modernização que se vem implantando em território nacional, revela o predomínio sem freios da lógica da acumulação de capital privado sobre o conjunto da vida social (BENJAMIN *et a*l., 1998, p.62).

O planejamento territorial, agora fundamentado nos preceitos, do projeto neoliberal de modernização instrumental neoliberal, privilegia pontos selecionados do território nacional, segundo a lógica de atuação de um número cada vez mais restrito de agentes (especialmente

grandes empresas transnacionais) e sob novas normas jurídicas e novos instrumentos institucionais (privatização, concessão) (CASTILLO, 2004; ANTAS JÚNIOR, 2004).

Trata-se de um novo contexto histórico em que o discurso predominante é o da busca de eficiência competitiva. Ao se referir às mudanças nos sistema de ações do Governo, contempladas no "Avança Brasil", o Ministério do Planejamento afirmava que a principal novidade introduzida era o caráter gerencial, isto é, que cada um dos 365 programas teria gerentes, responsáveis por custos e resultados. Constatamos mais uma vez que, no atual período, o discurso das políticas públicas incorpora os moldes do pensamento empresarial (e, dessa forma, de políticas privatistas), em que tudo que se refere ao cidadão é entendido como atendimento ao cliente (ABREU, 2001, p.297-298).

Fica explicita, em todos os 5 PPAS, a vontade de assegurar a permanência e aprofundamento de divisões do trabalho favoráveis aos agentes hegemônicos justificadas e apresentadas, porém, como se fossem reveladoras das necessidades de toda a nação. Desta forma, a demanda por infra-estruturas e investimentos em pontos selecionados do território, por parte de um seleto grupo de grandes corporações, é posta como sinônimo das demandas almejadas por todos os agentes que participam do processo produtivo no território brasileiro. Mascaram-se, por trás de um discurso da modernização inevitável, usos seletivos do território.

Balizadas pelos parâmetros globais de competitividade, as grandes empresas ligadas ao agronegócio no Brasil ambicionam um território cada vez mais fluído, estimulando a construção de macro-sistemas de engenharia que possam unir pontos distantes e serem funcionais aos seus interesses particulares. Entretanto, tais sistemas de engenharia "constituem recursos públicos, cujo uso privatista autoriza dizer que um novo processo ganha corpo – o da privatização do território. Ganha mais quem é mais forte" (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 291).

De acordo com Tânia Bacelar Araújo (2000, p.14-15), quando se prioriza esta forma de integração competitiva, alcança-se, na verdade, o aprofundamento da internacionalização do território nacional. Destaca-se a internacionalização financeira que ao invés de consolidar a integração do mercado interno aprofunda a inserção no mercado internacionalizado que dita normas e impõe suas próprias regras. Em nome da inserção do país no projeto de modernização internacional e no mercado global estabelecem-se regras que acabam por constituir um conjunto irrecusável de prescrições (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

CAPITULO III

Especialização regional produtiva agrícola e a complementar Modernização dos Portos no Brasil

3. Especialização regional produtiva e a necessária complementaridade da circulação

O papel da agricultura tem histórica relevância no Brasil. As principais atividades econômicas desenvolvidas no país desde o início da colonização estiveram ligadas a produção agrícola ou de caráter extrativo, como pau-brasil, cana-de-açúcar, fumo, algodão, café, borracha e cacau. Esse modo de desenvolvimento econômico primário-exportador manteve-se durante os regimes políticos da Colônia, do Império e do início da República, baseado na geração de renda proporcionada pela exportação de produtos agrícolas para importar bens manufaturados.

Após a Segunda Guerra Mundial aprofundam-se as ações modernizantes dos sistemas de atividades agrícolas, com mudanças na base técnica da produção, como a introdução de máquinas (tratores importados), elementos químicos (fertilizantes, defensivos, etc.) e de novas variedades de culturas. Ocorre um adensamento técnico-científico do meio geográfico nacional. Esta empreitada modernizadora da agricultura brasileira deu-se, inicialmente, sob a responsabilidade e o ônus do Estado. O poder público liderou as ações e as estratégias pioneiras para a transformação das bases técnicas da atividade agrícola para conferir eficiência econômica à agricultura nacional.

A segunda metade da década de 1960 pode ser considerada um marco de referência nesse processo de modernização da agricultura brasileira, pois definiu um novo modelo de produção agrícola, caracterizado pela ampliação das relações agricultura/indústria (KAGEYAMA et al., 1990, p.122).

Com a estruturação do Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR), em 1965, o processo de modernização da agricultura brasileira se intensificou. Na década de 1970, os financiamentos fluíram com facilidade, permitindo que os produtores e agroindústrias pudessem se capitalizar e se integrar (BELIK, 1998, p.178). Entre 1950 e 1975, as ações do Estado voltaram-se para a "substituição de importações", o que significou a implantação de indústrias de insumos e máquinas para a agricultura em território nacional (KAGEYAMA et al, 1990, p. 128-150; SILVA DIAS & AMARAL, 2001, p. 11).

A partir dos anos 1970, a agricultura científica, essencialmente instrumental, fundada em moldes empresariais, pautou-se especialmente pela produção de uma tecnociência responsável por adensar seletivamente o campo brasileiro com sistemas de objetos modernizados (NASCIMENTO JÚNIOR, 2007, pp.42-43).

Nessas condições, alarga-se o meio técnico-cientifico através da mecanização, do consumo de fertilizantes, de defensivos agrícolas e outros insumos, viabilizando a utilização de grandes áreas em uma mesma propriedade e permitindo a expansão de culturas de larga escala. O uso desses novos sistemas técnicos para a produção agrícola permite que sejam ocupados os tempos vagos do calendário agrícola, encurtados os ciclos vegetais e acelerada a circulação dos produtos e das informações. A disponibilidade do crédito e a expansão das culturas voltadas à exportação vão possibilitar a um novo uso agrícola do território brasileiro (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 118).

Nos anos 1980, o crédito oficial disponibilizado pelo Estado foi reduzido a um patamar cinco vezes inferior ao que havia se consolidado nas décadas anteriores (havia uma crise econômica interna - a "estagflação" - e uma crise econômica mundial - a do petróleo[1]). Nesta mesma década, fortaleceram-se os vínculos entre agricultura e indústria e foram organizados os Complexos Agroindustriais (CAIs), marcando o início das transformações que encerram o período dos anos 1960 e 1970 e que vão trazer as possibilidades da organização em rede e do financiamento privado da agricultura nos anos 1990 (TOLEDO, 2005, p. 8-9).

Na década de 1990, com a adesão ao projeto de modernização neoliberal do país, os mecanismos privados de financiamento para a agricultura provenientes das indústrias, das grandes *tradings* e de outros agentes financeiros foram gradativamente somando-se ao financiamento público. Fixam-se novos padrões de financiamento da agricultura brasileira com profundas implicações na política agrícola nacional (TOLEDO, 2005).

---

[1] Em 1970-71, a capacidade de produção de petróleo nos EUA atingiu o seu apogeu para iniciar depois um declínio. Esse primeiro choque foi seguido pela guerra Árabe-Israelense em 1973 e a reação da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) com o embargo da produção e o aumento do preço do petróleo. Não obstante ao aumento do preço e a correspondente tentativa de reanimar a extração de petróleo nos EUA, a custos menores, essa produção não pôde ser incrementada, em vista do esgotamento do recurso e o declínio foi inevitável. Teve inicio um longo processo de contração econômica em todo o mundo.

Além das *tradings* vinculadas ao agronegócio, bancos e fabricantes de insumos (máquinas, defensivos. - muitas vezes pertencentes às mesmas *tradings*) passam também a disponibilizar crédito para a agricultura (MAZZALI, 2000, SANTOS & SILVEIRA, 2001). Essa alternativa de financiamento agrícola proporciona uma dinâmica na qual os circuitos produtivos funcionam com uma estrutura de oportunidades de negócios controlada por agentes exógenos a própria atividade agrícola. Isso permite que pontos selecionados do território nacional sejam usados pelas empresas privadas ligadas ao agronegócio como mais um recurso (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

A organização em rede da agricultura, comandada por grandes empresas comercializadoras de produtos agrícolas e legitimada pelas políticas de cunho neoliberal conduzirão àquela forma de regulação do território brasileiro em que grandes corporações privadas são privilegiadas no uso e na organização do território nacional (ANTAS JÚNIOR, 2001; 2004).

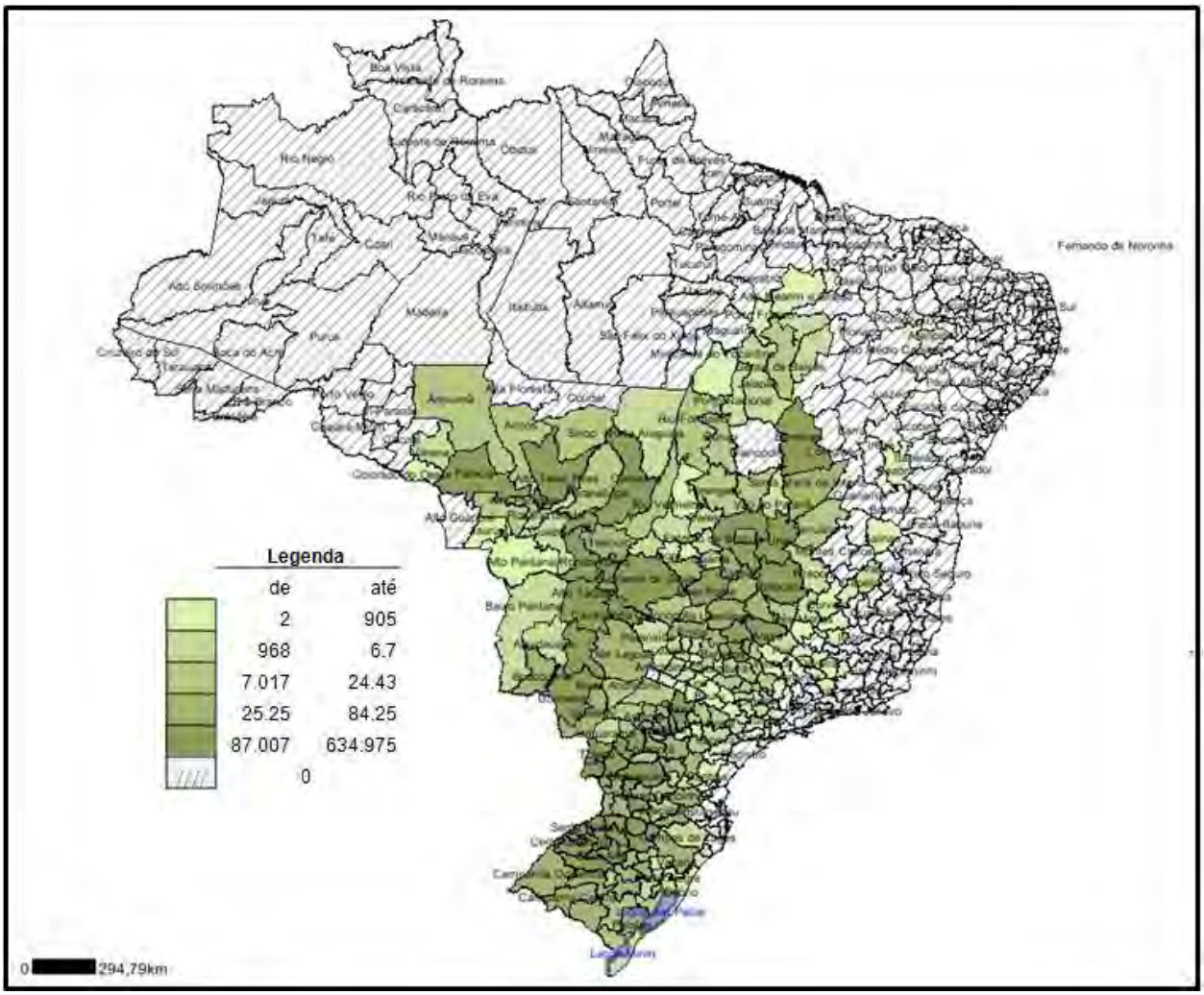
Atualmente, em países subdesenvolvidos como o Brasil, grande parte das políticas agrícolas e de modernização do território são definidas pelas estratégias da iniciativa privada e de acordo com a política territorial dessas grandes empresas ligadas ao agronegócio (TOLEDO & CASTILLO, 2008). Hoje, um conjunto de pontos e manchas, nos territórios de países subdesenvolvidos são lugares da produção e das trocas globalizadas de *commodities* agrícolas. Estas áreas selecionadas passam por inúmeras metamorfoses, uma vez que são extremamente susceptíveis à incorporação de tecnologias modernas. Isto se deve, em grande parte, ao fato de possuírem uma quantidade pequena de pedaços de tempo materializados, permitindo uma rápida difusão do capital novo, podendo responder rapidamente aos interesses de grandes corporações ligadas a produção agrícola no Brasil (ELIAS, 1996). Em áreas com menor densidade de sistemas tecnocientíficos e mais suscetíveis a recebê-los, os sistemas de ação do capital são ainda mais vorazes. Configuram-se verdadeiras regiões especializadas e competitivas, a partir da reunião, em um mesmo lugar, de sistemas produtivos especializados em alguma atividade econômica ou algum produto de importância mundial (SANTOS, 1994; CASTILLO, 2004). As cidades do agronegócio fazem parte desse mesmo fenômeno (SANTOS, 2000; ELIAS, 2001). É através dessa especialização regional produtiva que é alcançada a tão alardeada competitividade.

Lugares selecionados do território brasileiro são escolhidos pelas empresas ligadas ao agronegócio para otimizar seus lucros. Cargill, Bunge, ADM entre outras, através de financiamento da produção ou de parcerias com o Estado brasileiro, desde meados da década de 1980, passam a exercer a função de comando do circuito espacial produtivo da soja na Região Central do Brasil.

A vertiginosa expansão dos sistemas de atividades de produção de soja nas décadas de 1980, 1990 e 2000 demonstra a força da atuação das grandes empresas em território nacional. Poderíamos arriscar dizer, que a Região Central do Brasil é paradigmática do período em que se dá o imperativo da fluidez e a imposição de um projeto de modernização instrumental com finalidade estritamente econômica no Brasil.

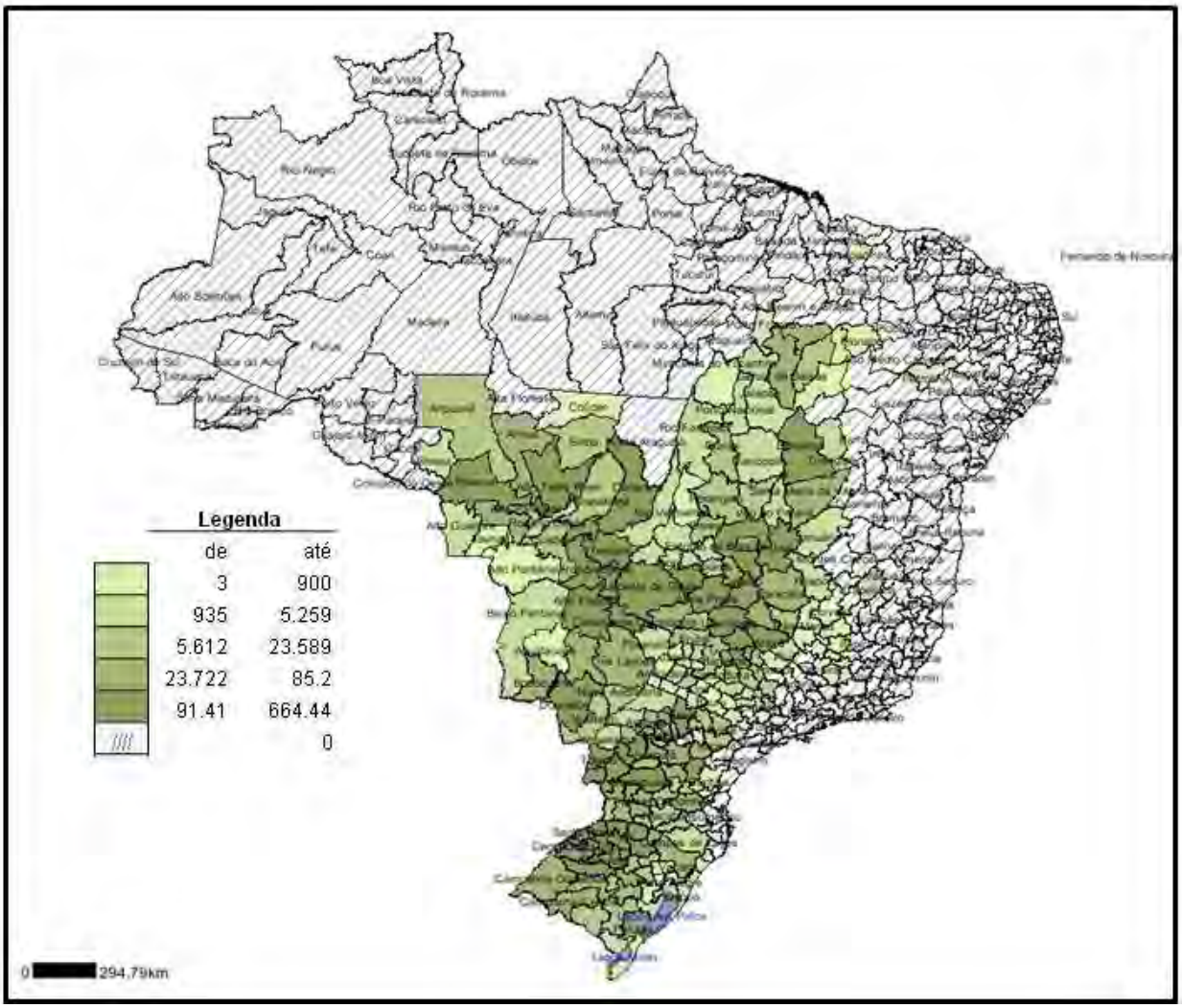
Novas regiões agrícolas são configuradas no Brasil; são vastas porções do território, especializadas em produzir poucos produtos em grandes quantidades, alternando cultura de verão e de inverno, com predominância e prioridade para a cultura da soja. Consolida-se então, no período recente, uma grande região produtiva especializada que abrange áreas do Centro-Oeste, oeste da Bahia, sul do Maranhão e sul do Piauí e algumas áreas da região Norte (Pará, Amazonas e Rondônia) (Mapas 5,6,7 e 8) (GIORDANO, 2000; TOLEDO, 2005).

Mapa 5: Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 1990



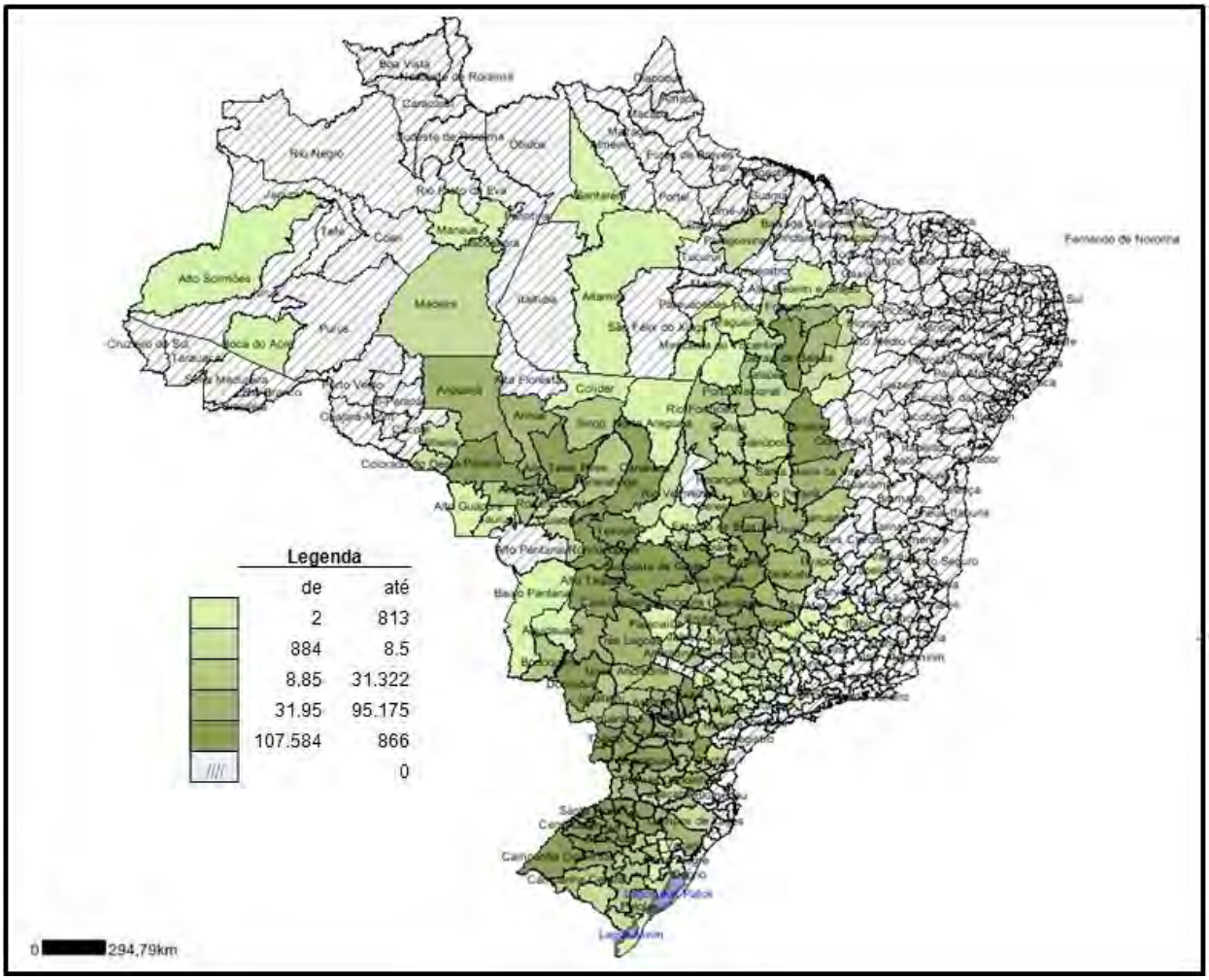
Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo.

Mapa 6: Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 1995



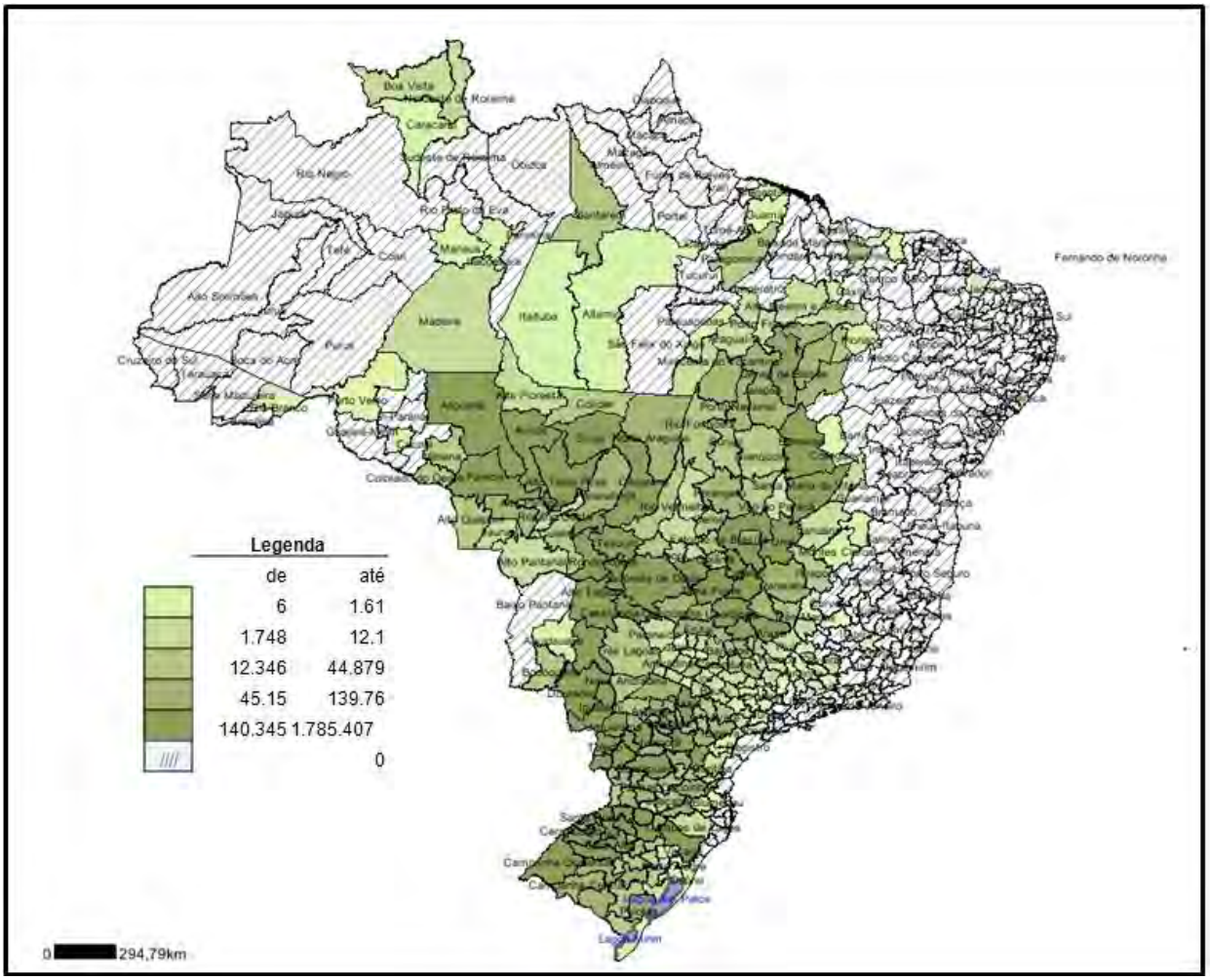
Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo

Mapa 7: Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 2000



Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo.

Mapa 8: Soja – Área Plantada em hectares no Brasil 2005



Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo.

Os novos *fronts* de agricultura modernizada possuem particularidades que os diferenciam das demais regiões agrícolas do país. Apesar de, em escala nacional, as políticas agrícolas serem as mesmas, as regiões produtoras de soja dos novos *fronts* têm uma conduta específica frente às demais regiões do Brasil, como as regiões produtoras do Sul. Essa diferenciação está ligada, principalmente, à maior capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos. Tal rentabilidade é maior ou menor, de acordo com as condições de ordem técnica do lugar (equipamentos, infra-estrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral) que tende a ser menos rígida nesses *fronts* (SANTOS, 1996, p. 247-248).

A expansão irregular desta agricultura modernizada em pontos selecionados no território brasileiro autoriza-nos a falar em *fronts* agrícolas, no plural, porque seus eventos singulares tocam o território de maneira descontinua (FREDERICO, 2009, p. 27). As áreas de expansão se ramificam em diferentes direções: oeste do Pará, sul de Rondônia, norte do Mato Grosso, oeste da Bahia, sul do Maranhão e do Piauí, norte do Tocantins.

O sistema de produção agrícola modernizado nos novos *fronts* tem referência planetária e é influenciado pelas mesmas leis que regem os demais sistemas de atividades econômicas. Assim, a competitividade, característica do período atual, induz a uma difusão deste modelo de agricultura, exigente de ciência, de técnica e de informação que permite um aumento considerável da produtividade (SANTOS, 2000, p.88-89). Novas solidariedades decorrem desse novo uso do território brasileiro, conformando verdadeiros círculos espaciais de cooperação para possibilitar a eficiência do processo de produção dessas *commodities* agrícolas: sementes, fertilizantes e herbicidas, culturas de entressafra (soja e trigo no mesmo campo), bancos de germoplasma, créditos públicos e privados e pesquisas (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p.118; RAMOS, 2001, p. 21, NASCIMENTO JÚNIOR, 2006, p. 73).

Especializam-se os lugares e acentua-se a divisão territorial do trabalho. É essa nova e racional divisão territorial do trabalho que permite que a produção nos novos *fronts* seja bem sucedida. Nos lugares onde se conformam os novos *fronts* de agricultura modernizada, os produtos agrícolas ligados ao sistema de produção da soja (grão, farelo e óleo) são pouco consumidos. As tecnologias utilizadas e as formas de financiamento desta produção são exógenas à região e os preços da *commodity* definidos internacionalmente.

A especialização regional produtiva é autorizada, também, pela evolução dos sistemas de transportes que permitem o aumento dos fluxos de mercadorias. A complementaridade exigida para a realização da produção nestas regiões funciona como combustível para o desenvolvimento dos sistemas de movimento em território brasileiro.

Essa especialização regional produtiva compõem a nova "face" da divisão territorial do trabalho e dos sistemas de produção no período atual (LAMAS, 2007, p. 15). Com a difusão dos transportes e das comunicações são criadas as condições para que os lugares se especializem, sem a necessidade de produzir tudo para sua reprodução. Dessa forma, ao passo

que a economia local deixa de ser predominantemente autárquica, estabelece-se uma crescente divisão territorial do trabalho (ARROYO, 2001, p.52).

A conformação de regiões produtivamente especializadas está alicerçada na integração logística do território nacional, a partir da expansão e consolidação dos macro-sistemas de engenharia para transportes, energia e comunicações, com participação fundamental do Estado como promotor de políticas voltadas à sua construção, através dos PPAs. Os modernos sistemas de engenharia de transportes e de comunicações expandiram-se, viabilizando o território nacional para atender às necessidades do agronegócio, possibilitando a integração logística, interligando áreas produtoras a portos modernizados e autorizando assim o uso corporativo de pontos selecionados do território nacional.

De acordo com Leandro Trevisan (2007, p.2), o uso da logística foi incorporado pelas grandes empresas privadas após o final da 2ª Guerra Mundial e tornou-se elemento constitutivo do circuito produtivo já no início da década de 1970 quando passaram a atuar segundo um modelo de acumulação mais flexível e em escala planetária. A atividade logística está ligada diretamente às demandas de competitividade territorial de grandes agentes hegemônicos com as possibilidades oferecidas pelos modernos macro-sistemas de comunicações ou informacionais e pelo uso intensivo de técnicas gerenciais.

A intensificação do uso da atividade logística[2] no Brasil se deu no início da década de 1990. A abertura comercial da economia brasileira levou as grandes corporações privadas instaladas em território nacional a constituírem estratégias baseadas na logística e nas tecnologias da informação, sob a égide do discurso da competitividade, ou seja, para competirem no mercado internacionalizado, fazia-se necessário utilizar-se da logística. Ainda na mesma década (1990), a logística empresarial é incorporada ao discurso político do planejamento e assume fundamental importância na determinação de prioridades orçamentárias das diversas esferas do Estado (união, estados e municípios) (TREVISAN, 2007).

[2] A atividade engloba consultorias logísticas, empresas de rastreamento e monitoramento de carga, empresas de carga expressa, fabricantes de *softwares* de gerenciamento e fabricantes de equipamentos como paleteiras, niveladores de docas, entre outras (TREVISAN, 2007).

A produção nos novos *fronts* agrícolas na Região Central do Brasil, que estão distantes dos portos e apresentavam ainda escassos sistemas de transportes, passa a ser viabilizada pelo Estado que equipa o território com macro-sistemas de engenharia para circulação e faz a concessão desses serviços públicos de transporte para empresas privadas (CASTILLO, 2004, p. 86). Esses macro-sistemas de engenharia para circulação, entretanto, têm um uso monofuncional, transportando uma variedade pequena de produtos. Especialização e monofuncionalidade caminham juntas, da produção aos portos, passando pelas rodovias e ferrovias (VENCOVSKY, 2006, p. 101).

A difusão espacial das modernizações no território brasileiro redefine a divisão territorial do trabalho e propõe novos cimentos regionais, através de especializações produtivas. Esse movimento, nos últimos vinte anos, é capitaneado pelas grandes empresas e suas políticas territoriais, redefinindo os circuitos espaciais de alguns produtos e ampliando seus respectivos círculos de cooperação no espaço (CASTILLO, 2004).

O controle e o uso dos modernos sistemas de circulação e comunicação pelas grandes empresas, somados a um conjunto de normas e acordos políticos que no período atual também são condizentes com os interesses das grandes corporações, autorizam aos agentes hegemônicos usar e reorganizar constantemente o território segundo seus próprios propósitos. Podemos dizer, então, que os macro-sistemas para circulação e comunicação podem a um só tempo compreender vetores de ordem e desordem para os lugares onde se instalam, pois ao passo que engendram exclusivamente uma lógica racional capitalista, ignoram os anseios gerais da sociedade; o território é tecnocientificamente modernizado e simultaneamente um conjunto variado de tensões se estabelece nos lugares submetidos a interesses extrovertidos (SANTOS, 2000; TREVISAN, 2007, p.8).

3.1 A fluidez necessária às *commodities* agrícolas da Região Central do Brasil

Como nos assevera Milton Santos (2000), no atual período histórico de economia globalizada, diferentes empresas e atividades atuam em pontos ou áreas do território e o conformam como base material e recurso favorável à viabilidade ótima para a produção, a circulação e distribuição das mercadorias. Visto assim, o território nos aparecerá como um rendilhado formado pelas respectivas topologias de empresas (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 290).

A implantação do projeto de modernização neoliberal tem permitido um fortalecimento do poder de atuação das grandes empresas na regulação e uso do território. Estas grandes empresas envolvem também outras empresas (industriais, agrícolas e de serviços) em sua lógica e acabam por influenciar de forma decisiva as políticas de planejamento do Estado, sendo capazes de ditar regras e direcionar ações de acordo com seus próprios interesses.

No caso dos macro-sistemas de engenharia para transportes, grandes empresas privadas, principalmente as ligadas ao agronegócio no Brasil, pressionam o Estado brasileiro, para que este realize grandes investimentos na modernização dos portos, das rodovias e das ferrovias em território nacional principalmente nas regiões Centro-Oeste, Amazônica e Nordeste, isso porque, são esses macro-sistemas de engenharia que possibilitam a fluidez do território e asseguram a estas empresas a capacidade de tornarem-se competitivas no mercado internacionalizado.

Os sistemas de movimentos e de comunicação são elementos de fundamental importância na conquista e manutenção do poder para os agentes hegemônicos. Através do controle desses sistemas é possível articular suas atividades produtivas em todo o globo e fazer chegar aos mais distantes lugares sua voz de comando (TREVISAN, 2007, p.23).

O alargamento do sistema de produção agrícola modernizado da soja para as regiões Amazônica e Nordeste impôs a necessidade de tornar fluidos os lugares e o entorno de onde se instala (GIORDANO, 2000; FREDERICO, 2004; TOLEDO, 2005; VENCOVSKY, 2006). Alguns lugares selecionados em estados das regiões Amazônica e Nordeste do Brasil tornam-

se um alternativa de investimentos para as grandes corporações transnacionais. São escolhidos lugares ainda capazes de acolher mais facilmente sistemas de objetos e ações modernizados, além de estarem mais próximos dos principais mercados consumidores desta *commodity* produzida em grande escala na Região Central do Brasil (União Européia, EUA e China).

A difusão dos sistemas de movimento no território brasileiro tem sido um elemento essencial para a expansão do capitalismo mundial, quando se torna imprescindível colocar a produção em movimento (SANTOS, 1996, p.219; FREDERICO, 2004, p. 8). Desde a década de 1990, os corredores de exportação autorizam o escoamento das grandes safras agrícolas da Região Central do Brasil, viabilizando o território nacional para uso corporativo.

Os *fronts* da soja são áreas do território brasileiro de ocupação mais recente, e que, portanto, ainda são mais rarefeitas em densidade tecnocientífica, principalmente com relação aos meios de transporte. Na região Centro-Oeste (maior produtora nacional de soja), dos 224.953 km de rodovias existentes, apenas 17.204 km são pavimentadas, representando uma densidade de apenas 10,7 km para cada 1.000 km², entre as piores densidades do país (GEIPOT, 2000). A criação dos corredores de exportação, proposta no PPA 1996-1999, e mantida pelos PPAs sucessores, como solução para este "gargalo" cria redes de uso quase exclusivo e internacionaliza a produção agrícola.

De acordo com Ricardo Castillo (2004), as novas áreas ocupadas para a produção agrícola, principalmente da soja (Centro-Oeste, Triângulo Mineiro, Rondônia, Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí), além de mobilizar considerável aparato técnico-científico para a produção (elaboração de sementes selecionadas, técnicas de manejo do solo, maquinário e insumos agrícolas, entre outros), têm provocado também uma profunda transformação na organização do território no que diz respeito aos transportes e comunicações. Para o autor, a busca por uma agricultura competitiva tem gerado: uma sofisticação dos circuitos espaciais produtivos e dos círculos de cooperação à custa de grandes investimentos do Estado; dependência crescente de informação (técnica e financeira) cada vez mais sofisticada; obediência a normas internacionais de qualidade; novo perfil do trabalho no campo; informacionalização da produção agrícola (agricultura de precisão, monitoramento agrícola por sensoriamento remoto orbital) e difusão do uso de sistemas de rastreamento e monitoramento de veículos para o transporte de carga (CASTILLO, 2004, p. 80-81).

Assim, a logística empresarial racionaliza determinados circuitos espaciais da produção e seus círculos espaciais de cooperação, garantindo maior eficácia e ampliando a escala de ação das empresas: trata-se de garantir fluidez e alcançar maiores níveis de competitividade.

A capacidade de fluidez de um determinado território se dá em função da existência de um conjunto variado de sistemas de objetos técnicos (portos, aeroportos, hidrovias, ferrovias, entre outros) e de uma base normativa que possibilitem a realização, racionalização e aceleração cada vez maior dos fluxos (TREVISAN, 2007, p. 24).

A implantação do projeto de modernização neoliberal no Brasil já assegurou, por exemplo, a privatização dos sistemas ferroviários pertencentes à RFFSA e à FEPASA. No processo de privatização das ferrovias foram criadas 12 empresas, restando três grandes grupos controladores: a América Latina Logística, a Brasil Ferrovias e o sistema da Vale do Rio Doce. O transporte da soja é realizado basicamente por três ferrovias: a América Latina Logística, a Ferronorte (e Ferroban), e a Estrada de Ferro Carajás (e Ferrovia Norte-Sul).

As Parcerias público-privadas e a forte pressão das grandes empresas privadas ligadas ao agronegócio buscam contornar a má situação da malha rodoviária brasileira com diversos projetos de construção de modais alternativos ao rodoviário, como a Ferronorte e a Hidrovia do Madeira. Há também outras obras planejadas como a construção da Hidrovia Araguaia-Tocantins e a pavimentação da BR-163 (Cuiabá-Santarém).

Um conjunto de ações, tanto do poder público como da iniciativa privada em comunhão política, orientam a distribuição seletiva de grandes sistemas de engenharia para a viabilização da produção de soja para exportação aprofundando a divisão territorial do trabalho e o uso corporativo do território brasileiro. Poderíamos falar, então, na produção de espaços alienados, ou seja, grandes estruturas que interligam regiões produtoras de *commodities* aos portos de exportação, atendendo a interesses externos ao território nacional e mostrando pouca preocupação com o mercado interno (ISNARD, 1982; CASTILLO, 2004). Para Ricardo Mendes Antas Jr. (2003, p.79) a consolidação de normas jurídicas exógenas e rígidas impõe, aos vários lugares onde a ordem global se instala, uma solidariedade organizacional fundada na informação fria e insensível, organizando territórios conforme os objetivos das corporações e instituições transnacionais.

O uso destes grandes sistemas de engenharia é quase exclusivo: a hidrovia Madeira-Amazonas, que liga o porto de Porto Velho (RO) aos portos fluviais de Santarém (PA) e Itacoatiara (AM), é usada principalmente pelo Grupo AMaggi, mas também pela Bunge e pela Cargill. O grupo Caramuru (*trading* brasileira) é o principal usuário da hidrovia Tietê-Paraná, a partir do terminal graneleiro de São Simão (GO) (CASTILLO, 2004).

Em uma região desprovida de infra-estruturas de transportes, como o Centro-Oeste, o avanço desses sistemas que tendem à monofuncionalidade tem sido a regra, e mais, com o apoio do próprio poder público (nas esferas federal, estaduais e municipais), gerando enrijecimento, vulnerabilidade e fragmentação territorial (CASTILLO, 2004; VENCOVSKY, 2006).

3.2 A estruturação do sistema portuário brasileiro – Retrospecto

O sistema portuário brasileiro atualmente é constituído por quarenta portos públicos organizados. A maioria deles localiza-se ao longo de mais de 7,4 mil km da costa brasileira, sob a administração da Companhia das Docas, concessionárias estaduais ou privadas, e diversos terminais de uso privativo e instalações portuárias privadas, que operam cargas próprias e de terceiros.

Os portos brasileiros representam a porta de entrada e de saída de muitos produtos e matérias-primas no país. Por ano, são movimentados milhões de toneladas de carga nestes portos, fluxo que faz parte de um sistema logístico orquestrado internacionalmente. Dados do Ministério dos Transportes mostram que as cargas movimentadas pelos portos do Brasil vêm crescendo ano a ano. O movimento de cargas saltou de 387 milhões de toneladas em 1995 para 529 milhões de toneladas em 2002, para 649,4 milhões em 2005 e para 692,3 milhões de toneladas em 2006 (CARVALHO, 2005, p. 12; SINDMAR, 2007).

A maior parte dos portos brasileiros foi construída no início do século XX. Ao longo do século ocorreram transformações e adequações, para que pudessem atender as demandas e necessidades dos mercados externo e interno. Com a adoção do projeto de modernização neoliberal a partir da década de 1990 e o imperativo da competitividade aliado ao discurso da modernização e da integração logística do território nacional, os portos brasileiros passaram a

ser tratados como obsoletos e, então, constitui-se um movimento empresarial de pressão para que fossem "modernizados". Reiteramos aqui que este projeto de modernização trata apenas da melhoria no aparato técnico dos portos; dos macro-sistemas de engenharia que permitem aprimorar a carga e descarga e a fluidez das mercadorias, sem proporcionar qualquer tipo de melhoria nas relações de trabalho (que foram precarizadas) ou nas condições de educação, saúde e infra-estrutura urbana, ou seja, em qualquer dos direitos sociais, dos lugares onde se instalam.

Periodizar a evolução técnico-normativa do meio geográfico brasileiro, principalmente dos portos no Brasil, de um modo geral, permite-nos compreender as principais mudanças impostas recentemente pela "Lei de Modernização dos Portos", parte constituinte das políticas do Estado "renovado" e do novo Planejamento feito no Brasil através dos PPAs e do Plano Nacional de Desestatização, que possibilitaram as concessões e o uso privado destes macro-sistemas de engenharia no país. Partindo da modernização e concessão dos Portos, intrinsecamente ligada ao atendimento dos reclamos empresariais e econômicos do período – podemos analisar as ações privatistas do Estado brasileiro nas últimas décadas, que não se dão apenas pela concessão e venda de terminais portuários, ferrovias, rodovias, empresas, bens e serviços, mas também pela adoção de uma racionalidade privatista sistematicamente imposta a diversos pontos selecionados do território nacional.

A história dos portos no Brasil vai desde as rudimentares instalações, implantadas logo após o descobrimento, até os grandes complexos portuários e terminais especializados existentes hoje ao longo de toda sua costa. Esta evolução teve alguns marcos significativos: em 1808, com a denominada "abertura dos portos às nações amigas", empreendida por D. João VI; no final do século XIX, com as principais concessões para exploração dos portos organizados e das ferrovias que os acessam; e mais tarde a implantação de terminais especializados, compatíveis com a industrialização do pós-guerra, como instrumento da prioridade exportadora dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's), nos governos da ditadura militar.

Com a Proclamação da República (1889), as Administrações dos Portos foram privatizadas. A primeira administração privatizada foi a do Porto de Santos, em seguida a do

Porto do Rio de Janeiro. Somente em 1934, no período do "Estado Novo[3]", cria-se um programa de estatização no qual os portos são vistos como capazes de levar ao crescimento econômico almejado pelos governantes. Os portos ficam então sob o comando do Estado. Seguindo os critérios de centralização propostos pelo Governo Federal do período, iniciado no Estado Novo e intensificado após 1964, com o Golpe Militar, consolida-se o modelo Monopolista Estatal de gestão para o Sistema Portuário Nacional.

De acordo com Santos & Silveira (2001, p. 58), é o poder público, por intermédio do Ministério dos Transportes, quem comanda o processo de modernização portuária nesse período, criando em 1964, a Comissão Especial para a Coordenação dos Serviços Portuários (COSEPS). O principal objetivo era dar fluidez e reduzir os custos das operações. A Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), responsável pela movimentação de ferro, carvão e produtos siderúrgicos teve participação fundamental neste processo.

Construídos pela iniciativa privada, através de contratos de concessão pública, os grandes portos brasileiros, vão, aos poucos, sendo incorporados pelo Estado. Esse processo, que visava ampliar e modernizar a capacidade portuária nacional atingiu o seu auge durante o Governo Geisel, com a constituição da Empresa de Portos do Brasil S/A (Portobrás), em 1975.

A Portobrás era responsável pela gestão dos portos públicos brasileiros, diretamente ou através das Companhias Docas[4]. A Portobrás controlava as administrações portuárias, as concessionárias e as administrações hidroviárias, além de definir os programas orçamentários, as políticas tarifárias e de pessoal e as decisões sobre novos investimentos, além de responsabilizar-se pela manutenção da estrutura Portuária (VELASCO, 1996). Nesse período

---

[3] Sistema político implantado no país por Getúlio Vargas, a partir de 10 de novembro de 1937. Através da cadeia de estações rádio-difusoras, o então Presidente anunciou a implantação do Estado Novo sob a justificativa de conter uma ameaça de golpe comunista no Brasil. A Constituição implantada ampliava os poderes presidenciais, dando a Getúlio Vargas a capacidade de intervir nos poderes Legislativo e Judiciário e indicar os Governadores de estado.

[4] Substituindo o antigo Departamento de Nacional de Portos e Vias Navegáveis, a Portobrás assumiu o controle das Companhias Docas dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Maranhão, Rio Grande do Norte, Ceará, Pará e Bahia, bem como a administração direta de nove outros portos, em que se destacavam os de Recife, Manaus, Cabedelo e Maceió. Além de controlar ou administrar diretamente esse grande sistema portuário, a empresa detinha também as funções regulatórias de coordenar, supervisionar e fiscalizar o sistema de hidrovias e os terminais privativos (VELASCO, 1996).

foram criadas a Delegacia do Trabalho e dos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo cuja função era normatizar as operações e controlar as taxas portuárias.

Ainda entre as décadas de 1960 e 1970, com produção agrícola de café, cana-de-açúcar e cítricos voltada, essencialmente, para o mercado internacional, aumentam as importações de insumos e a necessidade de fluidez para o território. Na década de 1970, o Porto de Santos é reequipado com silos, descarregadores, um terminal de fertilizantes, um terminal para granéis líquidos, carga e descarga de granéis sólidos e armazéns (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 59). Implantam-se um maior número de objetos especializados no território a fim de torná-lo mais eficiente para o mercado.

Em meados da década de 1970, as inovações técnicas no Porto de Santos possibilitaram a melhoria na fluidez das trocas de mercadorias. A informatização do controle aduaneiro das cargas desembarcadas e destinadas aos terminais retroportuários[5] alfandegados aperfeiçoa a fiscalização sobre os fluxos e elimina viscosidades burocráticas.

O Porto fluvial de Macapá (Amapá) foi instalado na década de 1980 para assegurar a entrada e saída de matérias-primas e insumos naquela região com pequena densidade rodoviária. Foram instalados também portos especializados em minérios: para manganês no Amapá, para Siderurgia no Amazonas (Siderama), para ferro no Rio Negro e para exportação de alumínio em Vila do Conde (construído em 1985 pela Albrás/Alunorte - de capital japonês) (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p.59).

Por outro lado, alguns portos mais antigos foram refuncionalizados: em Recife foi criado um terminal automatizado para escoar açúcar, em Areia Branca foram implantados novos macro-sistemas de infra-estruturas para exportação de sal. Os portos do Espírito Santo, além do escoamento dos produtos locais, passaram a atuar como complementares aos portos do Rio de Janeiro sendo usados como um corredor de serviços.

Nos anos 1970, a companhia Vale do Rio Doce havia implantado o Porto de Tubarão (ES), especializado em minérios e em Vitória (ES) as infra-estruturas necessárias ao

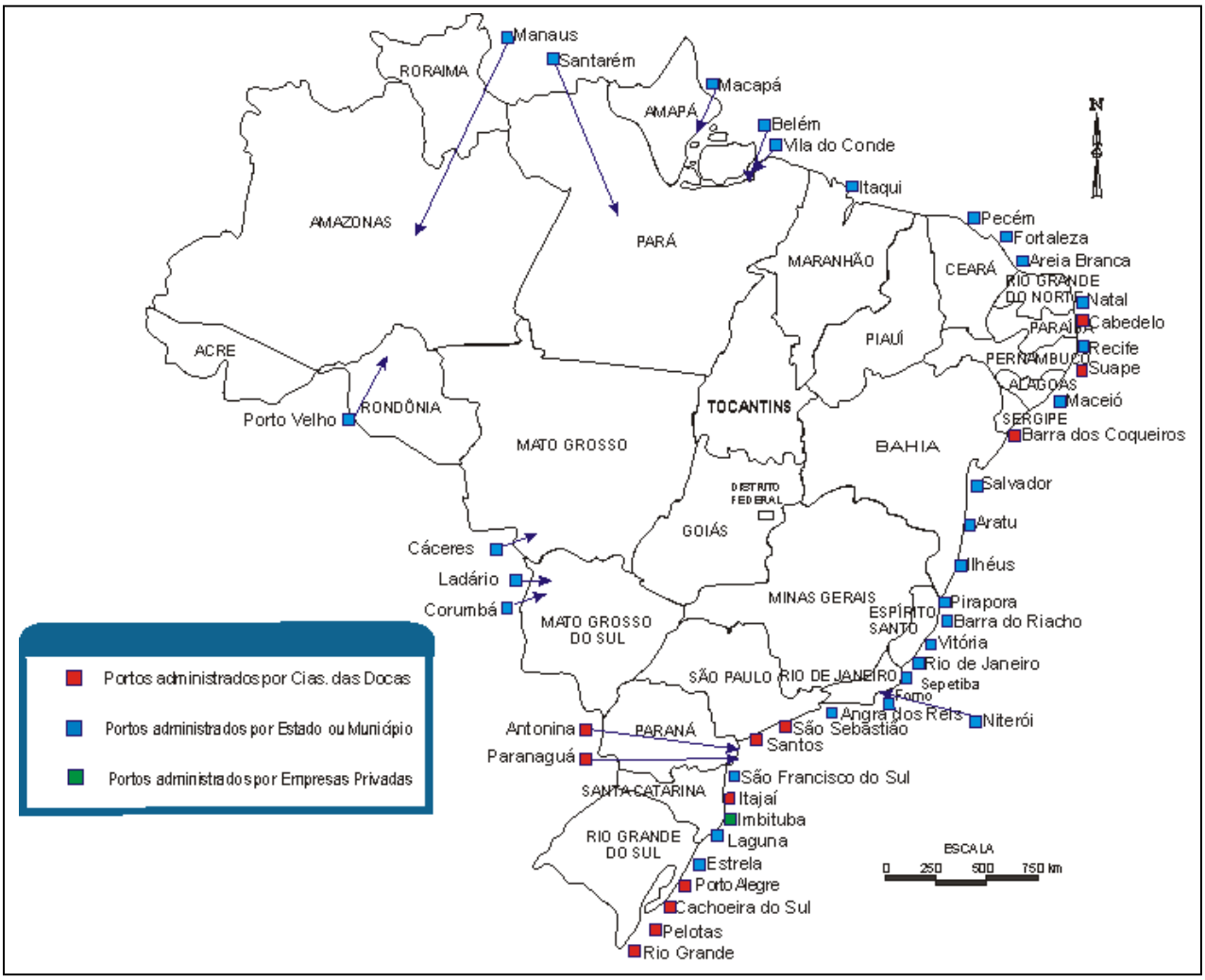
[5] Retroporto é o nome que se dá para a área de armazenamento e controle das cargas que chegam ao porto. Atualmente os retroportos recebem os produtos acondicionados em contêineres, que depois de registrados e inspecionados pela Fiscalização Aduaneira, são levados em caminhões até o seu destino.

carvão. O Porto de Sepetiba (RJ) foi tecnocientificamente adensado para especializar-se no escoamento do minério de ferro vindo de Minas Gerais (VARGAS, 1994; SANTOS & SILVEIRA, 2001).

Na Região Concentrada, os portos de Imbituba e Charqueadas (RS), construídos no início do século XX, escoavam carvão produzido nas proximidades. Os novos portos da região, como Paranaguá (PR) e Estrela (RS), localizados em áreas de grande densidade técnica para circulação, como ferrovia e rodovias, destinavam-se a exportação de soja e trigo. Na Região Centro-Oeste, o porto fluvial de Cáceres (MT), historicamente ligado a exportação de milho, arroz e madeira do Mato Grosso e ao desembarque de cimento e derivados de petróleo, foi reequipado para o escoamento da soja nos anos 1980.

A produção petrolífera no Brasil criou também uma rede portuária sob o comando da Petrobrás, com terminais de funções exclusivas: Carmópolis (PR), Madre de Deus (BA), Almirante Tamandaré (RJ), Almirante Barroso (São Sebastião), Almirante Soares Dutra (Tramandaí, RS), São Francisco do Sul (SC), Tebig (RJ), Ilhéus (BA), Cabo Frio (RJ) e Paranaguá (PR). O mapa 9 mostra os principais portos brasileiros e seus atuais administradores.

Mapa 9: Portos brasileiros e seus atuais administradores



Fonte: DNIT, 2007.

Gradativamente, o território nacional é tecnocientificamente adensado para atender eficientemente as exigências dos mercados, prioritariamente do mercado internacionalizado, mas também do mercado interno e, seguindo as novas exigências da política das grandes empresas privadas no atual período, tornando-se mais fluido e mais competitivo.

Com a imposição do projeto de modernização neoliberal ao território nacional, no início dos anos 1990, a Portobrás foi extinta, por força da Lei nº 8029/90 - que dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da Administração Pública Federal - e teve início uma crise institucional e administrativa nos portos brasileiros. Esse processo conduziu a aprovação da Lei 8.630, em 25 de fevereiro de 1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”. A partir da criação de novas normas, estabelece-se um tipo de regulamentação que favorece as

ações da iniciativa privada, além da criação de organismos institucionais para dar suporte e garantir a execução desta Lei. Essa lei foi criada no inicio da década de 1990, no Governo Itamar Franco, presidente que levou a cabo os projetos de modernização propostos pela agenda neoliberal nacional, do primeiro PPA (1991-1995), em consonância com as exigências do Consenso de Washington.

3.3 A modernização do sistema portuário nacional a luz do projeto de modernização neoliberal

Na década de 1990, fortalece-se o discurso, que ampliado pela mídia, cria um clima, uma esfera de crenças na sociedade da necessidade de investimentos na modernização do sistema portuário nacional como requisito fundamental para retomada do crescimento econômico no Brasil. Para levar a cabo o projeto neoliberal de modernização, as elites pró-reforma apontavam a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações – para aumentar a eficiência dos serviços e reduzir seus custos – e de novas formas de regulamentação das operações e do trabalho nos portos (KAPPEL, 2007). Tais "avanços" implicavam, evidentemente, na concessão dos serviços portuários que possibilitaria progredir na liberalização deste sistema de atividades e estimulariam a competitividade entre os lugares.

A psicoesfera imposta pelo discurso político dominante dizia essa modernização era necessária para equiparar os obsoletos equipamentos dos portos brasileiros aos portos europeus, estado-unidenses e chineses, além de tentar convencer a todos, de que isso "não poderia ser feito com o dinheiro público", criando assim a "necessidade de privatizar" (TAVARES DE OLIVEIRA, 2007). Lembremo-nos que as regras basilares de reforma propostas pelo Consenso de Washington são a privatização, concessão e a desregulamentação.

A "Lei de Modernização dos Portos Brasileiros" reconfigura por completo o sistema portuário nacional. Para criar um ambiente dito mais competitivo e permitir investimentos privados, essa Lei rompeu com o conceito de Sistema Portuário Nacional, instaurando um novo modelo institucional, em que os portos públicos são entendidos como unidades individuais organizadas, e o Estado, embora permaneça como o detentor da infra-estrutura,

não mais atua como prestador dos serviços (LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS, 1993).

Neste novo modelo administrativo, a estrutura estatal é substituída por um sistema institucional complexo no qual cada porto, sob a regulação da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ[6]), se articula com o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e com o Órgão Gestor da Mão de Obra e os Operadores Portuários (OGMO).

Em linhas gerais, o CAP atua como órgão normatizador e regulador do porto. Ele se constitui de um conselho de representantes dos vários segmentos da atividade portuária[7]. A Autoridade Portuária, por sua vez, exercida quase sempre pelas Companhias Docas, é o organismo responsável pela gestão, exploração e administração do porto. O OGMO é criado para substituir os sindicatos e administrar a mão-de-obra portuária. A criação da "Lei de Modernização" autorizou a demissão dos funcionários públicos e reestruturou o sistema de contratações. Os Operadores Portuários, por fim, são os responsáveis pela execução dos serviços portuários propriamente ditos, que podem se efetivar através de arrendamentos de áreas / infra-estruturas específicas (ALBAN, 2004; CARVALHO, 2005).

---

[6] A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ foi criada pela Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001. É uma agência reguladora, vinculada ao Ministério dos Transportes. É entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial. Tem personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes. Com sede e foro no Distrito Federal, pode instalar unidades administrativas regionais. Sua finalidade é regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária (ANTAQ, 2007).

[7] O CAP é composto de representantes dos vários segmentos participantes da atividade portuária, agrupadas em quatro blocos:

I - Poder Público, com um representante da União – Presidente do Conselho – um do estado e outro do município sede do porto;

II- Operadores Portuários, composto por um representante da administração do porto, um representante dos armadores, um dos titulares das instalações privadas dentro do porto e um dos demais operadores portuários credenciados;

III - Usuários dos Serviços Portuários, com dois representantes dos exportadores e importadores, dois dos donos ou consignatários das mercadorias e um representante dos terminais retroportuários;

IV- Trabalhadores Portuários, com dois representantes dos trabalhadores avulsos e dois dos demais trabalhadores portuários.

No processo decisório, cada bloco tem direito a um voto, cabendo ao presidente do conselho decidir em caso de empate. Os diversos membros são indicados por suas respectivas entidades de classe e nomeados pelo Ministério dos Transportes (ALBAN, 2004).

Com essas transformações normativas, as operações portuárias passam a ser realizadas predominantemente pela iniciativa privada, por intermédio dos operadores portuários, empresas pré-qualificadas[8] para a execução da operação portuária na área do porto organizado[9], podendo explorar a totalidade do porto ou apenas arrendar terminais ou serviços (TOVAR & FERREIRA, 2006).

Existem três modalidades de transferência da operação das áreas portuárias públicas para a iniciativa privada, que revelam a visão mais privatista da nova legislação neste sistema de atividades:

- Concessão da administração portuária: Na concessão, a licitação é realizada na modalidade de concorrência e, nesse caso, a exploração de portos públicos poderá ser exercida por qualquer entidade privada que vencer a licitação.

- Qualificação e atuação de operadores portuários privados: Nessa forma, há um ato administrativo da autoridade portuária, para cumprimento de normas, para a qualificação e para a prestação de serviços de movimentação de cargas, efetuados exclusivamente pelos operadores privados; e

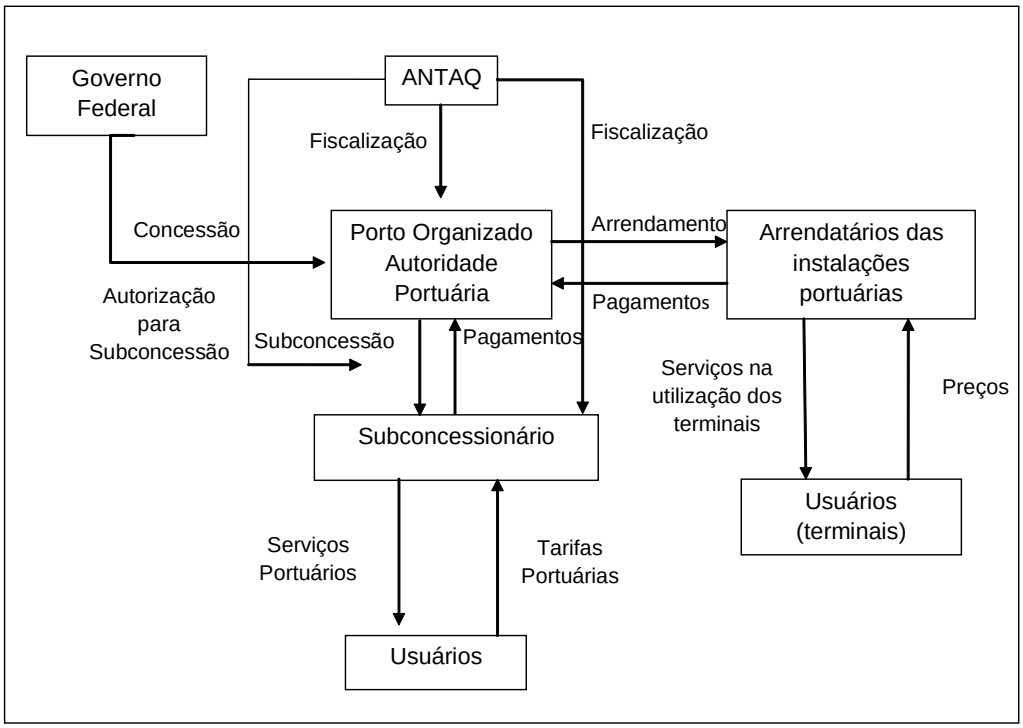
- Arrendamento de áreas e instalações portuárias: A exploração de atividades portuárias é efetuada com seleção por meio de licitação nas modalidades de concorrência ou leilão, exceto quando o interessado for titular do domínio útil da área, caso em que necessitará de autorização apenas na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (TOVAR & FERREIRA, 2006).

A figura 1 representa a nova estrutura organizacional-administrativa dos portos no Brasil:

Figura 1: nova estrutura organizacional-administrativa dos portos no Brasil

[8] Essa pré-qualificação nada mais é que o credenciamento junto à empresa que administra o porto que lhe dará o direito de desenvolver operações portuárias, conforme previsto em Lei.

[9] A área do porto organizado é um complexo que compreende a instalações portuárias, como ancoradouros, docas, cais, pontes e píers e atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, além da infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário como quebra-mares, eclusas e canais.



Fonte: TOVAR E FERREIRA, 2006. Org.: Márcio Toledo

Atualmente, os portos organizados podem ser explorados diretamente pela União ou por terceiros mediante concessão (opção mais aplicada a partir dos anos 1990). As instalações portuárias de uso público situam-se dentro da área do porto organizado e as de uso privado podem ficar ou não dentro da área do porto organizado. A exploração de instalações portuárias de uso privado pode ser para uso exclusivo ou para uso misto (para movimentar carga própria e de terceiros).

A diferença fundamental é que na modalidade exclusiva o titular não a explora comercialmente, sendo a instalação um prolongamento de suas dependências ou parque industrial. Nessa modalidade, o concessionário/arrendatário não se torna um prestador de serviços já que seu contrato com as Companhias das Docas não permite movimentar cargas de terceiros. Por outro lado, se o contrato de arrendamento autorizar o titular da instalação a explorá-la na modalidade de uso misto, este se torna um prestador de serviços aos usuários dos portos organizados que neles colocam suas cargas para exportação ou importação.

As ações do Governo Federal desde a década de 1990 tem se dado no sentido de consolidar as parcerias com a iniciativa privada dentro do regime dos portos organizados, concedendo as operações portuárias, transferindo a administração dos portos para os estados e

municípios, ou, no caso de portos ainda sob jurisdição federal, concedendo-lhes autonomia administrativa e financeira (NOBREGA & NANKANI, 2001).

Atualmente, o importador ou exportador que não for credenciado pela autoridade portuária para movimentar carga e quiser embarcar ou desembarcar seus produtos, tem que recorrer a uma empresa especializada e credenciada como operador portuário junto à administração do porto. Quando a exploração ocorre fora da área do porto organizado ou quando o terceiro possui o domínio do terreno, tem-se o porto privativo de uso exclusivo (movimentação de carga própria) e o porto privativo de uso misto (carga própria e de terceiros). A atuação do operador portuário é dispensável quando se tratar de porto privado seja de uso privativo ou de uso misto.

A qualificação de operadores portuários privados, o arrendamento de áreas e instalações e a implantação de terminais de uso privativo, exclusivo ou misto têm sido estimulados pelas políticas governamentais. Os terminais de uso privado já passam hoje de 117 (SOUZA, 2007).

Os portos concedidos e delegados no Brasil são:

Portos Concedidos:

- Porto de Imbituba (concessão privada até o ano 2012);
- Porto de Paranaguá (concessão estadual até o ano 2002 estendido até 2027);
- Porto de São Francisco do Sul (concessão estadual até o ano de 2011);
- Porto de São Sebastião (concessão estadual até o ano de 2007 estendido até 2032);

Portos Delegados

- Portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul, para o governo do estado do Rio Grande do Sul;
- Portos de Pindorama (Santa Vitória do Palmar/RS) e de Jaguarão/RS, para as respectivas prefeituras municipais;
- Porto de Itajaí, para o município de Itajaí/SC;
- Porto de Cabedelo, para o governo do estado da Paraíba;
- Porto de Itaqui, para o governo do estado do Maranhão;
- Portos de Santarém, Belém, Vila do Conde, Altamira, São Francisco, Marabá, Outeiro, Itaituba, Óbidos e Miramar, para o governo do Pará;
- Porto de Suape, para o governo de Pernambuco;
- Porto de Manaus, para o governo do estado do Amazonas;
- Porto de Porto Velho, para o governo do estado de Rondônia;
- Porto de Forno, para o município do Arraial do Cabo/RJ;
- Porto de Cáceres, para o governo do estado de Mato Grosso;
- Porto de Corumbá, para o município de Corumbá/MT.

O "Programa de Desestatização" dos portos brasileiros é executado por meio de dois subsistemas de ações principais: o de privatização dos serviços portuários e o de reestruturação das administrações portuárias.

A privatização dos serviços portuários consiste de diversas medidas para intensificar, gradual e permanentemente, o arrendamento de áreas e instalações portuárias para empresas privadas e privilegiar seu uso por operadores privados. A Autoridade Portuária (estadual ou municipal) é reestruturada, permanece pública, mas transfere, por concessão, a prestação dos serviços portuários para a iniciativa privada. A Autoridade Portuária permanece como gestora do patrimônio, "promotora do desenvolvimento portuário" e controladora das demais entidades públicas e privadas atuantes no porto.

A reestruturação administrativa apóia-se na Lei nº 9.277 de 1996, que autoriza a União, por meio do Ministério dos Transportes, a "delegar a administração e exploração dos portos públicos a estados e municípios" (LEI Nº9.277/96). O prazo estipulado para a delegação é de no máximo 25 anos, prorrogável por igual período (DNIT, 2007).

A participação do Governo Federal é mantida nos investimentos em infra-estrutura portuária. Os recursos do orçamento público, previstos em programas como o PAC, por exemplo, são destinados, preferencialmente, para a execução de projetos de dragagem, acessos terrestres, projetos de meio ambiente, segurança e em projetos pioneiros de infra-estrutura para a alavancagem de novos investimentos privados, ou seja, ao Estado cabe arcar com as obras mais onerosas e de maior risco. Restam para a iniciativa privada apenas a utilização e a manutenção dos macro-sistemas de engenharia modernos instalados nos portos. Uma vez que o investimento de maior risco é do Estado, para a iniciativa privada resta apenas lucrar.

A prioridade de modernização de alguns dos sistemas de movimentos para a exportação da soja no Brasil, nas primeiras PPPs, foi assim justificada: a expansão da ferrovia Norte-Sul, pela "expansão do agronegócio na região Centro-Oeste", pela "perspectiva de mineração na região Centro-Oeste do País" e pela "expansão agropecuária". No caso da Norte-Sul, a PPP seria importante, para "mitigar os riscos de demanda da operação na infra-estrutura ferroviária" (BERNARDO, 2005). Em 2006 foi aprovada também uma PPP para melhorias na rodovia BR-116 que liga o Sul e o Norte do Brasil, com volume significativo de tráfego de cargas para exportação e importação movimentadas ao longo do trecho entre a cidade de Feira de Santana (BA) e o estado de Minas Gerais. Como todo investimento relacionado à infra-estrutura tem retorno apenas em longo prazo e a rentabilidade não é sempre a mais atrativa, a participação do Estado é garantir que a iniciativa privada tenha, asseguradamente, retorno dos seus investimentos.

Os investimentos nos portos são justificados pela necessidade de integração logística interna do país e pela internacionalização da economia brasileira, uma vez que 76% do valor do comércio exterior brasileiro é movimentado por meio dos portos nacionais. Entre 1999 e 2004, o comércio exterior brasileiro por via marítima aumentou 78%, e as exportações cresceram 114%, passando de US$ 36 bilhões para US$ 78 bilhões. Em 2008, o comércio exterior por via marítima está em torno de US$ 100 bilhões (LACERDA, 2005, p. 299).

Após mais de uma década da publicação da Lei de Modernização dos Portos (1993), constata-se uma potente reformulação do sistema de gerenciamento das operações e também da mão-de-obra nos portos brasileiros: hoje, em função das exigências do mercado internacional, cerca de 90% dos serviços no porto são executados pela iniciativa privada (TAVARES DE OLIVEIRA, 2007; SANTOS NETO & VENTILARI, 2007). As demandas por fluidez para exportação de produtos como a soja têm causado a aceleração deste processo nos anos recentes. Promulgada a Lei, formam licitados 27 grandes terminais de uso público, firmaram-se mais de 80 contratos de adesão para operação de terminais de uso privativo e misto e constituíram-se 28 Conselhos de Autoridade Portuária e 25 Órgãos Gestores da Mão-de-obra do Trabalhador Portuário (XAVIER, 2006).

Arrastados pela lógica do projeto instrumental de modernização do território, os macro-sistemas de engenharia dos portos são atualizados para viabilizar os sistemas de ações de grandes empresas privadas, tornando o território mais fluido e pronto para atender suas demandas.

3.3.1 Portos internacionais como parâmetro para a modernização portuária nacional

As transformações nos portos, por meio de ações modernizantes no Brasil, não são uma experiência inédita, elas foram antecedidas em outros portos do mundo: nos últimos 25 anos os portos de quase todos os países passaram por amplas e profundas melhorias.

Novas demandas econômicas oriundas do período técnico-cientifico-informacional, coadunadas com uma nova forma de fazer política (neoliberalismo) que se difunde por todo o mundo, contribuíram para uma reformulação estrutural e administrativa dos portos em escala mundial. Entre as principais transformações, estão a substituição de equipamentos obsoletos, revisão das leis de trabalho e formas de contratação e a adequação ao uso de contêineres. O objetivo principal deste processo de privatização e concessão dos portos em diferentes lugares do mundo é nortear a busca pela competitividade, palavra de ordem do período, como forma de otimizar lucros.

A modernização do transporte marítimo, bem como o rápido crescimento do uso de contêineres, impôs transformações radicais ao sistema portuário mundial que tinha se tornado o que Monie & Vidal (2006, p.987) chamam de "elo fraco" das grandes redes logísticas mundiais. Conseqüentemente, nos anos 1980 e 1990, a maior parte dos países que realizam comércio internacional empreendeu reformas portuárias que aplicaram algumas receitas institucionais e operacionais guiadas, em grande parte, por políticas neoliberais a fim de conferir maior competitividade aos portos e a sua base produtiva nacional (MONIE & VIDAL, 2006, p. 983).

Recentemente, cidades portuárias de parte da Europa e alguns portos em via de reestruturação como Gênova, Barcelona ou Valência, por exemplo, foram dotados de parques logísticos a fim de agregar valor aos fluxos das mercadorias destinadas aos mercados de consumo regionais. Na Europa, 90% do comércio de mercadorias (e 40% do comércio interno da União Européia) passa pelos portos.

Muitos dos 1200 portos da Europa são importantes centros de logística para a recepção, armazenamento e processamento de materiais, mercadorias e serviços relacionados. O seu acesso a diferentes regiões da Europa torna-os fundamentais para o abastecimento de energia e matérias-primas necessárias para as indústrias e para a exportação de mercadorias.

Além disso, 350 milhões de passageiros passam anualmente pelos portos europeus para utilizarem os serviços de “ferries” e cruzeiros (COMISSÃO EUROPÉIA, 2008).

A modernização dos portos no Brasil foi declaradamente inspirada na modernização européia. Seguindo o exemplo do que aconteceu naqueles portos, as operações portuárias brasileiras têm se tornado cada vez mais automatizadas e tem ocorrido uma significativa redução dos postos de trabalho.

Os portos de Antuérpia, Ghent e Zeebrugge, na Bélgica, e Roterdã, na Holanda, são exemplares das transformações realizadas via densos investimentos - que ocorreram nas atividades portuárias em todo o mundo. Esses quatro portos europeus, juntos, geram um valor agregado de 40 bilhões de euros e em torno de 550 mil empregos diretos e indiretos. Eles movimentam cerca de 660 milhões de toneladas por ano (cerca de uma vez e meia a totalidade movimentada no Brasil), em uma contínua disputa por carga. Todos os quatro investem continuamente em equipamentos e preparo da mão-de-obra. Roterdã, com 40 quilômetros de cais, privilegiado com águas de 20 metros de profundidade, sem comportas, é capaz de entregar à tarde uma carga que chegou pela manhã do mesmo dia, na Bélgica, na Alemanha, na França ou na Grã-Bretanha (COMEX, 2008).

Outra tendência internacional seguida de perto pelo Brasil tem sido a de aumento da participação privada nos portos nas últimas décadas, principalmente nos terminais de movimentação e armazenagem de cargas. Os governos, de um modo geral continuam a ter importante participação nos portos. De acordo com *Commission of European Communities* (2001), cerca de 90% do comércio transportado por via marítima, nos países da Comunidade Européia, são movimentados em portos nos quais o investimento e outras decisões políticas e administrativas são, em vários graus, dependentes ou, pelo menos, influenciados por entidades públicas (LACERDA, 2005, p.302).

Em Portugal, onde tivemos a oportunidade de estudar os portos de Leixões, Lisboa e Sines há, tanto quanto no Brasil, um forte discurso político e midiático da necessidade dos portos em serem “competitivos” e da inevitabilidade de sua modernização técnica para alcançar o "desenvolvimento" e equipararem-se aos demais países da Europa, à custa de desregulamentação de todo e qualquer tipo de Lei, principalmente as trabalhistas. A psicoesfera conformada pelo discurso político neoliberal é bastante forte e impõe-se

hegemonicamente nos diferentes lugares do mundo. No caso dos portos, há sempre o imperativo de "tornarem-se Roterdã para serem competitivos". Em Portugal, atualmente, não há mais funcionários públicos trabalhando nos portos. A mão-de-obra é 100% privada desde 1994 depois de uma mudança feita na Lei. Neste sentido, a lógica do capital foi ainda mais perversa na Europa do que no Brasil.

Na Inglaterra os principais portos foram privatizados, pois havia uma crença de que a competição entre portos seria suficiente para disciplinar os custos portuários, visto que se trata de uma ilha em que todas as cidades médias e grandes encontram-se a menos de 160 quilômetros de pelo menos dois portos. Diferente da experiência inglesa (e européia de um modo geral), a autoridade portuária de Cingapura, na China, é uma empresa estatal que atua na construção de terminais de contêineres ao redor do mundo e os opera, além da própria China, no Camboja, Indonésia, Índia, Tailândia, Vietnã e Iêmen.

Além de Cingapura, outro exemplo internacional, fora da Europa, mostra a provisão pública da infra-estrutura portuária com gestão Estatal, como a administração portuária de Nova Iorque (LACERDA, 2005, p.309). A autoridade portuária do Porto de Nova Iorque é uma agência pública que não recebe recursos financeiros dos governos e, para financiar suas atividades pode emitir títulos, cobrar taxas dos usuários de seus serviços e cobrar aluguéis pelo uso das áreas portuárias. Esta autoridade portuária é responsável também pela administração e manutenção das infra-estruturas, desde escritórios até pontes, túneis, áreas industriais, áreas à beira mar, aeroportos, sistemas de transportes e terminais portuários.

Nos Estados Unidos não existe uma autoridade portuária nacional e as responsabilidades públicas sobre os portos são dispersas pelos três níveis de governo – federal, estadual e municipal.

De acordo com Tovar & Ferreira (2006), os investimentos em infra-estrutura portuária são realizados de diversas formas: existem fundos municipais, como no norte da Europa (Holanda, Bélgica e Alemanha), nos quais a responsabilidade pela política portuária é dos governos locais; existem os modelos de investimentos realizados pelos governos centrais dos países, além do modelo, mais liberal, de tentativa de auto-financiamento portuário, em que os recursos para investimentos têm origem em empresas privadas ou nas tarifas portuárias arrecadadas pela autoridade portuária. Sem esquecermo-nos de que a construção das infra-

estruturas nesses portos permanece nas mãos do Estado, que arca com a parte mais onerosa, que é sua construção.

Referência mundial em termos portuários, o Porto de Roterdã, na Holanda, é considerado o mais moderno e um dos mais movimentados e eficientes do mundo. Neste porto, o grau de informatização é tamanho, que há, até mesmo, um "*ghost terminal"*, assim denominado porque praticamente não são vistos trabalhadores dirigindo caminhões ou manobrando empilhadeiras (MARCHETTI & PASTORE, 2006, p. 13). É isso que se dá como tendência nos processos de modernização portuária em todo o mundo, ou seja, infra-estruturas extremamente modernas e eficientes e a demissão maciça de trabalhadores.

Em Portugal, o imperativo da competitividade também conduziu as políticas de modernização dos portos. Os três principais portos nacionais – Lisboa, Leixões, e Sines - são alvo de projetos para a criação de uma plataforma tecnológica comum, disponível em cada porto, que permitirá interligar os diversos agentes que participam nos movimentos de navios e mercadorias. Os investimentos estimados para tais obras são de 2,5 milhões de euros (DIÁRIO DE NOTICIAS, 2008).

3.4 Os sistemas de movimentos no território nacional

Nos novos e novíssimos *fronts* de produção de soja o território é viabilizado para atuação das empresas com a construção de macro-sistemas de engenharia para transportes financiados pela sociedade, mas utilizados por um número reduzido de corporações transnacionais. Desta forma, o Estado se torna um dos financiadores da modernização alienada do território.

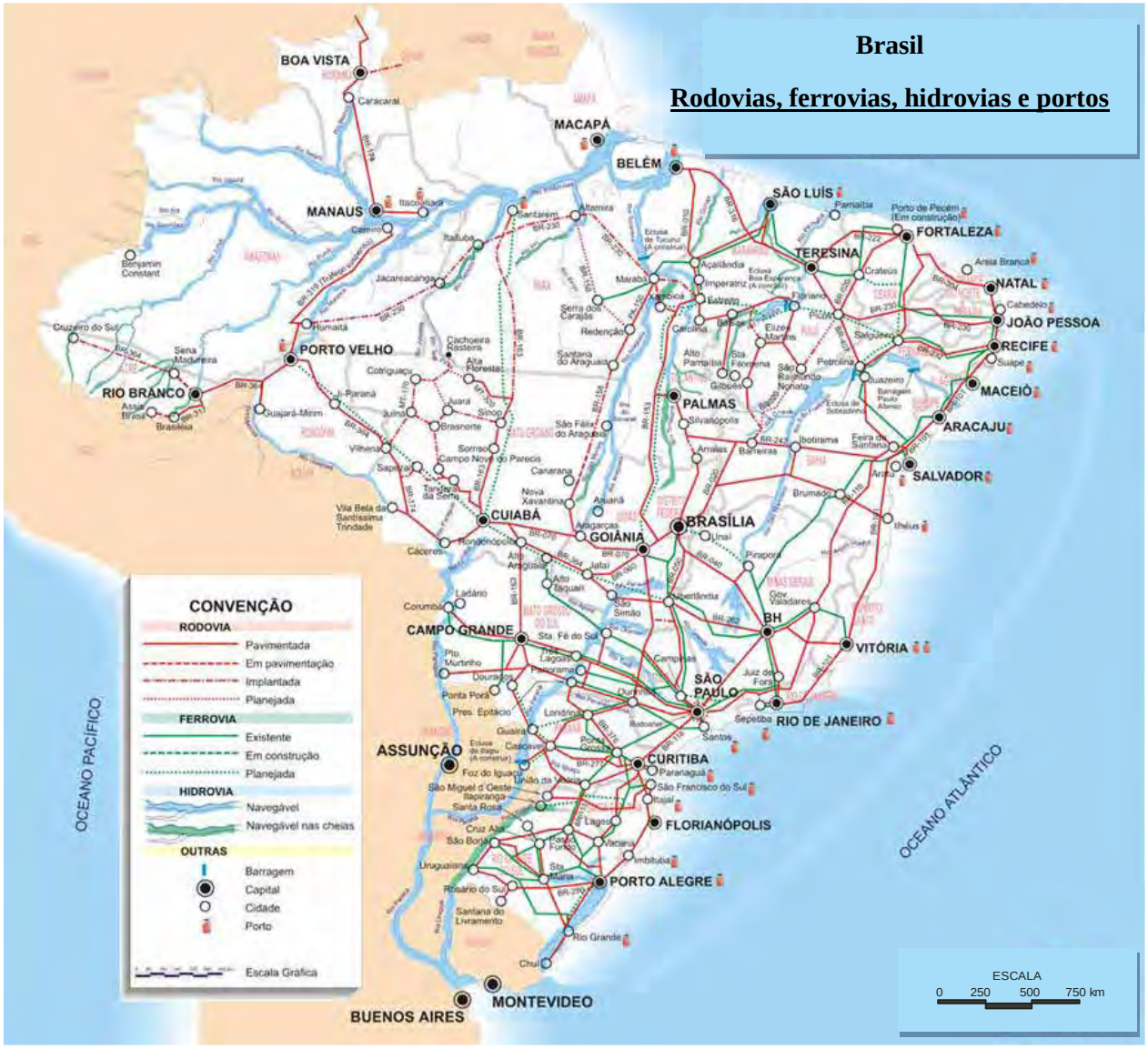
Na elaboração dos Planos Plurianuais tem sido apresentado um discurso político pautado na adoção de uma proposta de desenvolvimento assentada nas idéias de logística e competitividade para a redução do chamado "Custo Brasil", associada a grandes obras de infra-estrutura. (GALVÃO & BRANDÃO, 2003, p.195),

Os corredores imprimem uma racionalidade ainda mais rígida no uso do território, de modo que os circuitos espaciais de produção se organizem vantajosamente e as regiões produtoras se completem solidária e organizacionalmente com áreas ou pontos distantes, como os portos, por exemplo. Para Vítor Vencovsky (2006, p. 104), esses Corredores ou Eixos poderiam ser considerados "pontes" ou "túneis" do território, uma vez que apenas interligam pontos luminosos do território e podem não trazer qualquer contribuição econômica ou social efetiva para o país.

Esses corredores permitem aos agentes hegemônicos que os controlam a conquista da "velocidade", que é um dos parâmetros requeridos para a competitividade no período atual (VENCOVSKY, 2006, p. 104). E, atendendo à necessidade de apenas algumas firmas, tal velocidade põe-se a serviço da política de um grupo reduzido de empresas. A velocidade passa, então, a ser um dado da política e não da técnica (SANTOS, 2002, p. 162-164).

O mapa 10 mostra a multimodalidade dos transportes (rodoviário, ferroviário e hidroviário) e as densidades e rarefação nas diferentes regiões do Brasil.

Mapa 10: Multimodalidade no Brasil - 2002



Fonte: DNIT, 2009.

Esses sistemas de movimentos realçam ainda o aumento da desigualdade entre as diversas regiões do território brasileiro. A criação desses sistemas de fluidez (densidades técnicas e normativas) gera compartimentações do território porque valoriza apenas pontos de interesse das empresas com a complacência de um poder público que se dedica a organizar o território para as elas (FREDERICO, 2004, p. 163).

Esses corredores, no entanto, não promovem o prometido desenvolvimento regional em território brasileiro, já que os investimentos seletivos são definidos pelo mercado e focados na competitividade de empresas privadas (ARAÚJO, 1998, p. 177). Estes corredores, que possibilitam transferir à distância produtos e ordens, simultaneamente fazem com que as especializações produtivas sejam solidárias em nível mundial e permitem que áreas inteiras permaneçam nominalmente no território, fazendo parte do mapa do país, mas totalmente a parte do seu controle soberano (SANTOS, 1996, p. 241; SANTOS, 2002, p. 89).

3.5 A integração logística do território para o escoamento de *commodities* agrícolas

As grandes empresas ligadas ao agronegócio no caso da soja controlam redes de escoamento próprias para movimentar os grãos, como o caso da hidrovia do Madeira (e os terminais graneleiros do Porto de Santarém e de Porto Velho Itacoatiara) e terminais da hidrovia do Tietê, ferrovias Norte-Sul, Carajás (terminais graneleiros em Itaqui), Ferronorte (terminais especializados em granéis sólidos e líquidos) e em Santos e Paranaguá entre outros, além da pavimentação de estradas vicinais. Um número reduzido de empresas e de transportadoras faz uso dessas redes, o que intensifica ainda mais o uso corporativo desses sistemas técnicos (FREDERICO, 2004, p.75). As principais operadoras de transporte de produtos agrícolas brasileiros são a ALL, a Ferronorte, a CVRD, a Bunge e o Grupo Amaggi.

A soja, por ser um produto de grande volume e baixo valor agregado, deve ser transportada, preferencialmente, por ferrovias e hidrovias (CAIXETA FILHO & GAMEIRO, 2001). Tanto que os investimentos recentes na Ferronorte e a melhoria da logística ferroviária no Porto de Santos (SP) podem fazer o porto paulista superar Paranaguá (PR) no volume exportado de soja. Em termos de exportações ligadas aos produtos do circuito produtivo da

soja, destacam-se também os portos de Vitória (ES) e Itaqui (MA) e os portos fluviais de Santarém (PA), Itacoatiara (AM) e Porto Velho (RO). Dois portos do Sul, São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS), estão recebendo mais soja proveniente do interior gaúcho e de parte do Paraná graças à atuação da operadora logística América Latina Logística (ALL), que administra operações intermodais, com trem e caminhões.

Segundo cálculos do Geipot, a hidrovia do Madeira ajudou a desafogar as estradas brasileiras. Um comboio de barcaças possui capacidade para 18 mil toneladas e retira das rodovias nos eixos Cuiabá-Santos e Cuiabá-Paranaguá cerca de 600 carretas (considerando como veículo-tipo uma carreta de 30 toneladas).

A Bunge Alimentos e a Cargill Agrícola em parceria com a Codeba (Companhia Docas do Estado da Bahia) inauguraram um novo terminal de grãos no porto de Ilhéus em 2003, visando maior fluidez nas exportações da produção do farelo de soja proveniente das unidades produtivas das duas empresas na região. O investimento de R$ 4 milhões assegurou às empresas a redução de 15% na tarifa portuária cobrada pela movimentação de cargas (VALOR ECONÔMICO, 09/07/2003).

O Porto de Suape, em Pernambuco, também é visto como uma das novas alternativas para a atividade de exportação da soja. Por ele é possível escoar grãos e farelos provenientes da Hidrovia do Rio São Francisco. No entanto, Suape continua prejudicado pelo atraso na construção da Ferrovia Transnordestina, que poderá ligar o porto fluvial de Petrolina (PE) à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) em Salgueiro (PE), e de lá alcançar o mar.

A expansão da Ferronorte reduziu de US$ 40/t para US$ 18/t por trecho de 1.000 km os custos de transporte no Centro-Oeste. Em 2002, os controladores da Ferronorte uniram-se à concessionária Ferroban, antiga Fepasa, para criar a *holding* Brasil Ferrovias, em um sistema ferroviário de 4.400 quilômetros de trilhos, com 200 locomotivas e 10 mil vagões. A Brasil Ferrovias inclui também a malha noroeste, administrada pela Novoeste, que vai de Bauru (SP) a Corumbá (MS), e a Portofer, administradora da malha ferroviária interna do Porto de Santos.

Com a logística ferroviária melhorada, o Porto de Santos inaugurou em 2003 o Terminal 39 para estocar soja, com investimentos de R$ 32 milhões da brasileira Caramuru Alimentos e da Brasil Ferrovias. Com isso, o porto tem a possibilidade de movimentar até 2,5 milhões de toneladas de soja e farelo, o equivalente a 10% do total de soja e de farelo exportados pelo Brasil. O projeto da Ferronorte prevê a expansão dos trilhos do Mato Grosso

até Porto Velho (RO) e, em um outro ramo, do Mato Grosso até o porto fluvial de Santarém (PA). Ainda não há financiamento para a obra. A ferrovia está, por enquanto, parada em Alto Taquari (MT), com previsão de chegar a Rondonópolis (MT) e em Cuiabá. Os caminhões que levam a soja até os terminais da Ferronorte utilizam as rodovias BR 163, 364, e 70.

Atualmente, quatro ferrovias desembocam em Santos - Ferronorte, Novoeste, MRS e Ferroban. A América Latina Logística (ALL), concessionária da malha sul da Rede Ferroviária Federal, espera aumentar em 18% o transporte de grãos das regiões produtoras até o Porto de Paranaguá (PR), utilizando o caminhão e o trem. Atualmente, a falta de trens para carregar grãos do Centro-Oeste até o Paraná prejudica Paranaguá (PR).

Na Região Concentrada, um importante corredor da soja ainda pouco utilizado é a Hidrovia Tietê-Paraná, que transporta a soja de Goiás e Mato Grosso de São Simão (GO) até Pederneiras (SP), de onde os grãos seguem pela ferrovia Ferroban até o Porto de Santos. O caminho pelo rio é utilizado pelas esmagadoras Coinbra, ADM, Cargill, Bunge e principalmente pela brasileira Caramuru.

Na Região Amazônica, a soja é transportada principalmente pelos rios da Bacia do Amazonas, que podem receber cargueiros. Investimentos do governo federal e da iniciativa privada autorizaram o uso da Hidrovia do Rio Madeira, utilizada principalmente pelo Grupo AMaggi para transportar a soja através de barcaças de Porto Velho (RO) ao Porto de Itacoatiara (AM). De Itacoatiara, através do Rio Amazonas, saem os navios até o mar, levando a soja para os principais portos da Europa, como Roterdã, na Holanda, e Hamburgo, na Alemanha. A integração rodoviária é feita pela BR-164. Com o uso da hidrovia, os custos de transporte caíram pela metade, de US$ 110 para US$ 55 por tonelada (SIFRECA –ESALQ - LOG, USP, 2004). Enquanto intensificam-se os investimentos para exportar a soja através da Região Amazônica, continuam os investimentos estatais, via PPAs, nos tradicionais corredores da soja, que unem a Região Centro-Oeste (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás) a Região Concentrada (Portos de Santos e Paranaguá). Enquanto isso, no Nordeste, as empresas buscam novas alternativas em portos na Bahia (Porto de Ilhéus) e Pernambuco (Porto de Suape) para exportar a produção.

A exportação da soja produzida na Região Amazônica ocorre principalmente via Itaqui (MA), porto no qual desemboca a Estrada de Ferro Carajás (EFC), que começa em Carajás (PA) e é administrada pela Companhia Vale do Rio Doce (TOLEDO, 2007). A Vale também opera o trecho da Ferrovia Norte-Sul que liga o município de Estreito (MA) ao

município de Açailândia (MA). Este trecho se conecta também com a estrada de ferro Carajás em Açailândia. Além disso, a empresa é responsável pelo transporte do grão de Goiás e outras regiões produtoras até o complexo portuário de Tubarão, em Vitória (ES), pelas ferrovias Centro Atlântica (FCA) e Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM).

No estado Pará, a Vale vai investir também no aumento do tamanho da área do Porto de Vila do Conde, em Barcarena, a 100 km de Belém. Esse porto poderá receber a soja que virá da Hidrovia do Araguaia-Tocantins (quando em funcionamento) que, a partir de Nova Xavantina (TO), levará o produto do Tocantins até o município de Estreito (MA), de onde seguirá por trem até o Porto de Itaqui (MA).

O estado do Pará, no período de janeiro a julho de 2008, exportou o equivalente a US$ 5,5 bilhões (SECEX, 2009). O aumento mais significativo da área plantada com grãos no estado foi entre as safras 2001/2002 e 2002/2003, uma expansão de 47%. Nas safras seguintes a área plantada não sofreu alterações expressivas. No mesmo período, a área cultivada de soja, milho e arroz passou de 57,5 mil hectares em 2002 para 84,7 mil hectares em 2003. Boa parte desse aumento da área plantada deve-se ao investimento da Cargill na construção do terminal graneleiro no município de Santarém, atraindo produtores de soja do Mato Grosso para a região oeste do Pará (TOLEDO, 2005).

A modernização técnica do Porto de Santarém, entroncamento logístico de dois grandes eixos hidroviários para o escoamento da soja, o do Madeira e Itaituba, está diretamente relacionada à consolidação da agricultura tecno-científica na Região Central do Brasil e a expansão dos novos *fronts* agrícolas, cada vez mais, em direção à Região Amazônica.

CAPITULO IV

O Mundo no Lugar: Desenvolvimento Regional e a Modernização do Porto de Santarém (Pará)

4. As Políticas de Planejamento para a Região Amazônica

As políticas de planejamento implementadas ao longo dos últimos 50 anos para a Região Amazônica estiveram cunhadas pelo ideal de sua modernização técnica. A Região já foi mesmo tratada como um "espaço vazio" a ser ocupado e "integrado ao Brasil" em função de sistemas atividades econômicas da Região Concentrada. Compreender os subsistemas de ações de planejamento para esta região, onde está o município de Santarém, é fundamental para entendermos como o mundo se manifesta em cada lugar.

O desenvolvimento regional tem constituído os sistemas de ações políticas de Planejamento do Governo brasileiro desde os anos trinta, e ganhou novo fôlego após a Segunda Guerra Mundial. Em 1946, na durante a presidência de Eurico Gaspar Dutra, no "Plano Salte", foram destinados para a Região Amazônica recursos da União e dos outros estados da própria Região, durante vinte anos, para recuperação do grande vale amazônico (de acordo com o artigo 199 da constituição[1]).

Em 1953, no Governo Getulio Vargas, a Lei de nº 1.806 determinou a criação da "Amazônia Legal[2]" e criou a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), primeiro organismo de planejamento e de execução regional brasileiro, que tinha normas mais rígidas a seguir através dos planos qüinqüenais, produzidos pela Comissão de Planejamento e aprovados pelo Congresso Nacional. Até que o primeiro desses planos fosse elaborado, a execução do Plano de Valorização Econômica da Amazônia dar-se-ia mediante um "Programa de Emergência" (PE), aprovado no início de 1954 (RAMOS, 2004, p.34).

[1] "Na execução do plano de valorização econômica da Amazônia, a união aplicará, durante pelo menos vinte anos consecutivos, quantia não inferior a três por cento de sua renda tributária". Parágrafo único: "Os estados e os territórios daquela região, bem como os respectivos municípios, reservarão para o mesmo fim, anualmente, três por cento de suas rendas tributarias. Os recursos de que se trata este parágrafo serão aplicados através do governo federal".

[2] A Amazônia Legal foi instituída através de dispositivo de Lei para fins de planejamento econômico da região amazônica. Engloba os Estados da Região Norte (Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins), e mais o Estado do Mato Grosso (Centro-Oeste), e parte do Maranhão (Nordeste).

A SPVEA, que nunca recebeu de fato os 3% previstos na Constituição, contava com frações do orçamento, aplicadas em parte no que havia sido planejado e em outros projetos de maior interesse político naquele momento.

O "Programa de Emergência" estimulava a ocupação baseada na atividade agrícola na Região. A idéia era promover a colonização, estimulando a migração de pessoas através da venda de grandes extensões de terra a preços baixos e com facilidades de pagamento. Em 1954, o Governo Federal liberou 330 milhões de cruzeiros com essa finalidade. Desse total, 26% foram investidos em transportes, comunicações e energia e outros 20% em agricultura e colonização, enquanto saúde e educação ficaram com 26% e 6% respectivamente. Pesquisas e extração de recursos naturais e burocracia receberam respectivamente 10% e12% dos investimentos (SPVEA, 1954). A prioridade dos investimentos era em transportes, comunicações, energia e colonização, a fim de possibilitar o alargamento do meio técnico-científico brasileiro e incorporar novas áreas do território ao processo produtivo.

O primeiro plano qüinqüenal (1955-1959) teve como premissas fundamentais:

> o desenvolvimento da economia e da sociedade amazônica mediante a conversão da população rural a uma economia de base agrícola concentrada em zonas selecionadas; industrialização das cidades; aproveitamento dos recursos florestais e minerais; e aperfeiçoamento e diversificação da produção extrativista, como forma de melhorar as condições de vida do trabalhador florestal (SPVEA, 1960).

Os recursos orçados para o qüinqüênio foram na ordem de 8,2 bilhões de cruzeiros (SPVEA, 1960).

Neste decênio (1948 a 1958), a participação econômica da região em nível nacional caiu de 4,6% para 4,4%, não houve aumentos significativos na produção agrícola e praticamente nada foi realizado em relação à colonização. Em relação aos transportes, haviam se iniciado as obras da construção da rodovia Belém-Brasília. Em termos de energia, a construção de cinco usinas térmicas e duas hidroelétricas, para atender as demais regiões do país (SPVEA, 1960).

Entre 1964 a 1980, período do Regime Militar, consolidou-se o planejamento Estatal na Região, através de diversos Planos, quer Nacional quer Regional, de Desenvolvimento. Em 1966, como parte do "Plano de Ação Econômica" do Governo Federal, foi lançada a "Operação Amazônia" que apresentava um conjunto de medidas para solucionar, na ótica do Governo Castelo Branco, os problemas da Região, sob a égide do binômio "segurança e desenvolvimento".

As principais ações da "Operação Amazônia" deram suporte ao projeto de ocupação acelerada da Região. Foram modernizados os sistemas normativos das instituições: em 1966, o "Banco de Crédito da Borracha" foi transformado em Banco da Amazônia (BASA), e a SPVEA transformada na "Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia" (SUDAM), ambos permanecendo até hoje. Ainda na década de 1960, foi criada a Zona Franca de Manaus, um enclave industrial em meio à economia extrativista e próximo à fronteira norte (BECKER, 2001, p. 137; RAMOS, 2004, p.38).

Em 1966, através da SUDAM foram demarcados os limites da atuação do Governo Federal[3] na Região Amazônica, somando aos 3.500.000km^2 da Região Norte, outros 1.400.000km^2, constituindo a chamada "Amazônia Legal". Em seguida, em 1970-1971, o Governo Federal determinou que um faixa de 100 km de ambos os lados de todas as estradas federais pertencia à esfera pública, segundo a justificativa de sua distribuição para camponeses em projetos de colonização. Só para o Estado do Pará, isto significou a perda de 83.000.000ha (66,5% desse estado) para as mãos do Governo Federal. Através dessa estratégia, o Governo Federal passou a controlar a distribuição de terras, adquirindo grande poder de barganha (BECKER, 2001, p. 138).

A SUDAM, ainda nos anos 1960, foi responsável pela implantação do "Projeto de Pecuarização da Amazônia", uma tentativa de estimular a ocupação da Região, financiada pelo Governo Federal, como estratégia para viabilizar o acesso à terra por grandes grupos econômicos que já atuavam na Região Concentrada do país. Este processo sempre foi atravessado por grilagens e emissões de títulos falsos de

[3] O Governo Militar apropriou-se de porções do território dos estados sobre os quais exercia jurisdição absoluta e/ou direito de propriedade por meio de decretos.

propriedade, sem contar a disputa sangrenta de grandes fazendeiros e empresários rurais contra índios e posseiros (LEÃO, 2006, p. 67).

O "I Plano Qüinqüenal de desenvolvimento" (I PQD), para o período de 1967 - 1971, e o Plano Diretor, norteador deste PQD também foram elaborados sob a responsabilidade da SUDAM. Na seqüência destes dois planos criou-se o "Plano de Desenvolvimento da Amazônia" (PDAm), para o triênio 1972 - 1974. No PDam foram novamente priorizados os projetos alicerçados na agricultura e na pecuária.

Este plano ligava-se ao I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), que propunha a integração da Região Amazônica a Região Concentrada, para que a primeira pudesse, entre outras coisas, fornecer matérias-primas para as indústrias da segunda (SILVA, 2001, p.4).

Em 1973, poucos anos após o lançamento do "Plano de Integração Nacional" (PIN), que previa a construção de uma malha rodoviária complementar aos principais eixos hidroviários, a SUDAM continuava a estimular a prática de atividades pecuárias na Região Amazônica, segundo a superintendência, uma região propícia este sistema de atividades, com excelentes pastagens naturais e espaço amplo para sua expansão (CARVALHO, 1987, p. 183).

Em 1974, foi criado o "Programa de Pólos Agropecuários da Amazônia" (POLAMAZÔNIA), com a finalidade de "*promover o aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, agro-industriais, florestais e minerais, em áreas prioritárias da Amazônia*". Esse Programa foi implementado em uma ação conjunta da SUDAM, SUDECO (Superintendência do Desenvolvimento do Centro Oeste) e BASA. O POLAMAZÔNIA abrangia quinze sub-áreas previamente delimitadas: Xingu-Araguia; Carajás; Araguaia-Tocantins; Trombetas; Altamira; Pré-Amazônia Maranhense; Rondônia; Acre; Juruá Solimões; Roraima; Tapajós; Amapá; Juruena; Aripuanã; e Marajó (SENADO FEDERAL [1974], 2008).

Entre os anos de 1981 e 1987 foi implantado o "Programa Integrado da Região Noroeste" (POLONOROESTE), com financiamento do Banco Mundial, para os estados de Rondônia e Mato Grosso. Seus principais objetivos propostos no documento oficial

de lançamento eram: o asfaltamento da rodovia BR 364, no trecho Cuiabá – Porto Velho; promover a adequada ocupação demográfica da região noroeste do Brasil, absorvendo populações "economicamente marginalizadas" de outras regiões e proporcionando-lhes emprego; aumentar a produção da região e a renda de sua população; reduzir as disparidades de desenvolvimento intra e inter-regionais; assegurar o crescimento da produção (EMBRAPA, 2009).

Segundo Ramos (2004, pp.40-41), os diversos Planos de Desenvolvimento elaborados para a Região Amazônica surtiram pouco ou nenhum resultado. Os bilhões de dólares investidos trouxeram mais benefícios para as grandes empresas do que para a população local. De acordo com dados do censo de 2000 do IBGE, 1/3 da população da Amazônia, no estado do Pará, por exemplo, ganha até meio salário mínimo (IBGE, 2000), o que revela que as riquezas do lugar continuam concentradas nas mãos de poucos e não há melhorias na distribuição da renda.

Nos anos 1990, as principais ações do "Brasil em Ação" estavam ligadas a recuperação das estradas BR 364 (Brasília-Acre) e BR 163 (Cuiabá-Santarém), ao asfaltamento da BR 174 (Manaus – Boa Vista), a implementação das hidrovias do Araguaia- Tocantins e do Madeira, o gasoduto de Urucu e a linha de alta tensão conectando Tucuruí a Altamira e Itaituba (THÉRY, 2005, p.41).

No "Avança Brasil" previa-se a aplicação de cerca de US$ 43 bilhões, sendo US$ 20 bilhões para obras em macro-sistema de engenharia para transportes na Amazônia Legal. As ações modernizantes para a Região com o asfaltamento de 7500 km de rodovias (BR-163 - Cuiabá-Santarém e BR-319 - Manaus-Porto Velho) são realizadas com a intenção de conferir fluidez e também o acesso a áreas remotas da Amazônia.

O principal objetivo dos subsistemas de ações políticas do "Avança Brasil" para a Região Amazônica era viabilizar o uso corporativo e ampliar a fluidez do território, implantando macro-sistemas de objetos para transportes e comunicações, ampliando sua eficiência e tornando-a mais competitiva.

Como novo *front* da produção agrícola modernizada de soja, a Região Amazônica apresentou crescimento, não só em relação ao total produzido mais em relação ao número de estados produtores. Enquanto na safra, 1990/1991 apenas o estado de Rondônia compunha o circuito espacial de produção da soja, na safra 2004/2005, com exceção dos estados do Acre e Amapá todos os demais já faziam parte dele, segundo a CONAB (2009). A quantidade produzida de grãos na Região, que na safra 1990/1991 foi de 5 toneladas subiu para 498 toneladas na safra 2004/2005, e para 562,4 na safra 2007/2008. A quantidade produzida ganhou expressão a partir da safra de 2004/2005 (307 ton.), com o significativo aumento da produção nos estados do Pará (207 ton. contra 7 ton. da safra 2001/2002), Rondônia (227 ton. contra 85 ton. da safra 2001/2002) (CONAB, 2009). A produtividade para a Região Amazônica se elevou entre de 2 ton./ha para 2,8 ton./ha entre as safra 2000/2001 e 2007/2008. Em relação aos estados, na safra 2007/2008, a produtividade no estado do Pará chegou a 2,8 ton./ha e no estado de Rondônia a 3,1 ton./ha. Importante lembrar que para a regionalização que adotamos aqui, o estado do Tocantins, que tem expressivo aumento na área plantada, produção e produtividade de soja nos anos 2000, compõe a Região Centro-Oeste e não a Região Amazônica (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. LXIV).

De acordo com o projeto de modernização tecnocientífica do território, que pretende torná-lo mais fluido para os sistemas de atividades econômicas, os "corredores de exportação" previstos no PPA "Avança Brasil", atingiram a Região Amazônica. São eles: 1- Eixos da Região Norte que se referem ao extremo Norte e Amazônia Ocidental. 1.1- Arco Norte: trata-se de uma "região" descontinua, correspondendo a duas saídas para o Atlântico através de ligação do Amapá com a Guiana Francesa – bem como a previsão de interconexão com o Suriname, Guiana e Guiana Francesa; 1.2- Madeira-Amazonas: os principais projetos são as do Urucu – Porto Velho e Coari-Manaus, pavimentação de diversas rodovias inclusive a Porto Velho-Manaus, e ampliação de aeroportos e terminais fluviais em Santarém, Manaus e Porto Velho. Corresponde a 32 % do território nacional dos quais 60 % são cobertos por floresta densa e 38 % são de uso especial (Terras indígenas e Unidades de Conservação) (BECKER, 2001, p. 151) e 2- Eixos da Região Centro-Oeste que se referem à Amazônia Oriental. 2.1- Araguaia-Tocantins: envolve as hidrovias do Araguaia e do Tocantins/ferrovias Carajás e Norte-Sul/ complexo portuário de São Luis, estando previsto como sistema de integração

intermodal entre os macro-sistemas do Centro-Oeste e do Norte, permitindo o escoamento da produção agropecuária e agro-industrial da Região Central e mínero-metalúrgica da Amazônia Oriental através do Porto de Itaqui; 2.2- Oeste: corresponde à rodovia BR 364 que possibilita a ligação de áreas de fronteira agrícola e atividades agropecuárias com o resto do país. Também aí foram incorporadas as áreas correspondentes ao antigo Eixo da Hidrovia do Paraguai/ Paraná, o que afeta também o Pantanal (BECKER, 2001, p. 138).

Durante os Governos do Presidente Fernando Henrique Cardoso, além os "Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento", foram criadas duas políticas de grande abrangência na Região Amazônia: o Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM) e o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM)[4], ampliando o conhecimento e o controle sobre o território, agora tecnicamente mais adensado. Apesar de ambos os programas conterem promessas de melhorias nas condições de vida das populações amazônicas, suas dinâmicas revelaram estar em total conformidade e obediência à lógica das grandes corporações transnacionais. Os sistemas de ação do Estado promovem assim um adensamento tecnocientífico do meio geográfico amazônico, com sistemas de objetos modernizados, mas indiferentes às legítimas necessidades e demandas da sociedade civil local (LEÃO, 2006, p. 67-68).

No PPA 2004-2007, os projetos previstos continuaram a dar prioridade aos sistemas de engenharia de transportes e energia, desta vez com destaque para hidrovias e ferrovias e com redução dos investimentos previstos para o gasoduto de Urucu. Entre os investimentos diretos do Governo Federal, os mais significativos são da área energética, o desenvolvimento da usina de Tucuruí (R$ 1814 milhões), a extensão da rede interconectada do Mato Grosso a Rondônia e ao Acre (R$ 1056 milhões). Em seguida vêm as rodovias: a BR 156, ligando Brasil à Guiana, a BR 230 (Transamazônica), a BR 364, ligando o Rondônia ao Acre e a BR 319, ligando Porto Velho a Manaus, prolongando e facilitando a penetração para o noroeste da Região Amazônica (THÉRY, 2005, p.41).

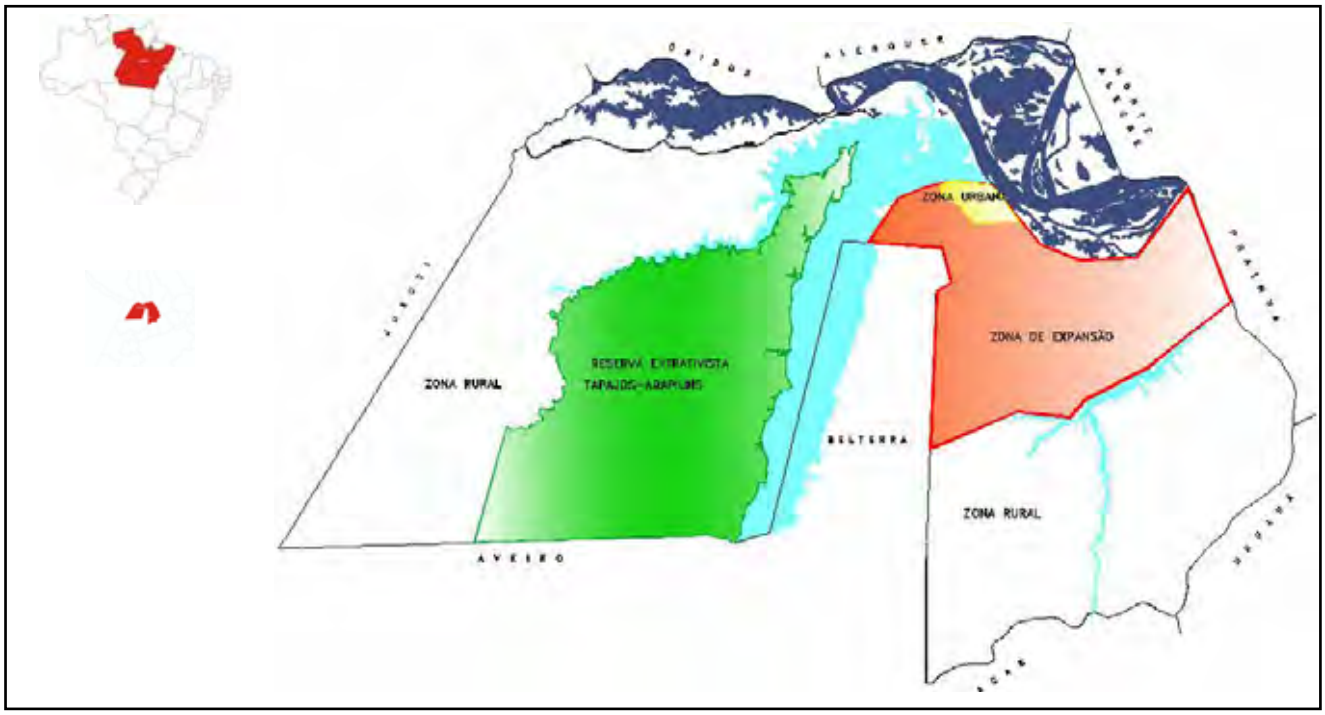
[4] O SIPAM/SIVAM é um sistema para controle e defesa do território amazônico, em nome do combate às drogas e preservação do meio ambiente, baseado em moderna tecnologia de radares financiado em 85% de seu valor de 1,4 bilhões de dólares pelo *Eximbank* americano (BECKER, 2004).

A maior parte dos projetos implantados ou planejados está ligada a melhoria dos macro-sistemas de engenharia de transportes para escoamento da soja ou a instalação de usinas hidrelétricas que apóiam basicamente a indústria do alumínio na Região Amazônica. A implantação e modernização dos portos, hidrovias, rodovias, ferrovias e hidroelétricas, previstas em todos os PPAs têm buscado dar suporte para a consolidação e expansão do agronegócio na Região Amazônica, viabilizando assim o território nacional como mais um recurso para as grandes *tradings* comercializadoras da soja produzida na Região Central do Brasil. Essa modernização seletiva, reiteramos, é alienadora e fragmentadora. Nos locais selecionados para acolher tais modernizações as relações horizontais são sempre fragilizadas e desestruturadas.

4.1 O mundo no lugar: sistemas de ações modernizantes no município e de Santarém

O município de Santarém localiza-se à margem direita do Rio Amazonas no encontro com o Rio Tapajós (numa região conhecida como Baixo Amazonas). Está distante de Belém, capital do estado do Pará, a 780 km por via aérea, 1876 km via terrestre e 955 km via fluvial. Em termos econômicos, é a cidade mais importante do oeste Paraense, contando com uma população de 262.538 habitantes, dos quais 186.297 vivem na área urbana do município (IBGE, 2000).

Mapa 11: Município de Santarém (PA)

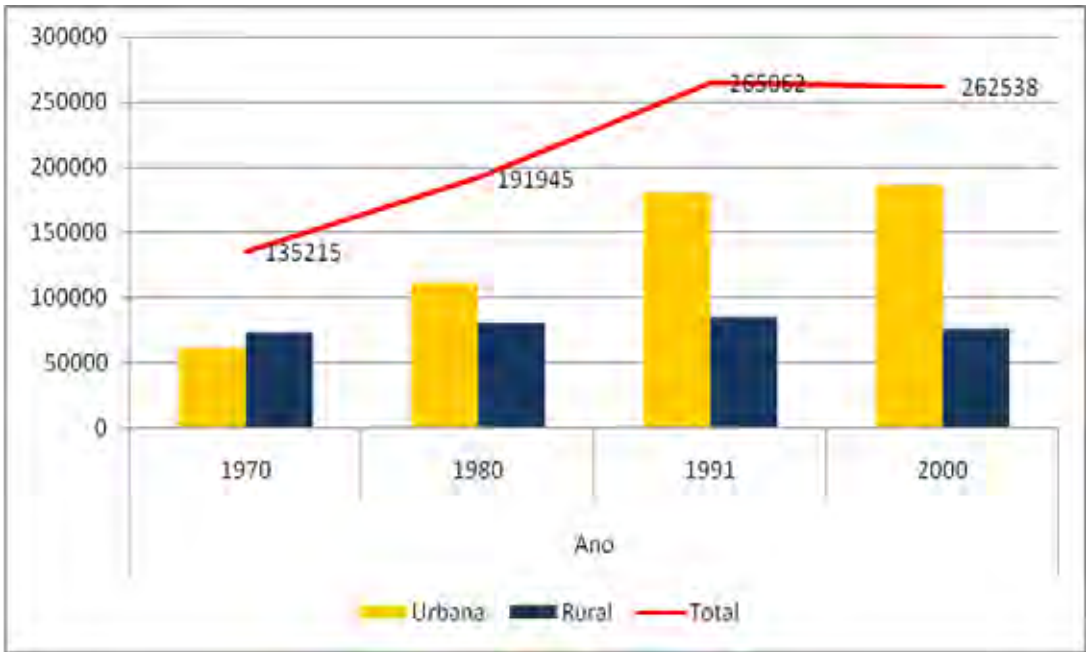


Fonte: Prefeitura Municipal de Santarém, 2008.

Entre os anos 1950 e 2000, houve praticamente uma inversão entre a população rural e urbana no município: a população residente nas áreas urbanas passou de 23,34% para 71,0% do total, enquanto na área rural retraiu de 76,66% para 29% do total (IBGE, 2000). Os fluxos migratórios também tiveram significativa influência no crescimento

populacional, não apenas do município como de toda a região, nas décadas de 1950 e 1960, graças aos estímulos das políticas do Governo Federal para povoar a Amazônia.

Gráfico 4: Crescimento da População Total e População Urbana e Rural em Santarém (PA) – 1970 - 2000



Fonte: Censo IBGE, 1970, 1980, 1990, 2000.

Os investimentos em infra-estrutura para a cidade foram executados principalmente entre 1969 e 1978, durante a implantação do POLAMAZÔNIA, que levou a cabo obras de saneamento básico.

O processo histórico de formação do município de Santarém pode ser compreendido através de uma análise das diferentes sistemas de atividades econômicas realizadas na região e no município e dos sistemas de ações de planejamento estatal para o local. Para Becker (2001, p.135), a ocupação da Região Amazônica se fez em processos devassadores ligados à valorização momentânea de alguns produtos no mercado internacional, seguidos de longos períodos de estagnação.

No período em que a atividade econômica concentrou-se extração de goma para a fabricação de borracha (1879 a 1912), apesar da pequena produção local, a cidade sofreu um grande processo de modernização técnica por servir de entreposto comercial

de grandes quantidades de borracha vindas da região do rio Tapajós e afluentes, abrigando muitos comerciantes em seu centro comercial.

Em torno de cinco décadas, a comercialização da borracha assegurou uma condição semi-monopolista à região na oferta desta matéria-prima fundamental para a expansão da indústria automobilística estado-unidense e européia. A produção de borracha teve seu declínio em 1914, quando os seringais amazônicos passaram a sofrer concorrência dos modernos seringais do sudeste asiático (RAMOS, 2004, p.49).

Com a decadência da produção de borracha, o oeste do estado do Pará acabou mergulhado em uma crise econômica, assim como toda a Região Amazônica. O "fechamento" dos seringais conduziu a uma grande concentração de pessoas ociosas na cidade, a paralisação da frota fluvial e a falta de emprego (AMORIM, 1998, p.175).

Mais tarde, a borracha voltaria a ter significativa importância na economia do município com a implantação de uma moderna indústria e um plantio ordenado de seringueiras da empresa Ford em Santarém, em 1928. As ações desta empresa proporcionaram a criação de novos núcleos urbanos, como Fordlândia e Belterra, em 1926 e 1934, respectivamente. Nestes dois núcleos urbanos funcionavam os principais hospitais da região. Belterra e Fordlândia, já naquele período, dispunham de equipamentos urbanos considerados modernos como uma rede de abastecimento de água com estação de tratamento.

Ao longo do século XX, diferentes atividades econômicas foram desenvolvidas no município de Santarém. Na segunda metade da década de 1930 e início da década de 1940 consolidou-se a cultura da juta para atender aos mercados interno e regional de fabricação de sacarias para embalagens de produtos diversos. Instalaram-se fábricas, pequenas indústrias e estabelecimentos comerciais no município (AMORIM, 1998, pp.178-180).

Nos anos 1940, houve um significativo aumento das exportações de madeira (AMORIM, 1998, p.176). Destacaram-se nesta década a extração de sementes oleaginosas – o cumarú e castanha-do-pará – cujas exportações saltaram de 30 ton., em 1940, para 70 ton. em 1942. Neste período, a produção de borracha teve a procura

internacional ampliada devido a Segunda Guerra Mundial. Com o fim do conflito, a demanda se retraiu novamente.

Nas décadas de 1950 e 1960, a extração de pau-rosa (árvore que produz óleo linalol, usado na indústria de perfumes) possibilitou a instalação de três usinas beneficiadoras em Santarém. A perfumaria Phebo Ltda., fundada em 1932, em Belém (PA) fabricava o sabonete Phebo e cerca de outros duzentos tipos de perfumes e tinha como componente básico o óleo essencial de pau-rosa (HOMMA, 2005, p. 2). O sistema de atividades ligadas a exploração do pau-rosa declinou nos anos 1970 em função do aparecimento de um substituto sintético mais barato.

Outra atividade econômica importante para a formação do município, a extração do ouro no vale do rio Tapajós transformou o lugar num grande entreposto comercial de máquinas, equipamentos e alimentos destinado aos garimpos, além de atrair milhares de pessoas para o município. Entre as décadas de 1950 e 1960 verificou-se o maior índice migratório de todo o país em direção a Santarém 52,98% (AMORIM, 1998, p.99).

A extração aurífera permaneceu até o início da década de 1990, quando os Planos de controle inflacionário promovidos pela equipe econômica da gestão Collor de Mello, no PPA 1991-1995, desvalorizaram o ouro com o confisco dos ativos monetários do país, inviabilizando a garimpagem artesanal no vale do rio tapajós. Nesse período, Santarém e Itaituba (município vizinho), sofreram uma explosão demográfica, pois absorveram grande parte do contingente de garimpeiros que se encontrava embrenhado na floresta (IBGE, 2000).

A diminuição das atividades ligadas à extração de ouro afetou toda a economia municipal: inúmeras lojas de máquinas e equipamentos para garimpo, lojas de compra de ouro (a cidade tinha em torno de cem), lojas de mantimentos, postos de combustíveis e empresas ligadas a aviação fecharam suas portas. Estima-se que, naquele período, o aeroporto de Itaituba tivesse movimentação de pousos e decolagens de pequenos aviões maior do que Congonhas em São Paulo (RAMOS, 2004, p.49).

O sistema de atividades econômicas do município, que estava voltado para o extrativismo, produção rural e ligado a atividades de entreposto comercial, entrou em crise. Além disso, gerou também um grande contingente de desempregados dos garimpos. O sistema de atividades de garimpo ainda existe no vale do rio tapajós, porém em menor escala.

Após o Golpe Militar de 1964, Santarém foi considerada "área geograficamente estratégica para a segurança da Amazônia" e declarada, "área de segurança nacional". Seus prefeitos passaram a ser nomeados pelo Governador do estado, que por sua vez era nomeado pelo Presidente da República.

A ocupação mais efetiva da Região Amazônica tornou-se prioridade das políticas de planejamento do Governo Militar. Sob o lema "integrar para não entregar", os militares tiveram papel decisivo na ocupação e urbanização da Região. Os Planos de Governo (1964 - 1984) investiram maciçamente na densificação tecnocientífica do meio geográfico amazônico.

Na década de 1970, o Governo Federal realizou investimentos nos macro-sistemas de engenharia para circulação no município com a construção de estradas (Santarém-Cuiabá, Transamazônica), de um cais de arrimo, do aeroporto, a pavimentação de vias urbanas, da construção de parte da rede de esgoto sanitário e das galerias pluviais, bem como os projetos de assentamentos populacionais.

Entre meados da década de 1960 e a década de 1980, foi construída a segunda maior hidroelétrica do mundo no município de Santarém, a Hidroelétrica de Curua-uma, com capacidade de geração de 40mw.

A ligação, por via terrestre, com a Região Concentrada do país através da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá), para os planejadores do Estado militar, seria capaz de promover a integração com a Região Concentrada e o crescimento econômico da Região. As conseqüências foram, em grande parte, desastrosas, ampliando a ocupação "desordenada" do território, intensificando os conflitos fundiários e aumentando a concentração de riquezas na região (MACHADO, 1995; BECKER, 1998).

A construção da BR-163 atraiu um grande contingente de pessoas para o lugar, contribuindo com o processo de urbanização da Região. No plano de colonização das margens da rodovia, previa-se a utilização de uma faixa de 100 km de cada lado, que seria parcelada em projetos de colonização. Os primeiros 10 km estavam reservados a pequenos agricultores, em lotes de 100 ha. Além da terra, esses agricultores teriam acesso a crédito, assistência técnica e outros serviços. Os 90 km restantes seriam vendidos em leilões nacionais a investidores interessados em produção pecuária (CARVALHO, 1987, p.166; RAMOS, 2004, p. 58).

De acordo com Inaiá Carvalho (1987, p.167), no PIN estava previsto o incentivo à migração para as margens das rodovias recém abertas. Segundo a autora, 100.000 famílias nordestinas, totalizando cerca de 500.000 pessoas deveriam ser transferidas para a região. Na década de 1970, cerca de 450.000 colonos, foram assentados pelo Governo Federal com a promessa de terras para plantar. Na prática, foram abandonados à própria sorte na rodovia sem ter como transportar sua produção fazendo que muitas vezes o produto de seu esforço apodrecesse no campo ou as margens da rodovia (MARTINS, 1997).

Ainda na década de 1970, a área urbana Santarém foi tecnocientíficamente adensada com 15 km de galerias para coleta de águas pluviais, sistema que na época atendia 40% da cidade e 50 km de rede de esgoto, obra que ficou inacabada, porque não foram executados o coletor final e a estação de tratamento. Até os dias atuais a malha coletora está enterrada sem atender nenhum imóvel, enquanto o esgoto corre a céu aberto (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTARÉM, 2003).

O Governo Militar investiu também na modernização do aeroporto de Santarém. Esse macro-sistema de engenharia para transporte aéreo possui uma pista de 2400m de extensão, e é de classe internacional, alternativo a Manaus e Belém, com capacidade para receber grandes aeronaves.

Outra obra de engenharia significativa foi a construção do cais de proteção contra enchentes que se estendeu por 3000m pela margem direita do rio Tapajós e diminuiu a incidência de enchentes no município, embora o problema persista. Nas chuvas ocorridas em 2009, o centro comercial e parte da orla ficaram alagados. Em todo

o estado do Pará, 28 municípios tiveram que decretar situação de emergência devido às chuvas (FOLHA DE SÃO PAULO, 27/05/09).

A construção do Porto de Santarém, também teve início na década de 1970, com o objetivo de melhorar a fluidez das mercadorias produzidas na Região Central do Brasil, aproximando-as do mercado consumidor europeu e norte-americano. O porto é uma importante via de escoamento para produtos agrícolas.

O Porto de Santarém ficou praticamente ocioso em sua capacidade, entre sua construção e o final dos anos 1990, operando apenas com embarcações regionais e transporte de madeira explorada na região e a partir de 1995, operando com navios de turismo, transatlânticos da rota Amazônica de turismo. Tal situação só se modificou com a investida da Cargill em implantar, nos anos 1990, um terminal graneleiro que transformou o perfil deste porto.

4.2 A modernização e o uso seletivo do Porto de Santarém (PA) ou "Porto da Cargill"

O Porto de Santarém foi inaugurado na década de 1970 em uma área de 500.000m^2. Situa-se na margem direita do rio Tapajós, próximo da confluência deste com o rio Amazonas. Seu acesso fluvial se dá pelos rios Tapajós e Amazonas, permitindo receber navios com calado de 10 metros no período de maior estiagem e de até 16 metros no período de cheia do rio (março e setembro). O acesso rodoviário ao porto pode ser realizado pelas BR-163 (Cuiabá-Santarém) e BR-230 (Transamazônica).

Mapa 12: Área Urbana e as áreas portuárias de Santarém (PA)



Fonte: Prefeitura Municipal de Santarém, 2009.

O canal de acesso ao Porto de Santarém tem 2600m de comprimento, 1800m de largura e 15m de profundidade. Sua bacia de evolução (onde são manobrados os navios) possui 1500m de largura e 15m de profundidade. As instalações de acostagem do porto compreendem um cais com 580m de frente acostável, e um píer de 380m (SANTA´ANNA, 1998, p.20). O Porto de Santarém dispõe de um retroporto preparado para receber a implantação de projetos para o armazenamento e escoamento da produção de grãos da Região Central do Brasil, o porto possui atualmente dois

armazéns com área total de 3.000m^2, quatro galpões sem fechamento lateral com área de 2.400m^2, pátios pavimentados com 10.000m^2 de área e uma estação de passageiros. Existem também modernas instalações para armazenamento de líquidos inflamáveis.

A montante do Porto de Santarém, no Rio Tapajós, encontra-se um terminal de combustíveis pertencente à Companhia Docas do Pará, arrendado pelas grandes empresas Petrobras, Shell e Texaco.

Os contratos de arrendamento de algumas áreas do Porto de Santarém firmados pela Companhia Docas do Pará estão relacionados no Quadro1. O quadro 2 apresenta as áreas ainda destinadas a arrendamentos.

Quadro 1: Áreas e instalações arrendadas no porto de Santarém

Arrendatário	Objeto	Área (m^2)
Cargill Agrícola	Terminal de granéis sólidos	45.459
Shell/ Sabá	Terminal de granéis sólidos e líquidos	22.517
Sociedade Fogás	Terminal de granéis líquidos	9.958

Fonte: CDP, 2008.

Quadro 2: Áreas e instalações destinadas a arrendamento no porto de Santarém

Destinação	Área (m^2)
Terminal de múltiplos usos	35.445
Terminal ro-ro	14.467
Terminal de grãos	15.890

Fonte: CDP, 2008.

O Porto de Santarém é um complexo que inclui três áreas: a primeira é a área arrendada para a Cargill, por onde são exportados granéis sólidos, mais especificamente, grãos (Figura 2); a segunda é onde a CDP opera, com o embarque e desembarque de passageiros e o terminal de cargas gerais (Figura 3), por onde é exportada, por exemplo, a madeira; a terceira onde se localizam os terminais de granéis líquidos, arrendados pelas empresas de combustíveis (Shell, Texaco) (Figura 4).

Figura 2: Terminal graneleiro da Cargill no Porto de Santarém – Pará



Fonte: Cia das Docas do Pará, 2008.

Figura 3: Terminal de embarque e desembarque de passageiros no Porto de Santarém



Fonte: Cia das Docas do Pará, 2008.

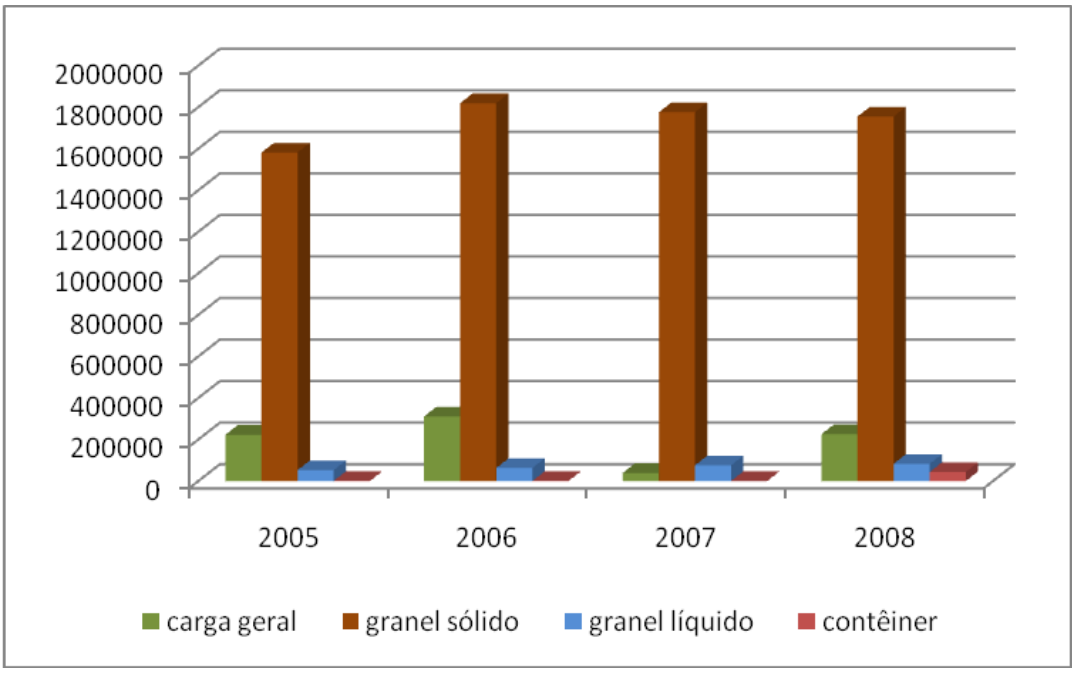
Figura 4: Embarque de granéis líquidos no Porto de Santarém



Fonte: Cia das Docas do Pará, 2008.

Em 2006, o aumento da movimentação de cargas no Porto de Santarém foi de 18% em relação a 2005 (de 1.858.215 para 2.193.760 ton.), um dos maiores crescimentos registrados dentre os portos do país no período. De acordo com os dados da CDP, foram desembarcadas 1,04 milhão de toneladas e embarcadas 1,1 milhão de toneladas de produtos pelo porto, com um faturamento de R$ 6,2 milhões em 2008. O gráfico 5 apresenta a movimentação de cargas por tipo no Porto de Santarém.

Gráfico 5: Movimentação de cargas por tipo no Porto de Santarém (PA)



Fonte: CDP, 2009.

Segundo dados da CDP, o produto que teve o mais expressivo aumento em movimentação no porto foi a soja. No primeiro ano de comercialização da *commodity* através do porto, em 2003, foram movimentadas 678.708 toneladas do grão, no ano seguinte essa quantidade saltou para 1.146.074 toneladas, em 2005 foram 1.575.360 toneladas, em 2006, 1.819.068 toneladas, em 2007 foram 1.775.139 e em 2008 1.754.655 toneladas de soja foram movimentadas no porto, incluindo nessa movimentação o desembarque da soja transportada em barcaças até Santarém e o embarque em navios cargueiros.

No final dos anos 90, a Cargill, *trading* estado-unidense, obteve a concessão para operar no Porto de Santarém, de onde escoa, majoritariamente, a soja produzida no estado do Mato Grosso – apenas 5% do grão escoado é produzido no próprio município de Santarém. Para a empresa, o Porto de Santarém é uma importante alternativa para solucionar o chamado "gargalo logístico" da longa distância até os principais portos exportadores de grãos, principalmente o Porto de Paranaguá no estado do Paraná.

O terminal graneleiro da Cargill, em Santarém, foi construído na "praia" Verapaz, com subsídios dos Governos Federal e Estadual (do Pará), sem apresentar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA, previsto em Lei[5]), expulsando do local os pescadores artesanais e vendedores ambulantes que ali trabalhavam, embora tenham havido veementes protestos por parte de movimentos populares (BICKEL, 2004, p.67).

Com a licença as "Secretaria estadual de tecnologia e meio ambiente" do Pará, mas sem o Estudo de Impacto Ambiental, a Cargill deu início a construção de seu terminal graneleiro as margens do rio Tapajós. Em 1999, ano do início da construção do terminal, alguns grupos organizados de movimentos populares de Santarém e da pastoral da igreja denunciaram a ilegalidade, porque feita sem o EIA, de sua construção ao Ministério Público Federal. Tal iniciativa foi criticada pela elite política local, inclusive pela Câmara de Vereadores de Santarém. Os movimentos populares foram chamados de "anti desenvolvimento". Em 2003, a Cargill deu início operações no porto, privatizando uma "praia" e uma enseada de rio. Tudo com apoio da prefeitura e das elites políticas local e estadual.

O uso corporativo deste ponto do território nacional é tão restrito que o Porto de Santarém hoje é também chamado de "Porto da Cargill". A *trading* tem a concessão de uso de uma extensa área do porto. Esta grande empresa é uma das maiores compradoras e comercializadoras da soja brasileira. Atualmente, atua também no financiamento da produção.

Para colocar em operação o moderno terminal graneleiro em Santarém, com capacidade de armazenagem de 75.000 toneladas de grãos, a Cargill investiu US$ 20 milhões. A soja, produzida nos estados de Mato Grosso e Rondônia, é trazida por balsas - com capacidade de 25.000 toneladas cada - até o Porto de Santarém pelo "Corredor Noroeste" através dos rios Madeira/Amazonas.

A importância estratégica do porto está na sua proximidade com os portos europeus e norte americanos, além do calado do Rio Tapajós com capacidade para

[5] O Decreto 750/93 criado com base no Art. 14 da Lei 4.771/65 impõe obrigatoriedade na elaboração desse Instrumento em atividades de utilidade pública e/ou interesse Social e a Resolução CONAMA 01/86 define quais os empreendimentos que necessitam de prévio EIA-RIMA.

receber navios de até 75.000 toneladas 365 dias por ano. As expectativas das grandes empresas comercializadoras de soja são de que as exportações da *commodity* através do Porto de Santarém cheguem a dois milhões de toneladas/ano, já contando com outros terminais graneleiros a serem instalados no porto pela Companhia Docas do Pará para a exportação de grãos.

Os píers de carga possuem uma extensão de até 235m o que possibilita a atracação de navios com até 260m, revelando-se um recurso importante de escoamento das *commodities* produzidas na Região Central do país e que tem o mercado externo como destino final (HAMER, 2007). Isso, de certa forma, melhora o desempenho de Cargill, tornando-a mais competitiva frente ao mercado internacionalizado. Amplia-se também a competitividade regional.

A questão da logística é um aspecto estratégico para as operações comerciais de grandes empresas como a Cargill. Isso explica por que a *trading* vem investindo maciçamente nas Regiões Central e Amazônica do país, através do financiamento da produção agrícola, do terminal graneleiro, entre outros. A Cargill adquiriu também, ao longo dos anos 2000, armazéns de grãos em Sorriso (MT), Edéia (GO), Lucas do Rio Verde (MT), Ouro Verde (BA), Roda Velha (BA), Sonora (MS), Planura (MG), Tibagi (PR) e Sinop (MT).

Com a construção do terminal graneleiro, a Cargill passou a exportar grãos de Santarém para vários países da Europa, para o Japão, para a China e para o México. Desde a sua inauguração, em abril de 2003 até agosto de 2005 cerca de 1.728.000 toneladas de grãos haviam sido exportados. Desse total, cerca de 200 mil toneladas eram de milho e o restante de soja (CARGILL, 2009). Em 2006, a Cargill movimentou cerca de 1 milhão de toneladas de grãos pelo Porto de Santarém (VALOR ECONÔMICO, 27/03/07).

Entre os principais projetos de modernização em andamento no porto estão: 1) a duplicação do tamanho de seu píer, para 400 metros, obra que permitirá a operação simultânea de dois navios no porto. Atualmente o píer comporta apenas uma embarcação. A consolidação desta obra prevê investimentos de R$ 30 milhões, que devem ser feitos pelo Governo Federal; 2) a construção de um pátio de contêiner. A

CDP já disponibilizou R$ 1 milhão e o Governo Federal outros R$ 2 milhões para o início das obras (GAZETA MERCANTIL, 06/04/2005).

Os macro-sistemas de engenharia para circulação, principalmente para exportação, são alvo de constantes investidas da Cargill: a empresa, em pareceria com outras *tradings* que atuam no circuito espacial produtivo da soja na Região Central do Brasil, tem pressionado o Estado a investir no asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém. Embora estivesse contemplada no programa "Avança Brasil", do Presidente Fernando Henrique Cardoso, a obra não se concretizou. Todos os Planos de Governo subseqüentes, o "Brasil de Todos" e o "PAC", do Governo Lula, incluíram, também como projeto de modernização técnica, o asfaltamento da BR-163, entretanto, tal obra não tenha se efetivado ainda em 2009.

A rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá) continua com dificuldades de tráfego em parte do trecho paraense, principalmente na estação das chuvas, devido à falta de manutenção das pontes - ainda de madeira - e a falta de pavimentação.

Ao longo da rodovia, no trecho Paraense, surgiram quatro pequenos núcleos urbanos: Belterra (12.707 hab.), Rurópolis (32.950 hab.), Trairão (16.097 hab.) e Novo Progresso (21.598 hab.), que por vezes ficam isolados em função das más condições da rodovia (IBGE, 2007). Essas pequenas cidades são formadas, essencialmente, por migrantes vindos dos estados do Paraná e Rio Grande do Sul, que trazem suas famílias e a experiência no cultivo de grãos.

A BR-163 tem extensão de 1763km dos quais, 781km no Estado do Mato Grosso já se encontra asfaltada até Guarantã do Norte, próximo à divisa dos estados do Pará com Mato Grosso, restando para asfaltar o trecho Paraense de 983km (Figura 5).

Figura 5: BR 163 – Cuiabá-Santarém



Fonte: Revista Isto é, 2004.

Blairo Maggi, proprietário do Grupo Amaggi, têm sido representante de um grupo de empresas com interesses em atualizar tecnocientificamente esta rodovia. O objetivo é tornar o território mais fluido e transportar mais rapidamente a soja produzida no estado do Mato Grosso para o Porto Santarém (TOLEDO, 2005). As perspectivas de asfaltamento da BR-163 estimulam a Cia. das Docas do Pará a construir novos terminais para armazenamento e exportação de grãos e as grandes *tradings* comercializadoras a negociar seu arrendamento. Tudo para concretizar aquele projeto neoliberal de modernização com finalidade exclusivamente econômica.

Grandes empresas ligadas ao agronegócio da soja negociam assumir o controle, sob concessão federal, da rodovia BR-163, que liga a capital mato-grossense, Cuiabá, ao município de Santarém, no Pará. A intenção, reiteramos, é aperfeiçoar um corredor de exportação para a soja produzida, sobretudo no norte de Mato Grosso, ligando regiões produtoras do estado ao Porto de Santarém. Além do grupo Amaggi, estão também interessadas no asfaltamento da BR-163, a Cargill, a Bunge, a ADM, a Dreyfus e, ainda,

as japonesas Mitsui (ligada a Compagás, a Vale do Rio Doce e a Companhia Siderúrgica Nacional e a Sumitomo (ligada a comercialização e financiamento da soja).

O intuito de Blairo Maggi, também maior produtor individual de soja do mundo, em associação com as outras grandes empresas ligadas ao agronegócio da soja no Brasil é asfaltar a rodovia em toda a sua extensão. Segundo seus cálculos, o projeto exigirá investimentos da ordem de US$ 200 milhões. Os trabalhos devem demorar de dois a três anos para serem concluídos (FOLHA DE SÃO PAULO, 14/11/2000).

Nos anos 1990, em função das demandas específicas da Cargill, Santarém torna-se um "novo *front*" para a produção de soja e arroz no Brasil. A agricultura que passa a ser praticada ali tem referência planetária e já se inicia com grandes aportes de ciência e tecnologia, além de estar, essencialmente, voltada para o mercado internacionalizado. São extensas áreas de lavouras mecanizadas, utilizando alta tecnologia e grãos selecionados.

A disponibilidade de terras baratas, a proximidade do terminal graneleiro da Cargill, a existência de extensas áreas passíveis de mecanização, acrescida da disponibilidade de espécies adaptadas para as condições edafo-climáticas[6] do lugar favoreceram a expansão da soja para os municípios de Santarém e Belterra. O cultivo da soja teve início na região em meados de 1999 quando foi instalado o terminal graneleiro da Cargill e foram ampliadas as possibilidades de pavimentação da rodovia BR-163. Os produtores agrícolas, vindos na maior parte do Mato Grosso, se instalaram na Região adquirindo terras a baixo custo e iniciaram suas atividades com o cultivo de grãos que podem ser produzidos em rotação com a soja como o sorgo, o milho e o arroz.

Em parceria com outra empresa investidora no circuito espacial produtivo da soja, a Hermasa (do grupo AMaggi), a Cargill tem incentivado a produção de soja na Região Amazônica por meio de apoio tecnológico aos produtores e garantia de compra da produção. A Hermasa, por exemplo, terá um complexo produtor que incluirá usinas de esmagamento de cereais, de produção de ração animal e até um frigorífico para

[6] Destaque-se o papel da Embrapa, atuando no circulo espacial de cooperação do circuito espacial produtivo da soja e que desenvolveu cultivares adequadas às condições de solo e clima da região Amazônica.

receber a produção de carnes de aves e animais de agricultores terceirizados. O projeto está sendo implantado gradativamente. A Cargill estimula o plantio de soja na região de Santarém, em um raio de até 100 quilômetros do município. A *trading* financiou, entre 2002 e 2005 o cultivo de 20 mil hectares de soja, que poderão produzir até 150 mil toneladas por ano (TOLEDO, 2005). Para corrigir o solo amazônico empobrecido de nutrientes, os agricultores recebem, por intermédio da Cargill, calcário de minas do Ceará. A área plantada de soja na safra 2008 foi estimado em 19.500 mil hectares (IBGE, 2009). Técnicos da empresa já detectaram uma área total estimada em mais ou menos 100 mil hectares prontos para serem plantados, em áreas atualmente de pastagens. A área é suficiente para produção de 300 mil toneladas, o que justifica o empreendimento (TOLEDO, 2005).

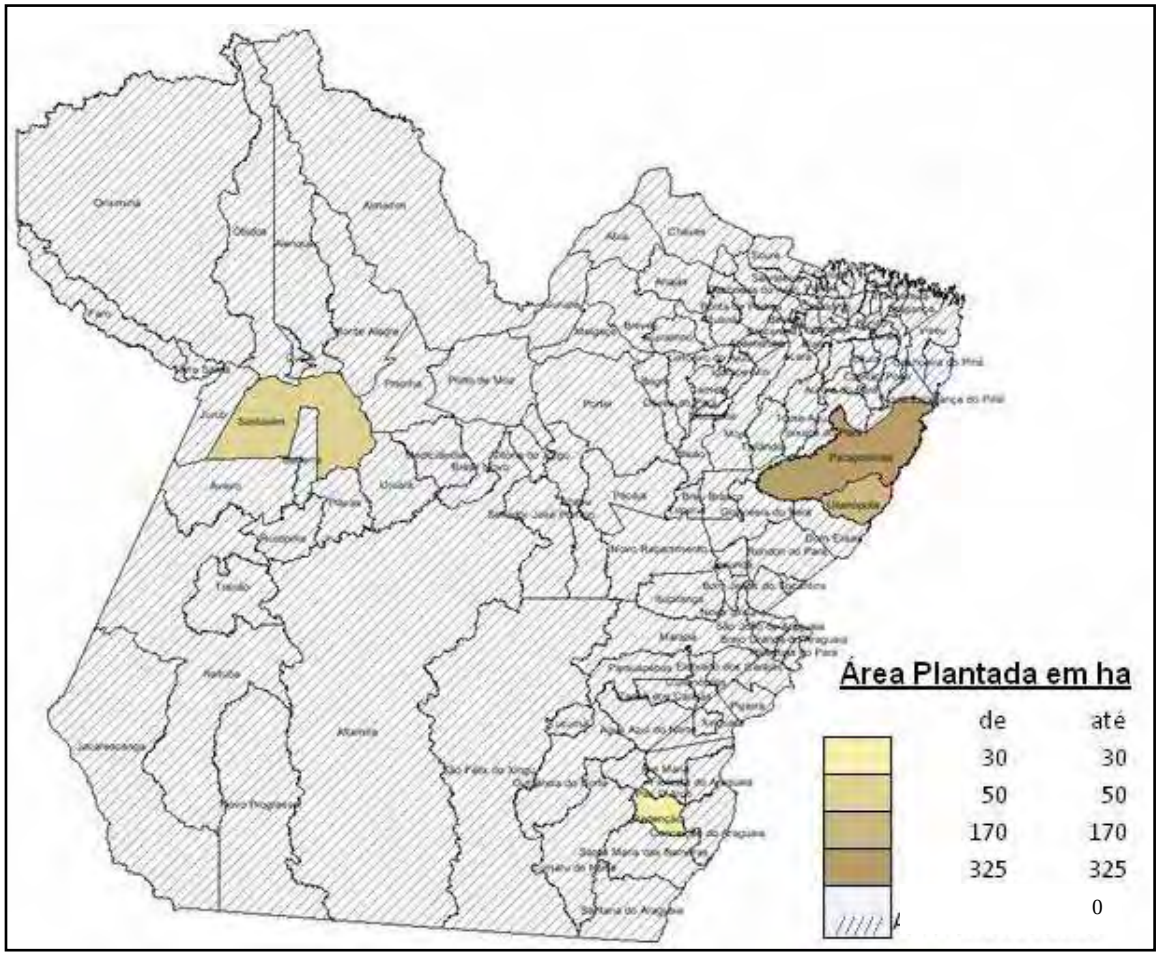
Em Santarém, a Cargill tem cerca de 255 produtores cadastrados para compra e venda de soja. Dentre eles, 100 recebem financiamento para a produção da cultivar. Em muitas áreas é praticada a rotação entre arroz e soja (FLEXOR et al., 2006, pp.9-11). Dessa forma, a *trading* acabou por estimular também o alargamento do circuito espacial produtivo da soja até o município de Santarém.

Como resultado dos incentivos oferecidos pela Cargill, por meio de financiamento da produção agrícola, o perfil do sistema de produção agrícola do município de Santarém tem sofrido transformações. Até 1996, a quantidade produzida de cacau no município era de 2134 toneladas, mas em 1997 essa quantidade caiu para insignificantes 3 toneladas e, atualmente, mantém-se em torno de 4 toneladas, reflexo da maciça entrada da soja no Pará (TOLEDO, 2005; IBGE, 2007).

A área plantada de soja em Santarém, entre 2002 e 2007, aumentou vertiginosamente. Em 2002, soja ocupava apenas 25 hectares e a quantidade produzida era de 600 toneladas. Em 2003, a área plantada passou para 200 hectares. Em 2004, saltou para 4600 ha, em 2005 para 11.000 ha, em 2006 para 22.000 ha, em 2007 para 19.500 quando a quantidade produzida chegou a 58.500 toneladas (IBGE, 2009). Essa expansão do cultivo modernizado nos municípios foi estendida também para os municípios vizinhos como Monte Alegre, Alenquer, Curuá, Prainha e Oriximiná. Já a área produzida de arroz saltou de 4.200 ha em 2000 para 45.000 ha em 2005, com uma

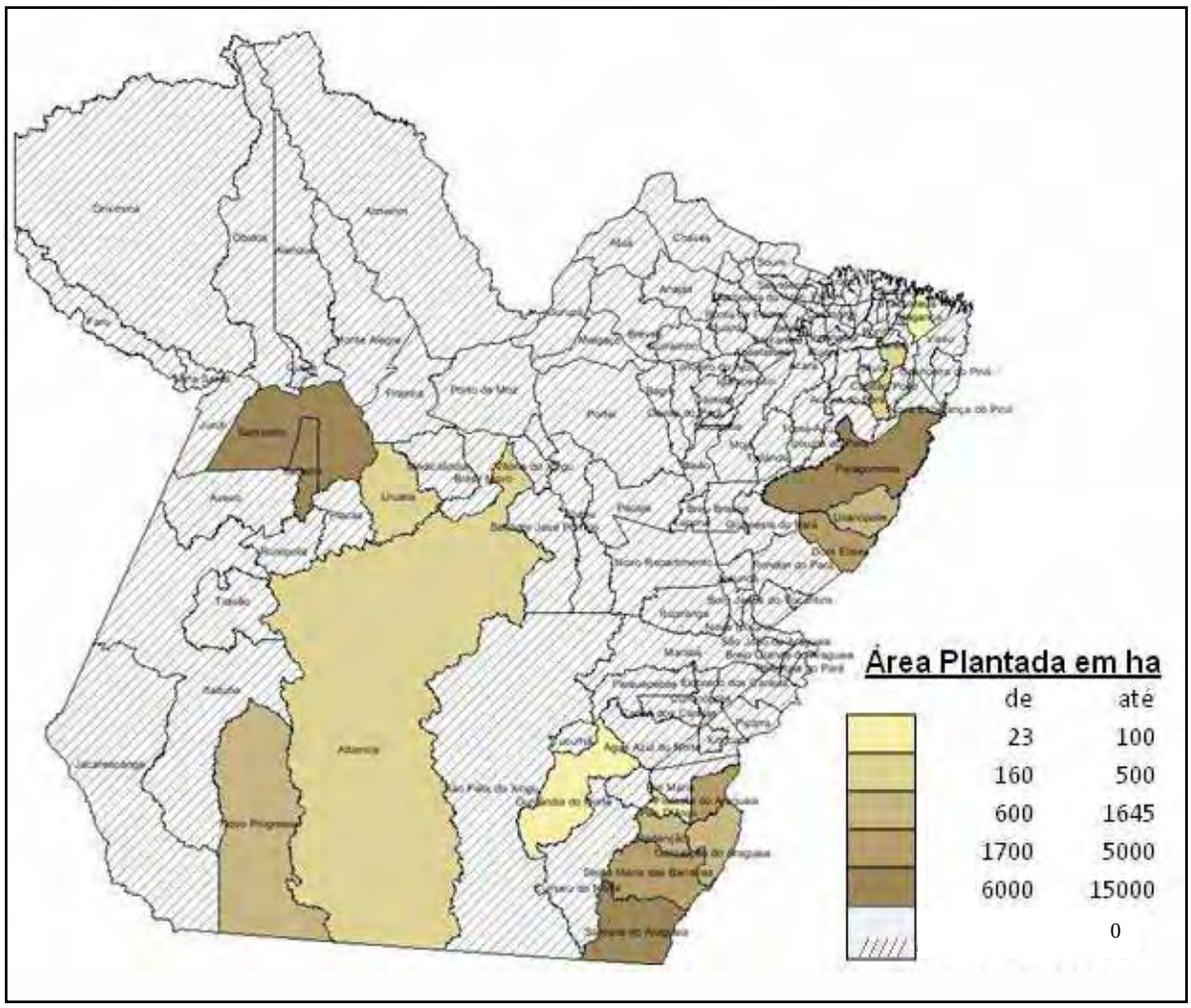
queda para 22.140 ha em 2007. As quantidades produzidas foram 6.523, 12.300, 53.352 toneladas respectivamente em 2000, 2005 e 2007.

Mapa 13: Área plantada de soja no estado do Pará em 2000



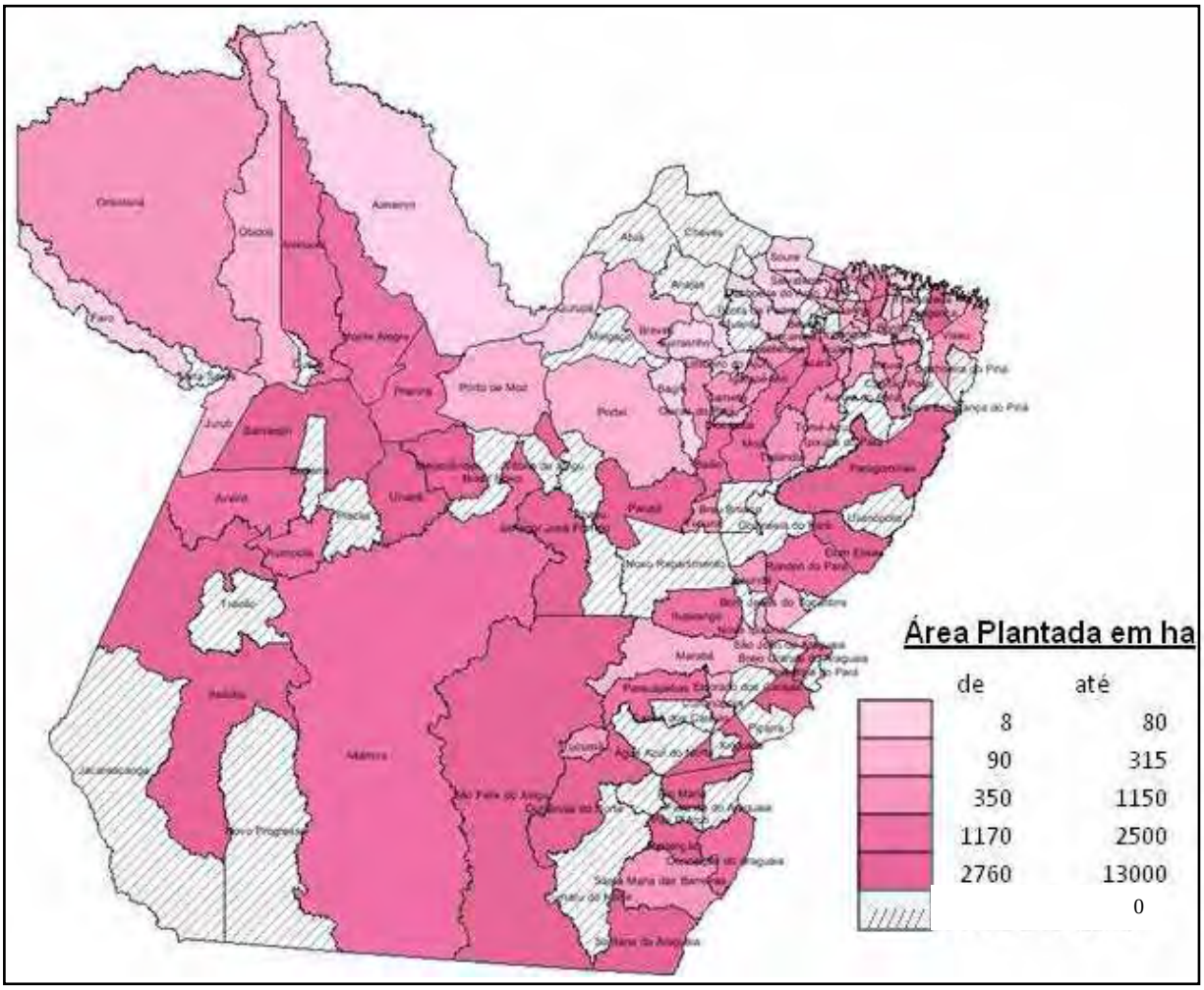
Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo.

Mapa 14: Área Plantada de soja no estado do Pará em 2007



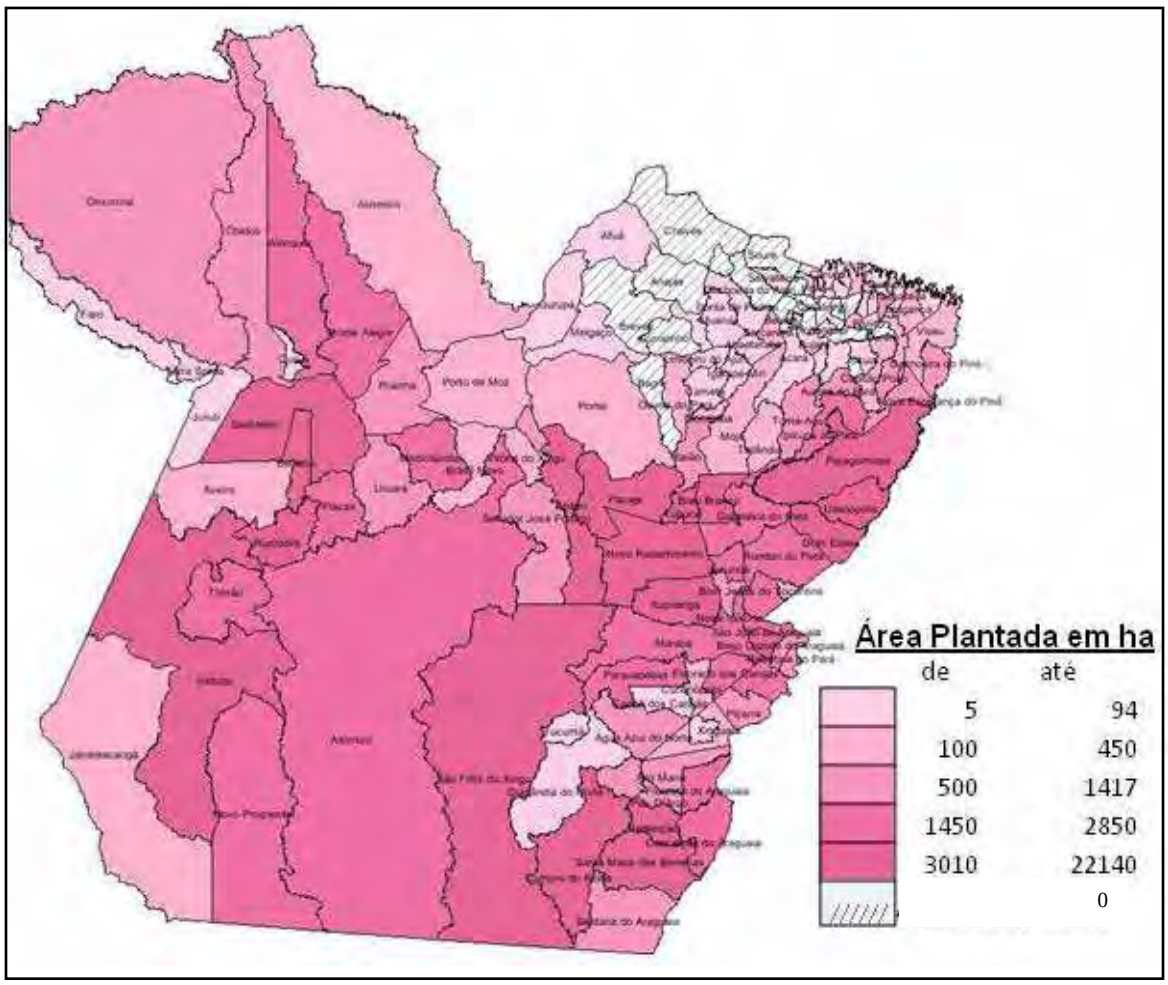
Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo.

Mapa 15: Área Plantada de arroz no estado do Pará em 1990



Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo.

Mapa 16: Área Plantada de arroz no estado do Pará em 2007



Fonte: PAM – IBGE, 2009. Org.: Márcio Toledo.

O alargamento do meio geográfico com acréscimos de ciência, técnica e informação permitem obter maiores volumes de produtos em áreas mais reduzidas; as possibilidades dadas pelo adensamento da circulação autorizam a especialização produtiva dos lugares, que produzem quase exclusivamente *commodities* para exportação.

Nas décadas de 1990 e 2000, houve também um importante crescimento comercial na cidade, com a abertura de lojas para venda de equipamentos agrícolas, peças para tratores, conformando e consolidando uma cidade funcional ao agronegócio.

A indústria, no município, praticamente não existe, limitando-se basicamente às de pequeno porte: fábricas de alimentos, construção civil, artefatos de madeira, ou, na

maior parte, apenas o beneficiamento de madeira, como matéria-prima para exportação (LEÃO, 2006, p.79).

O turismo é uma atividade econômica importante para o município, porque Santarém, “a pérola do Tapajós”, tem belas paisagens como o encontro das águas entre os rios Amazonas e Tapajós e as “praias” de rio. Para além dessas belezas, existem também os atrativos históricos-culturais como, por exemplo, as construções do século XVIII e XIX (Solar do Barão de Santarém e o Solar do Barão São Nicolau).

A consolidação da exportação de grãos pelo Porto de Santarém via asfaltamento da rodovia BR-163, pode promover a inversão do fluxo das cargas que atualmente destinam-se ao Porto de Paranaguá (PR), com o encurtamento de distância em quase 1.000 quilômetros rodoviários e algo em torno de 4.000 quilômetros marítimos. Com isso, os mais de 10 milhões de toneladas de soja produzidas no Mato Grosso podem passar a ser transportados pela rodovia e, em seguida, pelo Porto de Santarém.

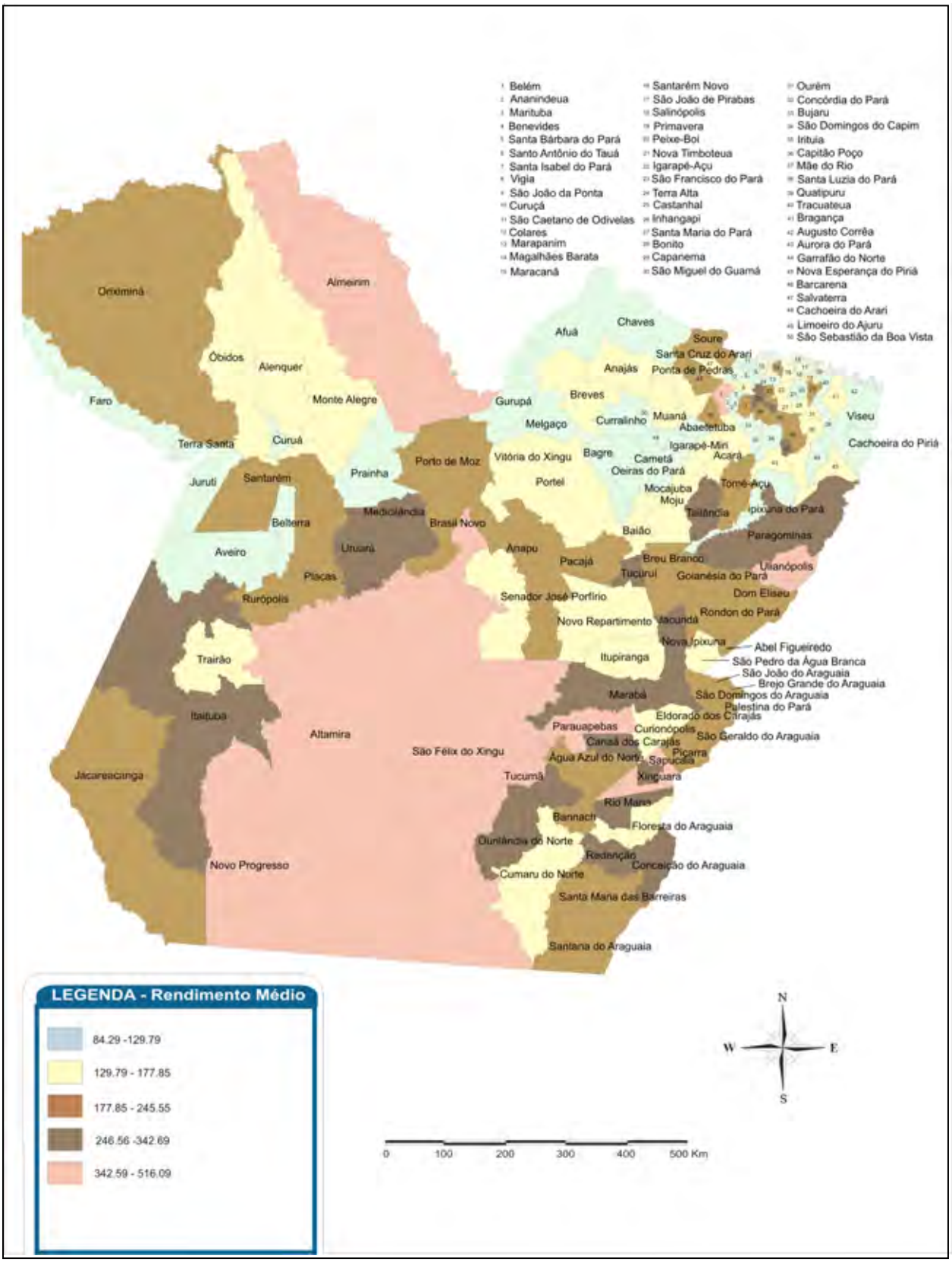
4.3 A modernização portuária e o município de Santarém

Ainda que sustentado pelo discurso único do "crescimento econômico e competitividade" cujos efeitos positivos são inflados pelo discurso midiático de que "é necessário modernizar" para o país se desenvolver, que conforma uma psicoesfera social favorável a aceitação de tantos dispêndios do Estado e também de empresas privadas em um só local, é bem o contrário do que vem se passando com os direitos sociais (previdência, educação e saúde pública, habitação) que têm ficado em segundo plano nos orçamentos ou mesmo fora das políticas dos governos de Estado. Os grandes empreendimentos em macro-sistemas de engenharia modernizados envolvem diferentes lugares do país e sempre sob uma ótica positiva: "vai gerar tantos empregos, criar tantas demandas, desencadear tantos efeitos". Os aspectos positivos são destacados pelo discurso midiático para facilitar sua instalação e manutenção e conquistam convencimento social mais em função dos recursos de *marketing* e propaganda das empresas do que da real qualidade intrínseca (e extrínseca) do seu projeto.

Para a Cargill, o Porto de Santarém é apenas um entreposto de transporte, sem deixar rendimentos ao município, principalmente ICMS, já que de acordo com a Lei Kandir os produtos primários para exportação estão isentos de impostos.

Atualmente, 278.118 pessoas vivem no município de Santarém, sendo que 70,96% residem na zona urbana do município (IBGE , 2007). Com base nos dados do IBGE, uma pesquisa intitulada "mapa social do Pará" aponta que mais de 150 mil moradores de Santarém estão abaixo da linha da pobreza, pois sobrevivem, em média, com até meio salário mínimo. Isso corresponde a 54,88% de toda a população do município. A situação é mais crítica na zona rural, onde 78,57% da população vivem na miséria (SEPOF, 2007; LEAL, 2007c).

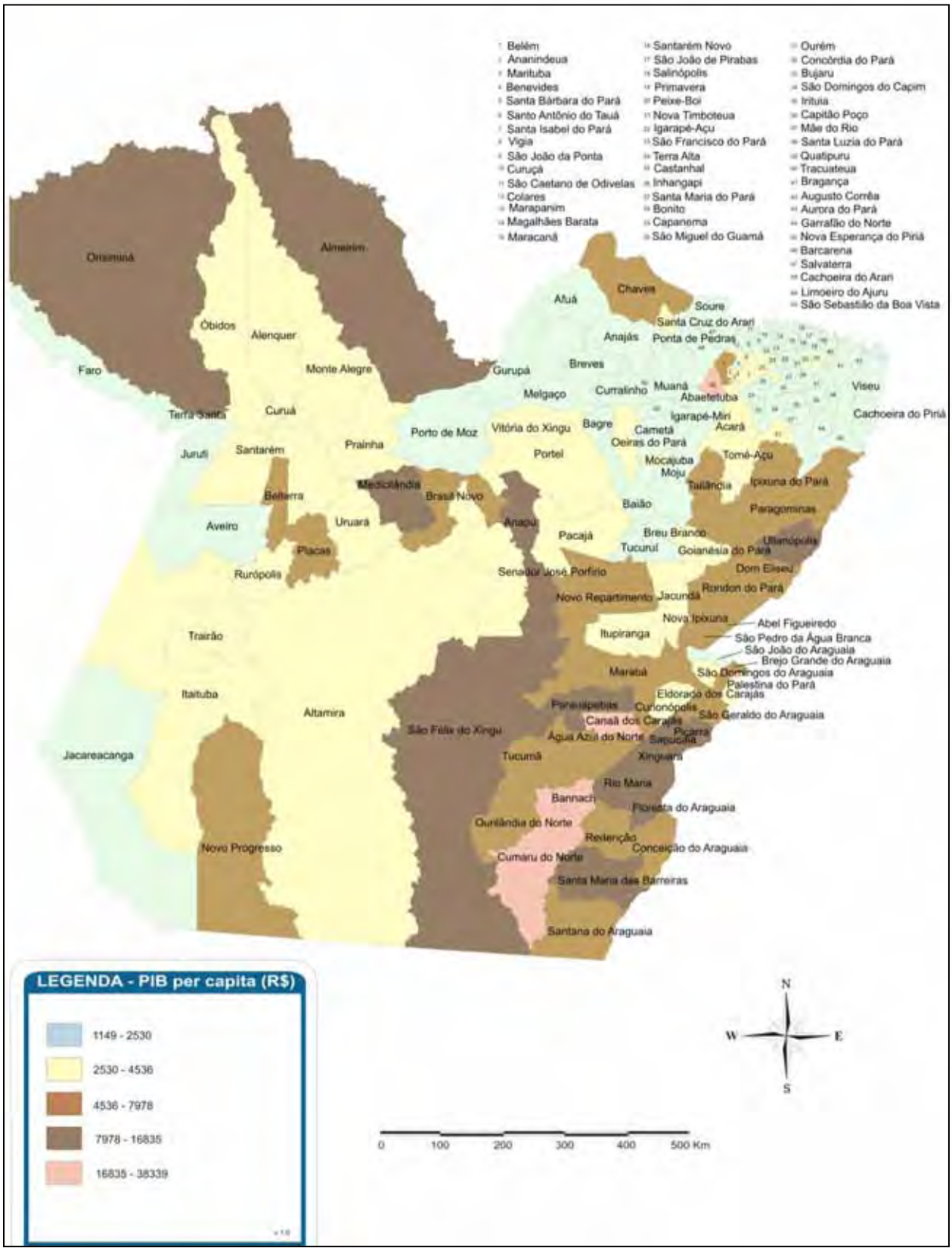
Mapa 17: Rendimento Médio nos Municípios do Pará (em R$ - 2004)



Fonte: SEPOF, 2007. Org.: Márcio Toledo.

Dentre os quatro maiores municípios do Pará, Santarém é o que possui pior rendimento médio por habitante. O mapa social dos municípios paraenses mostra que o maior rendimento médio é Belém, com R$ 516,09 por habitante. Em segundo aparece Marabá, com R$ 311,58, e em terceiro Ananindeua, com R$ 310,61 por habitante. Em seguida aparece Santarém, com apenas R$ 230,50. Na zona rural do município, a média é de apenas R$ 94,37 (SEPOF, 2007). Em 2007, o Produto Interno Bruto (PIB que é a soma de todas as riquezas produzidas no município) per capita de Santarém é de R$ 3.850,67, figurando em quarto lugar entre as grandes cidades do estado do Pará. A capital Belém registra um PIB per capita de R$ 5.873,61, enquanto Marabá tem R$ 7.679,88 e Ananindeua de R$ 3.380,85 (SEPOF, 2007).

Mapa 18: PIB per capita no Pará (2004)



Fonte: SEPOF, 2007. Org.: Márcio Toledo.

Em parte, a pobreza tem aumentado em Santarém por conta da expulsão dos pequenos agricultores do campo. Muitos dos pequenos produtores deslocam-se para a área urbana do município, em decorrência da compra ou invasão de suas terras a partir do início dos anos 2000, com o alargamento do circuito espacial produtivo da soja até ali. Famílias que viviam na pobreza, mas trabalhavam a terra para a produção de cultivares para subsistência como mandioca, feijão, laranja, manga, coco entre outras, venderam suas terras por valores entre R$30.000,00 e R$50.000,00 para os grandes produtores de soja que promoveram uma rápida metamorfose no lugar e removeram tudo, inclusive as casas, e iniciaram o cultivo modernizado da soja para exportação. Os grandes produtores de grãos em Santarém são imigrantes do Mato Grosso ou mesmo dos estados da Região Concentrada como Paraná e Rio Grande do Sul.

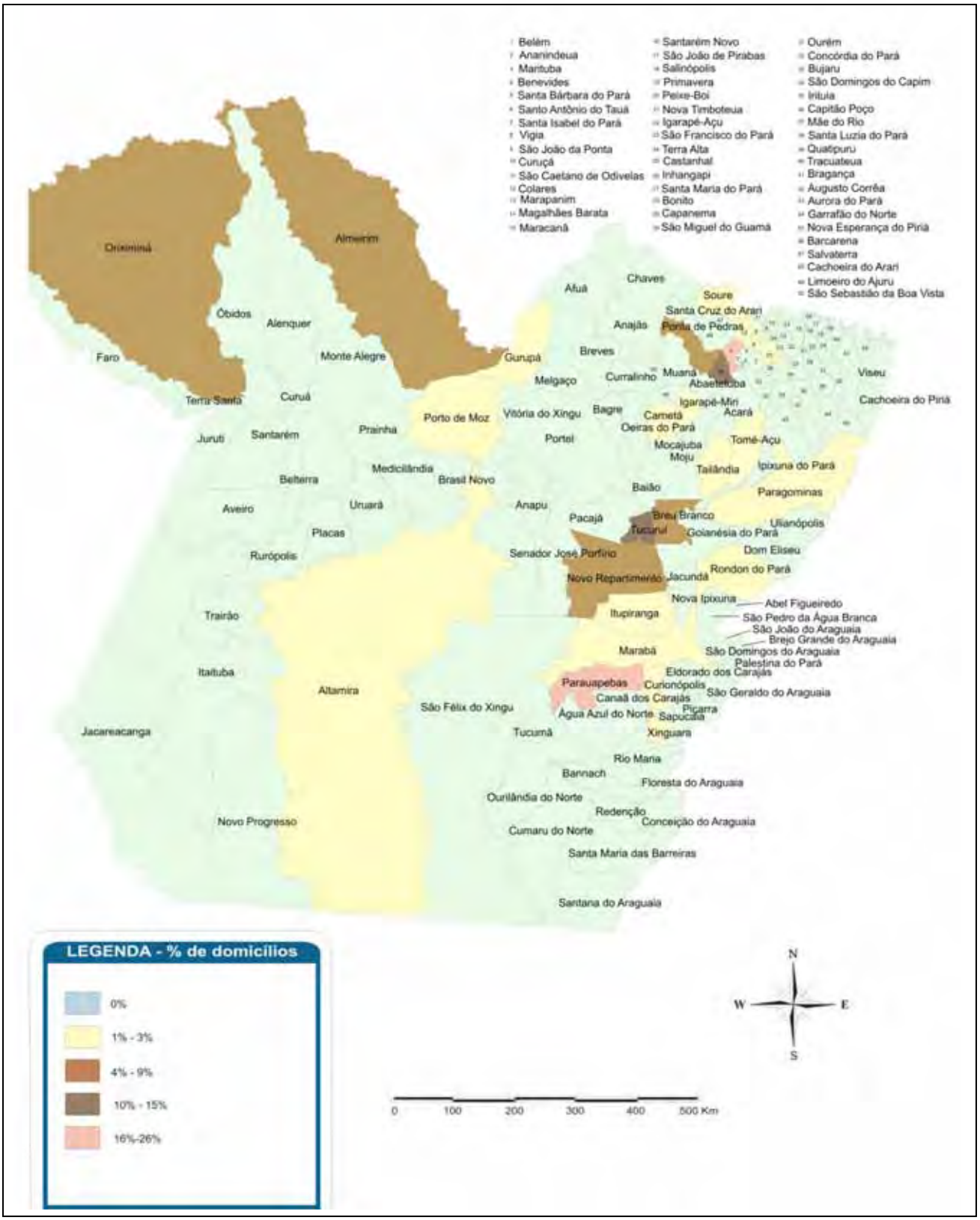
Desta forma, muitas famílias se deslocaram para a área urbana do município. Na cidade, a baixa qualificação profissional acaba por deixá-los sem emprego, aumentando os índices de pobreza no município. Há também casos de pessoas que não recebem o pagamento pelas terras. O PIB de Santarém é de quase R$1,5 bilhões (CNM –IBGE, 2006). Em 2002, o PIB era praticamente a metade, em torno de R$700 milhões. Aumentou o PIB, aumentou também a população urbana do município, entretanto, o acesso aos serviços ligados aos direitos sociais permanecem os mesmos (há problemas de infra-estrutura urbana, baixo índice de escolaridade, falta de moradia,de hospitais).

Na cidade de Santarém, não são construídas casas populares há mais de 30 anos. O último conjunto habitacional (COHAB) data da década de 1970. Desde então, não houve qualquer iniciativa do Estado para a criação de loteamentos populares, com infra-estrutura adequada, sob a alegação de não haver fundos para tal (RAMOS, 2004, p.69).

A respeito dos sistemas de infra-estrutura para saneamento urbano, a pesquisa do “mapa social do Pará” revela que Santarém tem um grande déficit no abastecimento de água: de um total de mais de 53 mil domicílios, apenas 32.577 dispões de acesso à água. Somente 264 domicílios têm acesso à rede geral de esgoto, enquanto o restante da população utiliza fossa séptica ou rudimentar ou ainda outros tipos de esgoto, como vala ou rios e igarapés. Trata-se de um dos municípios com pior situação em relação ao saneamento básico. A coleta de lixo, por exemplo, só chega a 28 mil das mais de 53 mil

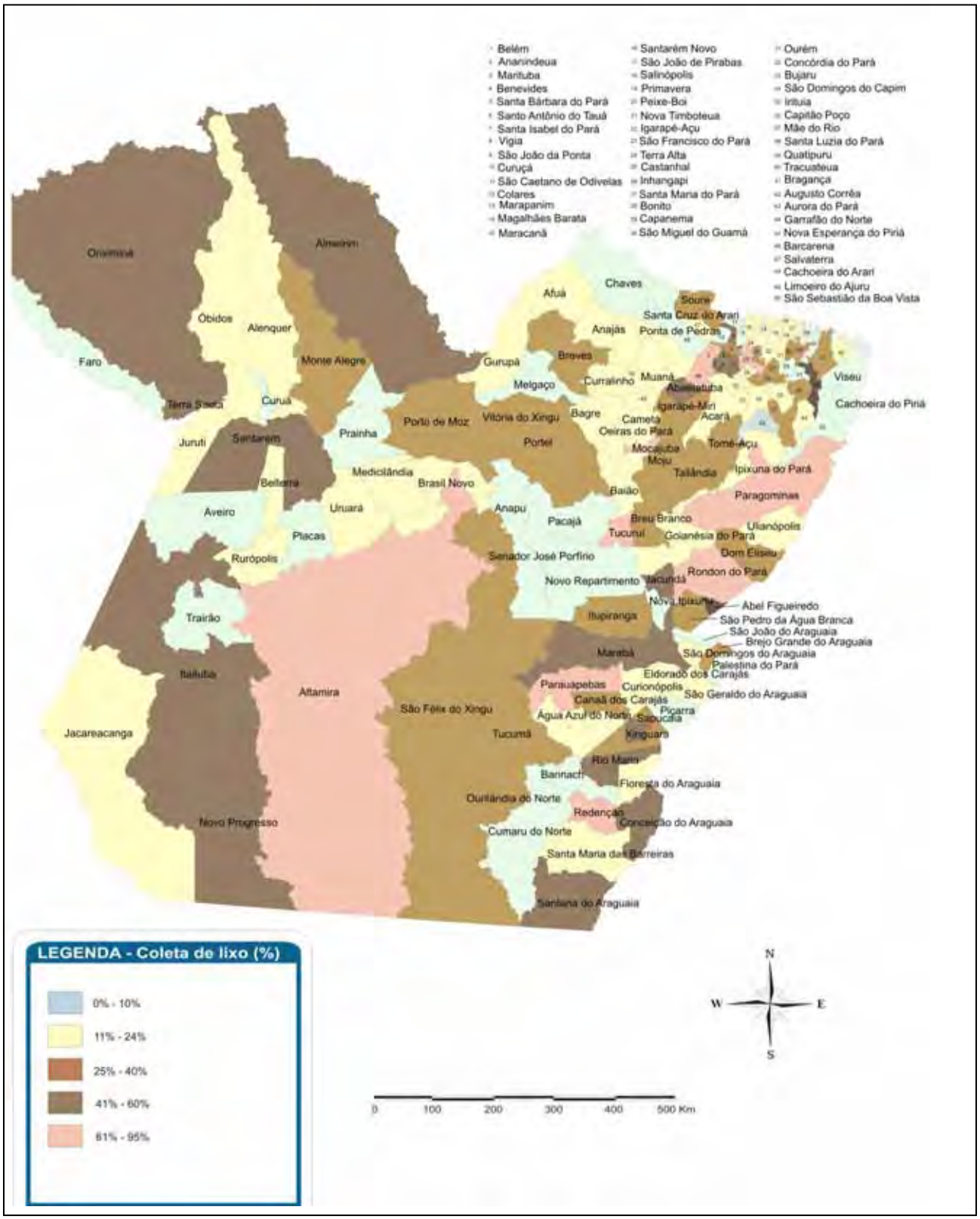
residências do município. Já a energia elétrica chega a mais de 43 mil domicílios (SEPOF, 2007).

Mapa 19: Acesso a Rede Geral de Esgoto no Pará (2004)



Fonte: SEPOF, 2007. Org.: Márcio Toledo.

Mapa 20: Municípios com acesso a coleta de lixo no Pará (2000)



Fonte: SEPOF, 2007. Org.: Márcio Toledo.

Pesquisando um dos bairros mais pobres do município de Santarém, o do Lago Mapiri, onde vivem cerca de 35 mil pessoas, José Roberto Ramos (2004, pp.78-94) mostra que 62,26% dos moradores não concluíram o ensino fundamental e somente 4,19% possuem o curso superior, que a grande maioria das mulheres mantenedoras da família é empregada doméstica (21,6%), seguidas pela categoria dos pescadores (17,42%). Como forma de auxiliar as receitas da família, 3,23% dos moradores da área utilizam parte das dependências de suas residências para desenvolver atividades comerciais informais e que 65,16% das famílias têm uma renda mensal entre um e dois salários mínimos. A porcentagem de domicílios sem renda é de 3,23%. Assim como em todo o município, neste bairro, também faltam sistemas de infra-estrutura para saneamento básico. Não existe esgoto sanitário. Nos domicílios do bairro, 62,9% possuem fossa séptica, que significa que o esgoto primário está acondicionado devidamente, 34,52% possuem fossa negra, o que significa que o esgoto primário está sendo lançado em cavas comuns (sanitários de fundo de quintal) e 2,58% utilizam o próprio alagado. Todos lançam o esgoto secundário a céu aberto na rua (RAMOS, 2004, p.93-94).

No município de Santarém, do total da população em 2002 (262.538), 42% tinha no máximo sete anos de estudo; apenas 23% do total da população tinham oportunidade de estudar mais de oito anos. Para Maria Lília Colares (2005, pp.48-52), tais dados configuram baixos níveis de escolaridade e a raridade da cultura escolar.

O ponto de partida dos estudos para o desenvolvimento não deveria ser a taxa de investimentos ou a relação produto-capital, ou ainda a dimensão do mercado, mas sim o horizonte de aspirações da coletividade em questão (FURTADO, 1969, p. 19). No caso de Santarém, a modernização agrícola e a do porto e os maciços investimentos nos macro-sistemas de engenharia para transportes não tem trazido qualquer tipo de melhoria nas condições de vida da população local.

O terminal da Cargill em Santarém é operado por máquinas e com funcionários trazidos de outros lugares. O terminal graneleiro é todo automatizado e não gerou empregos para a população do município. Ao contrário, desempregou pessoas. Apenas quatro estivadores realizam a operação de embarque de grãos.

Mas um lugar, uma região que se instrumentaliza para servir somente a um sistema de atividades hegemônicas, a esfera econômica, ou dito de outra maneira, uma região que se instrumentaliza para servir como recurso ao capital, fica dependente e sujeita aos interesses e "humores" dessa única esfera - o mercado, e pode num determinado momento, ter seu dinamismo esgotado irrompendo longos períodos de crise.

O modo de desenvolvimento adotado pelas elites econômicas do país, muito mais associada ao projeto mundial de modernização neoliberal, longe de contribuir com o projeto de transformação social, aprofunda as desigualdades sociais e conseqüentemente promove a fragmentação do território entre as regiões brasileiras (CHIAPETTI & KAHIL, 2008, p. 658).

Apesar de estar apoiado no discurso do desenvolvimento e da competitividade, que destaca os efeitos positivos dessa modernização técnica do território, tais melhorias são para uso de muito poucos e privilegiados agentes da globalização. Por outro lado, os direitos sociais (previdência, educação e saúde pública, habitação) têm ficado em segundo plano nos orçamentos ou até mesmo fora das políticas de Governo nacionais.

Conclusão

Limites da racionalidade dominante e perspectivas: por um outro Brasil

Com a imposição do projeto de modernização instrumental neoliberal no Brasil é aprofundada a divisão territorial do trabalho e somente lugares selecionados são modernizados para atender às exigências das grandes corporações privadas ligadas ao agronegócio da soja. Esse processo estimula a competitividade regional ao mesmo tempo em que promove a fragmentação do território. O meio geográfico mais racionalizado autoriza o privilégio do uso corporativo do território e os lugares que recebem os vetores dessa modernização acabam por ter seus destinos ditados mais estritamente pelo mercado internacionalizado; pela mais-valia global.

O território nacional, não obstante ser uma totalidade, território de todos, formação sócioespacial singular, quando é instrumentalizado, organizado e governado por forças exógenas, segundo aquele projeto de modernização para o mundo – a estrutura prevalecente não é a da nação. Essas forças exógenas são centrífugas e retiram do lugar, das populações locais, dos governos locais, qualquer escala o tomemos (federal, estadual ou municipal) as possibilidades de presença pública autônoma; retiram do lugar as possibilidades de invenção Política, de realização do espaço público. Portanto, a possibilidade de instituir-se no país a cidadania, a Política e a constituição organizada de reivindicações não é suprimida apenas pela conhecida brutalidade das forças repressivas, mas passa também pelo crivo de sua instrumentalização pelo governo (e por essa via para o mercado) que domesticando-as acaba por inseri-las na própria lógica do fortalecimento governamental.

Aos lugares que compõem o circuito espacial produtivo da soja são exigidos cada vez mais conjuntos de sistemas de objetos técnicos modernizados que viabilizem a manutenção de sua competitividade e assegurem o uso corporativo do território. É desta forma que algumas regiões tornam-se vencedoras da guerra entre os lugares, enquanto a grande maioria dos lugares se vê subjugado e marginalizado. O estabelecimento de redes que buscam apenas cumprir as finalidades pré-determinadas, permite apenas uma eficiência produtiva de parcelas do território nacional, como ferramenta de uso privado dos agentes hegemônicos da economia e da política.

A racionalidade instrumental e técnica que se impõe como projeto para todo o território nacional e manifesta-se nos lugares, não se faz em benefício da maior parte da população. A finalidade estritamente econômica que se estabelece produz desarticulações

internas no território nacional, na medida em que são constituídos nexos espaciais essencialmente funcionais, presididos por interesses mercantis e responsáveis por um uso privilegiado dos recursos do território. É sob a invenção da necessidade de viabilização do território para os circuitos produtivos hegemônicos que se organiza e se instrumentaliza o território nacional, o que termina por ser uma viabilização, porque racionalmente arquitetada, do aprofundamento das fragmentações sociais e territoriais.

Manifestando o movimento do mundo, em Santarém (PA), lugar privilegiado dos sistemas de ação das grandes empresas privadas, o porto foi modernizado. Por meio de Planos Plurianuais, subsistemas de ação política do Estado, aquele ponto do território nacional foi viabilizado para uso majoritariamente corporativo.

De fato ocorre a modernização técnico-normativa daquele lugar, o que o torna competitivo, mas isso se dá em detrimento da maioria da sociedade local e nacional e de outras regiões do país, viabilizando-o exclusivamente para uso corporativo. Ainda que tecnicamente moderno, esse lugar é fragilizado pelos predominantes sistemas de ações instrumentais de um projeto forâneo que desestruturam e desorganizam os sistemas de relações locais. A agricultura científica globalizada tira populações que produziam para subsistência de suas terras, o terminal graneleiro da Cargill desloca comunidades ribeirinhas. Na cidade de Santarém, onde se agrupam essas pessoas, os benefícios do “progresso” e do desenvolvimento prometido pelo discurso modernizante que acompanha o alargamento do meio técnico, científico e informacional (agricultura modernizada; porto modernizado) não se concretiza. O acesso aos direitos sociais como moradia, saúde, educação, saneamento básico é precarizado. Ao priorizar os investimentos em macro-sistemas de engenharia para o uso de empresas privadas, o Estado deixa de investir em equipamentos sociais, deixando assim a maioria da população local a própria sorte. Nesse sentido, o projeto de modernização atual é sinônimo de precarização das condições de vida e de trabalho da maioria da população e seu discurso de desenvolvimento uma falácia, um mito.

Trata-se da imposição de uma nova regulação no Brasil, na qual se redefine o campo de forças em que atuam os Estados e as grandes corporações, pendendo a balança a favor da segunda. Os sistemas de ação do Estado, desde a década de 1990, através da implementação de políticas de cunho neoliberal ditadas pelo Consenso de Washington, autorizam o imperativo das lógicas de grandes corporações transnacionais em detrimento, tanto de

políticas sociais amplas quanto de um projeto autônomo de Nação com a prevalência de critérios Políticos que permitam superar a rigidez da lógica econômica, planejando também o território para a maior maioria da população.

Inúmeros países subdesenvolvidos têm hoje seus destinos, ainda mais do que no passado, ligados aos interesses particulares das grandes empresas e grupos hegemônicos.

O planejamento dos macro-sistemas de engenharia para aperfeiçoamento da logística brasileira, apresentado nos PPAs das décadas de 1990 e 2000, orientado de acordo com eixos nacionais de integração e desenvolvimento, demonstra a preocupação em integrar as regiões produtoras ou extrativas aos portos exportadores e, dessa forma, aos mercados no exterior (integração internacional), enquanto a integração das regiões do território brasileiro (integração nacional e internacional) são postas de lado.

Ao proporcionar um uso seletivo do território por alguns circuitos produtivos do agronegócio o Estado contribui, concomitantemente, para o rompimento da coesão social e política do país. Este processo se dá em decorrência da internalização de um projeto de modernização dos sistemas de atividades e dos sistemas de objetos regida por interesses corporativos, muito ligados aos projetos e estratégias de mercado das grandes empresas que (do exterior) comandam as atividades produtivas hegemônicas do país.

O atual sistema logístico brasileiro, voltado para o exterior através dos corredores de exportação que funcionam como verdadeiras redes extrovertidas, constituí um território para uso de agentes selecionados; dos agentes hegemônicos da economia internacional, das grandes corporações privadas. Esta é uma característica fundamental da internacionalização do território e da fluidez posta a serviço da competitividade.

O planejamento dos macro-sistemas de engenharia para transportes, feito segundo a lógica empresarial, ou seja, voltado para apenas redução dos custos de frete entre origem e destino, e garantindo a fluidez exigida pelo mercado, ignora todas as demais questões que deveriam ser consideradas quanto ao desenvolvimento regional e a inserção de regiões menos favorecidas ao mercado nacional.

Retomamos a afirmação de Milton Santos (2003 [1979]) de que sem o planejamento não seria possível atingir-se uma intromissão tão rápida e brutal do grande capital em países subdesenvolvidos do hemisfério Sul. "*Não cremos que seja exagero afirmar que o*

planejamento tem sido um instrumento indispensável à manutenção e ao agravamento do atraso dos países pobres, assim como ao agravamento ou à exacerbação de disparidades sociais" (SANTOS, 2003, p.13). Ainda hoje, em 2009, apesar de renovado e alicerçado em um novo conjunto de variáveis e de forças políticas, o planejamento territorial continua a ser usado como instrumento de ampliação de uma ordem amparada nas desigualdades sócio-espaciais.

A tarefa de planejar no atual período da globalização torna-se hoje ainda mais difícil devido à imposição de um feixe cada vez mais denso de ordens vindas de fora e à velocidade vertiginosa com que se transformam os lugares e o mundo. Propor considerações para um planejamento territorial mais amplo e alicerçado na existência de todos os agentes que nele atuam constitui um desafio, entretanto, acreditamos que um Estado mais autônomo e capaz de regular mais severamente os sistemas de ações dos agentes hegemônicos no país, impedindo o abandono de vastas porções do território, é de fundamental importância.

Desde o início da década de 1990, a discussão de um projeto para o país foi sistematicamente deixada de lado pelos sucessivos governos, estabelecendo o caminho da inserção passiva nos mercados internacionalizados e a um conseqüente aprofundamento da divisão territorial do trabalho e da fragmentação do território nacional.

Celso Furtado (1992, p. 35) já alertava que em um país ainda em formação, como é o Brasil, a predominância da lógica das empresas transnacionais no fazer político conduzirá "*quase que necessariamente a tensões inter-regionais, à exacerbação de rivalidades corporativas e à formação de bolsões de miséria, tudo apontando para a inviabilização do país como projeto nacional*".

A finalidade única das ações modernizantes é assegurar a eficiência ao sistema de ações das grandes empresas hegemônicas. O planejamento político acaba por reduzir-se ao plano econômico que conduz cegamente a instalação de macro-sistemas de engenharia. As grandes empresas transnacionais impõem a incorporação, inclusive, de preceitos de competitividade empresarial ao planejamento público, através da elaboração de metodologias e conceitos que orientaram os Planos Plurianuais, fazendo crer, todavia, que tais políticas são sinônimo de modernidade e desenvolvimento do país como um todo. O Estado, apoiado por um conjunto de práticas no mais das vezes seletivas, se esforça em promover uma

modernização de pontos selecionados do território, como o Porto de Santarém, com vistas à uma integração competitiva aos mercados internacionalizados.

Para Wilson Cano (1998, p. 352), uma das questões a ser respondida é "*como podemos atender aos requisitos legítimos de recomposição da infra-estrutura e da crise social se nos ativermos apenas às exigências dos interesses privados e internacionais*".

O resultado estéril do hibridismo político entre Estado e empresas no Brasil revela a necessidade de repensar o projeto político vigente no país. Estará o planejamento condenado à função de regulador e legitimador dos sistemas de ações políticas das grandes corporações para sempre? É possível ainda outros usos para este importante instrumento que é o planejamento? Serão possíveis novos usos, menos egoístas e mais generosos, que possam ir ao encontro de um projeto de país verdadeiramente comprometido com o acesso aos direitos sociais? Queremos acreditar que sim.

O território nacional carece de um projeto de futuro que seja verdadeiramente comprometido com o espaço de todas as pessoas, de todas as instituições, enfim, de todos os brasileiros. Um outro Brasil. Daí a necessidade de pensar simultaneamente o futuro no presente, deixando de lado o pensamento imediatista. É preciso e urgente pensarmos outros possíveis (mais generosos) usos do território .

O planejamento de uma nova organização do território brasileiro deve primar pelo aumento do dinamismo do mercado interno, imprescindível para alguma viabilidade e possibilidade de repartição da riqueza para o povo brasileiro e maior autonomia do país frente à internacionalização da economia. É necessário pensarmos na elaboração de um projeto nacional que leve em consideração o território como totalidade e as especificidades e necessidades intrínsecas aos lugares, não visando apenas dar fluidez ao território para os agentes hegemônicos, mas dando oportunidades ao povo brasileiro de se sentir, realmente, integrado ao seu território.

Referências Bibliográficas

ABREU, Silvana. **Planejamento governamental**: A SUDECO no espaço mato-grossense. Contexto, propósitos e contradições. Tese (Doutorado em Geografia). 2001. 326f., Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

ALBAN, Marcos. Transportes e Logística – Os modais e os desafios da multimodalidade na Bahia. **Cadernos Luis Eduardo Magalhães**, 2ª edição, Salvador, junho de 2004.

AMARAL FILHO, Marcos J. T. do. **Privatização no Estado Contemporâneo**. São Paulo: Ícone, 1996. 280 p.

AMORIM, Antonia Terezinha dos Santos. **Santarém uma síntese histórica**. Santarém: Editora ULBRA, 1998.250p.

ANTAQ, 2007. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**: Quem somos. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/NovositeAntaq/faq.asp>. Acesso em: 30 mar. 2007.

ANTAS JÚNIOR, Ricardo M. Elementos para uma discussão epistemológica sobre a regulação do território. **GEOUSP** – espaço e Tempo, São Paulo, nº16, 2004, pp.81-86.

ANTAS JÚNIOR, Ricardo M. **Espaço Geográfico - fonte material e não formal do direito**. 2001. 215f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

ANTAS JÚNIOR, Ricardo. M. A Norma e a Técnica como Elementos Constitutivos do espaço Geográfico: considerações sobre o ressurgimento do pluralismo jurídico. In: SOUZA, Maria Adélia de (org.) **Território Brasileiro**: usos e abusos. Campinas: Edições Territorial, 2003.

ANTUNES, Ricardo. Dimensões de precarização estrutural do trabalho. In: DRUCK, G. & FRANCO, T. (orgs.). **A perda de razão social do trabalho –** terceirização e precarização. São Paulo: Boitempo, 2007. pp. 13-22.

ARAÚJO, Tânia B. Brasil nos anos noventa: opções estratégicas e dinâmica regional. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**. Recife: ANPUR, ano 1, n. 2, março, 2000, pp.9 - 24.

ARAÚJO, Tânia B. O Elogio da Diversidade Regional Brasileira. In: BENJAMIN, Cesar e ELIAS, Luiz A. Brasil: **Crise e Destino**. Entrevista com pensadores contemporâneos. São Paulo: Expressão Popular, 1998.

ARROYO, Mónica. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. 2001. 250f. Tese (Doutorado em Geografia) - FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

BASTOS, Pedro Paulo Z. Nacional-Desenvolvimentismo de Getúlio Vargas e a Dinâmica de Interação entre Estado e Mercado nos Setores de Base. **EconomiA**, Selecta. Brasília (DF), v.7, n.4, pp.239–275, 2006.

BATISTA, Paulo Nogueira. O Consenso de Washington: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos. In: LIMA SOBRINHO, Barbosa. **Em defesa do Interesse Nacional**. São Paulo: Paz e Terra. 1995. 180 p.

BECKER, Bertha. **Amazônia: geopolítica na virada do terceiro milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

BECKER, Bertha. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. **Espaço & Debates**, nº 32, 1991.

BECKER, Bertha. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias Estratégicas**, n. 12, 2001. pp. 135-159.

BELIK, Walter. Estado, Grupos de Interesse e Formulação de Políticas no Setor Agropecuário Brasileiro. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, Brasília, v. 36, n.1, p.173-200, 1998.

BENJAMIN, Emir Sader et al. **A opção brasileira**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1998. 208p.

BERNARDES, Adriana. **A contemporaneidade de São Paulo: produção de informações e novo uso do território brasileiro**. 2001. 283f. Tese (Doutorado em Geografia) - FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

BERNARDES, Adriana. A nova divisão territorial do trabalho brasileira e a produção de informações na cidade de São Paulo (as empresas de consultoria). In: SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. **O Brasil** – Território e Sociedade no início do século XXI. São Paulo: Record, 2001a.

BERNARDO, Paulo. Planejamento e Parcerias Público-Privadas. XVII Fórum Nacional China e Índia como desafio e exemplo e a reação do Brasil. **Estudos e Pesquisas,** n. 99, Rio de Janeiro, 2005.

BICKEL, Ulrike. Brasil: **Expansão da Soja, Conflitos Sócio-Ecológicos e Segurança Alimentar**. Dissertação (Mestrado em Agronomia Tropical). 2004. 169f. Bonn (Alemanha): Faculdade de Agronomia: Universidade de Bonn, 2004.

BIONDI, Aloysio. **O Brasil privatizado** – edição especial (textos de 1999 e 2000). São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.

BNDES. **Estudos dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento**. 3ºv. Brasília: BNDES, 2000.

BORGES, Ângela. Mercado de trabalho: mais de uma década de precarização. In: DRUCK, G. & FRANCO, T. (orgs.). **A perda de razão social do trabalho** – terceirização e precarização. São Paulo: Boitempo, 2007. pp. 81-98.

BORON, Atílio. Duas fábulas perversas: a aldeia global e a livre mobilidade do trabalho. In: BRANDÃO, Maria A. (org). **Milton Santos e o Brasil**. Território, lugares e saber. São Paulo. Editora Fundação Perseu Abramo. 2004b.

BRANCO, Adriano Murgel. As Concessões de Serviços Públicos no Brasil. In: BRANCO, Adriano Murgel (org). **Política Energética e Crise de Desenvolvimento:** a Antevisão de Catullo Branco. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

BRANDÃO, Carlos. A., GALVÃO, Antônio C. F. Fundamentos, motivações e limitações da proposta dos 'Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. In: GONÇALVES, M.F. et al. (orgs.), **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. São Paulo: Ed. Unesp/ANPUR, 2003.

BRASIL EM ACÃO – **Construindo o Brasil**. Disponível em: <http://www.abrasil.gov.br/nivel1/infra.htm>. Acesso em: 30 maio 2006.

BRASIL EM AÇÃO. **Lei nº 9.276**, de maio de 1996. PPA (1996 – 1999) -Diretrizes, objetivos e Metas. Brasília: Governo Federal, 1996.

BRASIL EM AÇÃO. **Relatório de situação 2002**. Disponível em: <http://www.abrasil.gov.br/anexos/anexos2/bact.htm.> Acesso em: 30 nov. 2007.

BRASIL. **O plano plurianual 1996-1999** (PPA 1996 -1997). Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Brasília, 1995.

BRASIL. **O plano plurianual 2000-2003** (PPA 2000 -2003). Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Brasília, 1999.

BRASIL. **Proposta de regionalização do Brasil**. Regiões de referência do estudo para subsidiar a abordagem da dimensão territorial do desenvolvimento nacional no Plano Plurianual (PPA) 2008-2011 e no planejamento governamental de longo prazo. Brasília: Ministério do Planejamento, 2007. 545p.

CAIXETA FILHO, José V.; GAMEIRO, Augusto H. (org.). **Transporte e Logística em Sistemas Agroindustriais**. São Paulo: Atlas, 2001. 224p.

CAMPOS NETO, Carlos Álvares da Silva. Uma boa lei de PPP. **Revista Desafios do Desenvolvimento**, IPEA/PNUD, Brasília: Edição 9, 01/04/2005. Disponívelem:<http://www.desafios.org.br/desafios/sumarios/sumario_1037.asp> Acesso em: 14 jun. 2006.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1995)**. Campinas : Ed. Unicamp, 1998.

CARGIILL. **Responsabilidade Social** - Perguntas freqüentes. Disponível em: <http://www.cargill.com.br/C8/Responsabilidade%20Social%20Corpor/default.aspx>. Acesso em: 29 jun. 2009.

CARVALHO, Inaiá Maria M. de. **O Nordeste e o regime autoritário: discurso e prática do planejamento regional**. São Paulo: HUCITEC- SUDENE, 1987.

CASSIRER, Ernst. **Linguagem e mito**. São Paulo: Perspectiva, 1992.

CASTILLO, Ricardo. Transporte e Logística de Granéis Sólidos agrícolas: Componentes Estruturais do novo sistema de movimentos do território brasileiro. Investigaciones Geográficas, **Boletín del Instituto de Geografía**, UNAM, n. 55, pp. 79-96, 2004.

CATAIA, Márcio. **Território nacional e fronteiras internas. A fragmentação do território brasileiro**. Tese (Doutorado em Geografia). São Paulo: Departamento de Geografia / FFLCH – USP, 2001.

CDP – Companhia das Docas do Pará. **Estatísticas**. Disponível em: < http://www.cdp.com.br/estatisticas_2008.aspx#Edital3>. Acesso em 05 jan. 2009.

CHAUÍ, Marilena. **Mito fundador e sociedade autoritária**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.

CHESNEAUX, Jean. **Modernidade - Mundo**. Petrópolis: Editora Vozes, 2ª edição, Tradução de João da Cruz. 1996.

CHIAPETTI, Jorge; KAHIL, Samira P. Dinâmica do território: Crescimento x desenvolvimento. **1° SIMPGEO**/SP, Rio Claro, 2008. pp. 649-661.

CNM. Confederação Nacional de Municípios. **Produto interno Bruto – Santarém (PA)**. Disponível em: < http://www.cnm.org.br/pib/mu_pib_geral.asp>. Acesso em 20 de jul. de 2009.

COMERCIO EXTERIOR E LOGISTICA. **Portos da Europa são modelos para Santos**. Disponível em: http://blog.newscomex.com/2007/12/portos-da-europa-so-modelos-para-santos.html. Acesso em 30 de março de 2008.

COMISSÃO EUROPÉIA. **Portos – Política marítima da EU**. Disponível em: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs. Acesso em: 05 de maio de 2008.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. Reinforcing quality service in sea ports: a key for European transport. **Communication from the Commission to the European Parliament and the Council**, 2001.

COMPANHIA DAS DOCAS DO PARÁ. **Galeria de fotos**. Disponível em: <http://www.cdp.com.br/galeria_fotos.aspx>. Acesso em: 05 de maio de 2008.

CONAB. **Safras – Grãos**. Disponível em:< http://www.conab.gov.br/conabweb/index.php?PAG=131> Acesso em: 25 de julho de 2009.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. **Constituição Federal de 1988**. Brasília: Senado Federal/Presidência da República, 1988.

CONTEL, Fábio B. Os sistemas de movimentos no território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. **O Brasil:** Território e Sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 357-374.

COSTA, Nilder. **O porto de Santarém e a soberania nacional**. In: Alerta em Rede, Integração e Infra-estrutura. Disponível em: <http://www.alerta.inf.br/index.php?news=449>. Acesso em 26 de mar. 2006.

DIAS, Leila. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná, GOMES, Paulo César e CORRÊA, Roberto L. (org.) **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp.141-164.

DICKEN, P. International Production in a Volatile Regulatory Environment: the influence of National Regulatoy Policies on the Spatial Strategies of transnational Corporations.**Geoforum**, vol. 23, nº 3, 1992, pp. 302-316.

DNIT – **Depto. Nacional de Infra-estrutura e transportes**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/noticias/obrassuape>. Acesso em: 08/05/2007.

ELIAS, Denise. **Globalização e Agricultura**. São Paulo: Ed. Unesp, 2003. 408p.

ELIAS, Denise. Globalização e Modernização Agrícola. **Revista Paranaense de Geografia**, Curitiba, n. 1, p. 5-16, 1996.

EMBRAPA. **Programa Polonoroeste**. Disponível em: <http://www.machadinho.cnpm.embrapa.br/conteudo/polono.html >. Acesso em: 30 de mar. 2009.

FARIAS, Hélio C. O BNDES e as Privatizações no uso do território brasileiro. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, 2008.

FEARNSIDE, Philip & LAURANCE, M. William F. **O futuro da Amazônia**: os impactos do Programa Avança Brasil. São Paulo: Ciência Hoje, maio de 2002. Pp. 61-65.

FLEXOR, Georges et. al. A expansão da cadeia da soja na Amazônia: Os casos do Pará e Amazonas. **XLIV Congresso da Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural** "Questões Agrárias, Educação no Campo e Desenvolvimento" Fortaleza, 23 a 27 de Julho de 2006. pp. 1-18.

FOLHA DE SÃO PAULO. **BNDES financiará projeto de US$ 11 bi no MA**. Publicado em 24/09/2004. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u89282.shtml>. Acesso em: 25 jul. 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. Chuvas afetam 570 mil em sete Estados do Nordeste e do Norte. **Caderno Cotidiano**. 06 maio 2009.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Ferrovia Norte-Sul e rodovia do PA ao DF terão R$ 1,1 bi.** Publicado em 20/10/2004. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u90010.shtml>. Acesso em: 25 jul. 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Flagrantes de trabalho infantil crescem 77% no Pará**. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u40358.shtml> Acesso em: 22 jan. 2009.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Gigantes da soja "compram" rodovia no PA**. Publicado em: 14/11/2000. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/agrofolh/fa1411200003.htm>. Acesso em: 05/05/2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Governo quer viabilizar ferrovia Transnordestina**. Publicado em: 16/03/2005. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u94455.shtml>. Acesso em: 25 jul. 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Operadora de portos filipina investirá US$ 60 mi no porto de Suape**. Publicado em: 10/07/2001. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u25990.shtml>. Acesso em: 25 jul. 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Parceria entre China e Brasil criará 2ª maior usina de álcool do país**. Publicada em 26/06/2007. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/bbc/ult272u307231.shtml>. Acesso em: 25 jul. 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Petrobras aprova construção da primeira refinaria no Brasil desde 79**. Publicado em: 29/09/2005. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u100884.shtml>. Acesso em: 25 jul. 2007.

FOLHA ON LINE. **PAC é prioridade em plano plurianual do governo**. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u390226.shtml>. Acesso em: 08 abr. 2008.

FOLHA ON LINE. **PPA prevê orçamento de R$ 3,5 trilhões até 2011**. Disponível em: < http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u324595.shtml>. Acesso em 31 ago. 2007.

FREDERICO, Samuel. **O Novo Tempo do Cerrado**: expansão dos fronts agrícolas e controle do sistema de armazenamento de grãos. 2009. 285f. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

FREDERICO, Samuel. **Sistemas de movimentos no território brasileiro:** os novos circuitos espaciais produtivos da soja. 2004. 232f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

FURTADO, Celso. **Brasil: A construção interrompida**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1992. 87p.

FURTADO, Celso. O fator político na formação nacional. Revista **Estudos Avançados**. Vol. 14. n. 40. São Paulo: Universidade de São Paulo. Setembro / dezembro de 2000. pp.7-12.

FURTADO, Celso. **Um projeto para o Brasil**. Rio de Janeiro: Saga, 1969. 133p.

GALVÃO, Antônio C.; BRANDÃO, Carlos A. Fundamentos, motivações e limitações da proposta dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento. In: GONÇALVES, M. F.; GALVÃO, A. C.; BRANDÃO, C.A. (orgs.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões:** o desafio urbano/regional. São Paulo: Editora da UNESP, 2003. p. 187-205.

GARCIA, R. C. A reorganização do processo de planejamento do governo federal: o PPA 2000-2003. Brasília: IPEA, 2000. **Texto para discussão**. Disponível em: < http://www.ipea.gov.br/pub/td/td_2000/td_726.pdf>. Acesso em: 25 de outubro de 2008.

GAZETA MERCANTIL. **Governo decide pavimentação da BR-163**. Caderno A - Pág. 10, 06 de abril 2005.

GIAMBIAGI, F.; MOREIRA, Maurício M. (orgs). **A economia brasileira nos anos 90**. Rio de Janeiro: BNDES, 1999.

GIORDANO, Samuel R. **Competitividade Regional e Globalização**. 2000. 225f. Tese (Doutorado em Geografia) - FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

GOTTMANN, Jean. The evolution of the concept of territory. In: **Social scientific information**, n. 14 (3/4). 1975.

GURJÃO, Maria Lúcia Holanda. **Planejamento participativo: um exercício de cidadania?** O projeto São José na comunidade Coqueiro?Caucaia. 2006. 127f. Dissertação de Mestrado (Profissional em Planejamento e Políticas Públicas) Fortaleza: Universidade Estadual do Ceará, 2006.

HABERMAS, J. **O Discurso filosófico da modernidade**: doze lições. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

HABERMAS, J. Técnica e Ciência enquanto Ideologia. **Os Pensadores**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

HAMER, Eleri. **Porto de Santarém**. Onde estava o estado até agora? Publicado em: 02/04/2007. <http://www.hamer.pro.br/?f=artigos/ver_artigo&cod_art=11>. Acesso em: 15/12/2007.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HOMMA, Alfredo. O extrativismo do óleo pau-rosa na Amazônia. **XLIII Congresso da SOBER** "Instituições, Eficiência, Gestão e Contratos no Sistema Agroindustrial". Ribeirão Preto, 24 a 27 de Julho de 2005. pp. 1-18.

IADEROZZA, Fábio Eduardo. **O avanço neoliberal e o ajuste das economias latino-americanas na década de 1990**: uma crítica das experiências no Chile, Argentina e no Brasil. 2002. 189 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2002.

IADERROZA, Fábio Eduardo. O Consenso de Washington e o Debate Sobre o Sistema de Patentes no Brasil Durante a Década de 1990: A Privatização da Biodiversidade Nacional. In: RODRIGUES, Arlete M. et al (Org.). Problemática Ambiental Urbana: abordagens contemporâneas. **Textos Didáticos**, nº 63, dezembro, 2007.

IANNI, Octávio. “A formação do capitalismo nacional”. Trecho do capítulo inédito 7 teses sobre o Brasil Moderno. **Jornal da Unicamp**. Ano XVIII. n. 248. 2004.

IBGE. **Censo 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

ISNARD, Hildebert. **O espaço Geográfico**. Coimbra: Almedina, 1982. 257p.

JAPIASSU, H. **As paixões da ciência**. São Paulo: Ed. Letras e Letras, 1991.

KADAOKA, Fernando. Estrada do abandono. Secção Infra-estrutura. **Revista Isto é** (06/10/2004). Disponível em: < http://wwwterra.com.br/istoe/1826/brasil/1826_estrada_do_abandono.htm>. Acesso em: 30 abr. 2008.

KAGEYAMA, Ângela. O novo padrão agrícola brasileiro: do complexo rural aos CAIs. In: DELGADO, Guilherme C. (Org.). **Agricultura e Políticas Públicas**. Brasília/DF: IPEA, v.1, 1990. p. 113-223.

KAHIL, S. P. O Lugar de todo mundo: ponto de partida para o ensino de geografia. In: GRANVILLE, Maria Antonia. (Org.). **Sala de Aula: ensino e aprendizagem**. 1 ed. Campinas - SP: Papirus, 2008, v. 1, p. 301-314.

KAHIL, Samira P. Psicoesfera: a modernidade perversa. **Revista do departamento de geografia**, nº 11, São Paulo 1997.

KAHIL, Samira Peduti. **Uso do Território Brasileiro: densidade e fluidez das vias de circulação e do movimento no front da agricultura moderna - região central do Brasil**. Projeto de Pesquisa FAPESP, 2007.

KAPPEL, Raimundo. **Portos Brasileiros: novo desafio para a sociedade**. Disponível em: < http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm >. Acesso em: 19/12/2007.

KURZ, Robert. **Os últimos combates**. Petrópolis: Vozes, 1998.

LACERDA, Sander Magalhães. Investimentos nos portos brasileiros: oportunidades de concessão da infra-estrutura portuária. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 297-315, set. 2005.

LAMAS, Marianna. Especialização produtiva e alienação do território: a moderna produção de algodão no Mato Grosso. 2007. 143 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

LEAL, Paulo Leandro. 54% da população santarena vive abaixo da pobreza. Caderno Cidades. **O Estado do Tapajós**. 16 jun. 2007c.

LEAL, Paulo Leandro. **Cargill volta a operar em Santarém e Estado defende produção de soja**. In: Alerta em Rede, Integração e Infra-estrutura. Disponível em: <http://www.alerta.inf.br/index.php?news=948>. Acesso em: 14 abr. 2007.

LEAL, Paulo Leandro. **CDP procura nova área portuária para grãos na região**. Publicado em: 13/06/2007. Disponível em: <http://www.pauloleandroleal.com/site/news.asp?cod=6027>. Acesso em 15/07/2007a.

LEAL, Paulo Leandro. **Deputados paraenses pedem reabertura do porto da Cargill**. In: Alerta em Rede, Integração e Infra-estrutura. Disponível em: <http://www.alerta.inf.br/index.php?news=879>. Acesso em: 4 abr. 2007b.

LEÃO, Sandro A. V. **Do Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural à Implementação da Política de Desenvolvimento Territorial: Um Estudo a Partir de Santarém-Pa**. 2006. 170 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade). Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, RJ, 2006.

LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS – **Lei nº 8.630**, de 25 de fevereiro de 1993. Disponívelem:<http://www.soph.ro.gov.br/showSessao.jsp?CdMenu=4&CdSubMenu=40>. Acesso em: 25 de maio 2006.

LEONEL, Mauro et al. A Estrada do Pacífico: Necessidade e Custos Sócio-Ambientais. **Cadernos PROLAM/USP** (ano 8 - vol. 1 - 2008), p. 223 - 260.

LOURENÇO, Milton. PNLT: investimentos. Caderno Opinião. **Diário da manhã**. Goiânia, 27 Nov. 2008.

MACHADO, Lia Osório. Origens do Pensamento Geográfico No Brasil. Meio Tropical, Espaços Vazios e A Idéia de Ordem. CASTRO, Iná E. de; GOMES, P. C.; CORREA, R. L..

(Org.). **Geografia: Conceitos e Temas**, 1ª ed. Rio de janeiro: Betrand Brasil, 1995. pp. 309-353.

MANZONI NETO, Alcides. **O novo planejamento territorial**: empresas transnacionais de consultoria, parcerias público-privadas e uso do território brasileiro. 2007. 171 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

MARCHETTI, Dalmo dos Santos & PASTORI, Antonio. Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 24, p. 3-34, set. 2006.

MARTINS, José de Sousa. **A fronteira**: a degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: USP, Editora Hucitec, 1997.

MATUS, Carlos. **Adeus, senhor presidente**: planejamento, antiplanejamento e governo. Recife: Letteris, 1989.

MAZZALI, Leonel. **O processo recente de reorganização agroindustrial:** do complexo à organização "em rede". São Paulo: Editora da Unesp, 2000. 170p.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Portaria nº 42**, de 14 de abril de 1999. Brasília: MF, 1999.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Mapas**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/mapas/mapdoc/portos.html>. Acesso em: 15 dez. 2007.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **PRR-1 quer suspender operações no porto de Santarém (PA)**. Brasília: MPF. Disponível em: <http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias-do-site/meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/prr1-quer-suspender-obras-no-porto-de-santarem-pa/>. Acesso em 7 de mar. de 2007.

MONIÉ, Frédéric & VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista Brasileira de Administração**. Rio de Janeiro 40(6):975-95, Nov./Dez. 2006.

MOREIRA, Célia Maria de Paula. **Gestão focada em resultados e o alinhamento da SAS com o futuro: um estudo exploratório**. 2007. 130f. Dissertação (Mestrado Profissional em Planejamento e Políticas Públicas), Fortaleza: Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará, 2007.

NASCIMENTO JÚNIOR, Francisco. **A constituição do circulo de cooperação de pesquisa agrícola no Brasil**. 2007. 138f. Dissertação (Mestrado em Geografia). IGCE, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2007.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário: reestruturação produtiva e corporativismo**. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Campinas/SP: IFCH/UNICAMP, 1999.

NOBREGA, Carlos A.; NANKANI, G. A Reforma Portuária Brasileira. **Relatório GEIPOT**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2001. 81p.

OLIVEIRA, Ariovaldo U. de. A mundialização do capitalismo e a geopolítica mundial no fim do século XX. In: ROSS, Jurandyr Sanches (org). **Geografia do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2000, p. 241 – 254.

OLIVEIRA, Francisco de. Agências Reguladoras governam o país. In: **Brasil de Fato,** 3 a 9 de julho de 2003.

PAC. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/pac/infra_estrutura>. Acesso em: 20 dez. 2007.

PACHECO, Carlos A. **Fragmentação da nação**. Campinas: Unicamp, Instituto de Economia, 1998. 291p.

PINTO, Lúcio Flávio. Brasil - **Grande projeto**: quem paga conta de chegada? Publicado em: 10/05/2007. Disponível em: <http://www.adital.com.br/site/noticia.asp?lang=PT&cod=27506>. Acesso em 15/12/2007.

PIVA, Luiz. G. **Plano Plurianual** – PPA 2000-2003 – principais aspectos. Brasília (DF): Câmara dos Deputados/Assessoria Técnica, out. 1999.

POCHMANN, Márcio. **O emprego na globalização** – A nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu. São Paulo: Boitempo, 2001. 151p.

PREFEITURA MUNICIAL DE SANTARÉM. **Coordenadoria Municipal de Desenvolvimento Urbano**- CDU, Santarém, 2003.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA MUNICIPAL (PAM) – IBGE. **Séries Históricas** – banco SIDRA. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?c=1612&z=p&o=18>. Acesso em 10 maio 2008.

PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. **LEI Nº 8.031.** 12 de abril de 1990.

PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO. **LEI Nº 9.491.** 09 de setembro de 1997.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993 [1980].

RAMALHO, Mario L. **Território e Macrossistema Elétrico Nacional**: relações entre privatização, planejamento e corporativismo. 2006. 201f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

RAMOS, José Roberto Branco. **A urbanização de Santarém e a preservação ambiental do lago Mapiri**: um estudo de caso. 2004.117 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional Urbano). Rio de janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, IPPUR, 2004.

RAMOS, Soraia. **Uso do território brasileiro e sistemas técnicos agrícolas: a fruticultura irrigada em Petrolina (PE)/Juazeiro (BA).** 2001. São Paulo: Dissertação (Mestrado em Geografia), FFLCH, USP, São Paulo, 2001.

RIBEIRO, Ana Clara T. A natureza do poder: técnica e ação social. **Interface - Comunicação, Saúde, Educação**. Vol. 4, n. 7, p. 13-24, 2000.

RIBEIRO, Ana Clara T. Outros territórios, outros mapas. **Observatório Social de América Latina**, Buenos Aires, v. 6, n. 16, pp. 263-272, 2005.

RIBEIRO, Ana Clara T. Pequena reflexão sobre categorias da teoria crítica do espaço: território usado, território praticado. In: SOUZA, Maria Adélia de (Org.). **Território brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Instituto Territorial, pp. 29-41, 2003.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Matéria e Espírito: o Poder (des)regulador dos Meios de Comunicação. In: PIQUET, R & RIBEIRO, A. C. T. **Brasil: Território da Desigualdade - Descaminhos da Modernização**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar editora, 1991.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Regionalização: Fato e ferramenta. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (org). **Por uma nova regionalização?** Agentes, processos e escalas. pp. 194 – 212. São Paulo: Max Limonad, 2004.

SANT´ANNA, José Alex. **Rede Básica de Transportes da Amazônia**. Texto para Discussão nº 562. BNDES. Brasília: junho de 1998. 85p.

SANTOS, M. Da política dos Estados à política das empresas. **Cadernos da Escola do Legislativo**, 3 (6): 3-191, jul./dez, Belo Horizonte, MG, 1997.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como categoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, 54, pp. 81-100, 1977.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec, 1996. 392p.

SANTOS, Milton. A totalidade do diabo: como as formas geográficas difundem o capital e mudam as estruturas sociais. In: SANTOS, Milton. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Edusp. 2003b. pp.187-202.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado** – Fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988. 124p.

SANTOS, Milton. **O país distorcido**. O Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha. 2002.

SANTOS, Milton. O retorno do Território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território - Globalização e Fragmentação**. São Paulo: HUCITEC, 2002 [1993].

SANTOS, Milton. Planejando o subdesenvolvimento e a Pobreza. In: SANTOS, Milton. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Edusp. 2003a. pp.13-40.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000. 174p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María L. **O Brasil**: Território e Sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001. 474p.

SECEX. **Indicadores e Estatísticas de Comércio Exterior**. Secretaria de Comércio Exterior. Disponível em:

<http://www2.desenvolvimento.gov.br/sitio/secex/depPlaDesComExterior/indEstatisticas/balCom_uniFederacao.php>. Acesso em: 25 ago 2009.

SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS. **Sistema portuário Nacional**. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 05 de maio de 2008.

SENADO FEDERAL. **Decreto nº 2.829**, de 29 de outubro de 1998. Brasília: Senado, 1998.

SENADO FEDERAL. **Decreto nº 74.607, de 25 de setembro de 1974**. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=203996 >. Acesso em 20 de setembro de 2008.

SILVA DIAS, G. L. AMARAL C. M. Mudanças estruturais na agricultura brasileira: 1980-1998. In: **Serie desarrollo productivo**, nº 99. Santiago do Chile: Cepal - Unidad de Desarollo Agrícola, janeiro, 2001.

SILVA, José de Arimatéia. A Amazônia no contexto dos planos e programas de desenvolvimento regional. **Jornal Página 20**, Rio Branco: p. 4 - 4, 16 out. 2001.

SILVEIRA, María L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. **Revista Território**, ano IV. n. 6. jan/jun. 1999.

SOUZA, Adáuto de Oliveira. **Diretrizes da política de desenvolvimento regional: o caso do programa governamental "Avança Brasil"**. Disponível em: <www.ucdb.br/coloquio/arquivos/adauto.pdf>. Acesso em 26 nov. 2007.

SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. **SPVEA 1954/1960: política de desenvolvimento da Amazônia**. Rio de Janeiro: SPVEA, 1960.

SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. **Lei n º 1.806, de 6 de janeiro de 1953**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1954.

TAVARES DE OLIVEIRA, Carlos. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Aduaneiras, 2007. 280p.

THÉRY, Hervé. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. **Estudos Avançados**. São Paulo. v. 19 (53), pp.37-49, 2005.

TOLEDO, Marcio. **Circuitos espaciais da soja, da laranja e do cacau no Brasil:** uma nota sobre o papel da Cargill no uso corporativo do território brasileiro. 2005. 156f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

TOLEDO, Marcio. Especialização regional produtiva e a viabilização do território nacional para o escoamento da soja. **Mercator** - Revista de Geografia da UFC, ano 06, número 12, 2007. pp.7-16.

TOLEDO, Marcio; CASTILLO, Ricardo. Política Territorial de Grandes Empresas do Agronegócio no Brasil: os casos da soja e da laranja. **Boletim de Geografia Teorética**, v. 34, p. 45-61, 2008.

TOVAR, Antonio C. & FERREIRA, Gian C. A Infra-Estrutura Portuária Brasileira: O Modelo Atual e Perspectivas para seu Desenvolvimento Sustentado. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 25, p. 209-230, jun. 2006.

TOZI, Fábio. **As privatizações e a viabilização do território como recurso**. 2004. 154f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

TREVISAN, Leandro. **Os operadores logísticos e o uso do território brasileiro**: racionalidade e fluidez aos circuitos espaciais de produção. 2007. 136f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

UOL ECONOMIA. **Dos R$ 504 bilhões do PAC, Petrobras deve entrar com R$ 144 bilhões**. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/economia/ultnot/2007/01/22/ult4294u24.jhtm>. Acesso em 05 jan. 2008.

VALOR ECONÔMICO. **Cargill entra com mandado para reabrir porto de Santarém**. Publicado em: 27/03/07. Disponível em: <http://www.suinoculturaindustrial.com.br/site/dinamica.asp?id=26060&tipo_tabela=negocios&categoria=mercado_interno>. Acesso em 15/07/2007.

VARGAS, Milton. Construção de portos. In: MOTOYAMA, Shozo. **Tecnologia e Industrialização no Brasil** – uma perspectiva histórica. São Paulo: Ed. Unesp, PP. 67-84, 1994.

VELASCO, Luciano et al. O sistema Portuário Brasileiro. **Informe de Infra-estrutura do BNDES**, nº2, setembro, 1996.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro**: uma análise do movimento de produtos agrícolas. 2006. 167f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

XAVIER, Marcelo E. **A Modernização dos Portos**. 2006. 15f. Trabalho de Conclusão de Curso. Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas de Florianópolis, Florianópolis, 2006.

ANEXO I

Presidência da República

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1° Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1° Para os efeitos desta lei, consideram-se:

~~I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;~~

~~II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;~~

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.

~~V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário .~~

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

VI - Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

VII - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 2° A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2° A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei.

Art. 3° Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4° Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo: (Regulamento)

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

~~II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.~~

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 1° A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

§ 2° A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c) de turismo, para movimentação de passageiros. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

d) Estação de Transbordo de Cargas. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

~~§ 3° A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.~~

§ 3o A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 4° São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que

prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinqüenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§ 5° O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6° Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

§ 7o As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

Art. 5° O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1° Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

§ 2° Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3° Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6° Para os fins do disposto no inciso II do art. 4° desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1° A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIS, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4° do art. 4° desta lei.

§ 2° Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3° As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7° (Vetado)

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8° Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei.

§ 1° É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de rechego, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2° Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra .

Art. 9° A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1° As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2° A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3° Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPíTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1° O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1° Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2° Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3° Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1° O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2° A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3° Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4° No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPíTULO V

Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1° A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2° O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3° A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPíTULO VI

Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1° Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2° Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3° O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1° deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1° Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2° Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3° Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4° As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5° As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1° Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2° O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3° A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4° Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5° Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c)estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira. (Regulamento)

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfego de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro; (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1° O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2° No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1° Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2° Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1° Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2° Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei n° 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2° do art. 4° desta lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei.

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto n° 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

~~Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei n° 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:~~

~~I - em 1993, 40% (quarenta por cento);~~

~~II - em 1994, 30% (trinta por cento);~~

~~III - em 1995, 20% (vinte por cento);~~

~~§ 1° A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:~~

~~I - 30% (trinta por cento) em 1993;~~

~~II - 40% (quarenta por cento) em 1994;~~

~~III - 50% (cinqüenta por cento) em 1995;~~

~~IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;~~

~~V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.~~

~~§ 2° O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.~~ (Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996)

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1° Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2° Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3° Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos .

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até

1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei n° 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1° O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2° O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1° do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1° Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2° O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3° Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4° Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

§ 1° São recursos do fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (Vetado);

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2° Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3° O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado)

Art. 73. O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto - Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos n°s 24.324, de 1° de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos -Leis n°s 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis n°s 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos - Leis n°s 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei n° 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1° do Decreto - Lei n° 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis n°s 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172° da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO

Alberto Goldman

Walter Barelli