



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRO-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

JOCIANNY CARLA DA SILVA SARDINHA

**COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTANA, AMAPÁ, BRASIL: O USO E
O EFEITO DE POLÍTICAS TERRITORIAIS**

**MACAPÁ
2022**

JOCIANNY CARLA DA SILVA SARDINHA

COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTANA, AMAPÁ, BRASIL: O USO E O EFEITO DE POLÍTICAS TERRITORIAIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, em cumprimento às exigências para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Sociedade e Dinâmicas Territoriais

Orientador: Prof. Dr. Roni Mayer Lomba

**MACAPÁ
2022**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Central/UNIFAP-Macapá-AP
Elaborado por Mário das Graças Carvalho Lima Júnior – CRB-2 / 1451

- S244 Sardinha, Jocianny Carla da Silva.
Complexo Portuário de Santana, Amapá, Brasil: o uso e o efeito de políticas territoriais / Jocianny Carla da Silva Sardinha. - 2022.
1 recurso eletrônico. 147 folhas.
- Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Amapá, Programa de Pós-graduação em Geografia, Macapá, 2022.
Orientador: Roni Mayer Lomba.
- Modo de acesso: World Wide Web.
Formato de arquivo: Portable Document Format (PDF).
1. Política territorial. 2. complexo portuário. 3. Amazônia. I. Lomba, Roni Mayer, orientador. II. Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD 23. ed. – 910

SARDINHA, Jocianny Carla da Silva. **Complexo Portuário de Santana, Amapá, Brasil**: o uso e o efeito de políticas territoriais. Orientador: Roni Mayer Lomba. 2022. 147 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2022.

JOCIANNY CARLA DA SILVA SARDINHA

**COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTANA, AMAPÁ, BRASIL: O USO E O EFEITO
DE POLÍTICAS TERRITORIAIS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, em cumprimento às exigências para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Sociedade e Dinâmicas Territoriais

Banca Examinadora:

Presidente/Orientador: _____

Dr. Roni Mayer Lomba

Instituição: UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ – PPGeo/UNIFAP.

Examinador Interno: _____

Dr. Ricardo Ângelo Pereira de Lima

Instituição: UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ – PPGeo/UNIFAP.

Examinador Externo _____

Dr. Manoel Calça

Instituição: UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS - UFG

Resultado: _____

Macapá, 22 de setembro de 2022.

Macapá – AP
2022

DEDICATÓRIA

A Jesus, meu alicerce e socorro bem presente.

A minha mãe, Jovaneti Rosa da Silva, apoiadora dos meus sonhos.

Ao meu marido, Magdiel Ayres e meus filhos, Davi Couto e Samuel Couto, meus bens mais preciosos nesta Terra.

AGRADECIMENTOS

Gratidão é a memória do coração. É reconhecer a importância, os efeitos que as pessoas têm na sua vida e é com alegria que apresento parte de minhas memórias.

A Jesus, motivo da minha existência e de ter me tornado mais sensível com a dor e alegria do próximo. Minha fonte de esperança, de socorro, meu grande amor, minha força, meu tudo.

À minha mãe, Jovaneti Rosa, que sempre acreditou, apoiou e orou por mim ao longo da minha vida, além de ser meu maior exemplo e inspiração de mulher forte, corajosa e lutadora.

Ao meu pai, *in memoriam*, Antônio Carlos Silva Sardinha, pela alegria e coração bondoso, que mesmo sem ele saber, impulsiona-me a ser um ser humano melhor.

Ao meu marido, Magdiel Ayres, companheiro de uma vida, e que foi o primeiro a acreditar que eu conseguiria passar na seleção de mestrado e ao longo do percurso celebrou minhas conquistas e me apoiou nas incertezas e dificuldades.

Aos meus filhos, Davi Couto e Samuel Couto, fonte das minhas maiores alegrias, o melhor de mim. Eles tiveram muita compreensão e paciência pela ausência, que não foi física, mas mesmo em casa, por muitas vezes não conseguia estar presente.

Aos meus irmãos, Rômulo Victor e Deyseanne Karla e meus sobrinhos, Wellington Freitas e Yan Freitas, que me deram suporte, cuidando dos meus filhos em alguns momentos de atividades acadêmicas externas.

À Simone Palheta, pelas orações e palavras de sabedoria nas horas que mais precisava.

A Elias Fonseca, *in memoriam*, por suas orações e por ser um dos melhores exemplos de homem honrado que já conheci.

Ao meu orientador, doutor Roni Mayer Lomba, pelo compartilhamento de conhecimentos, assim como pelas instigações e provocações crítico-reflexivas, as quais contribuíram na produção desta dissertação.

Aos docentes, membros da banca de defesa, doutores Ricardo Ângelo Pereira de Lima (UNIFAP) e Manoel Calaça (UFG), que muito contribuíram durante o processo de qualificação desta pesquisa.

Aos professores que ministraram disciplinas no PPGEU/UNIFAP, Daguiete Brito, Patrícia Rocha Chaves, Emmanuel Santos, Jodival Maurício da Costa, Genival Fernandes Rocha, José Francisco de Carvalho Ferreira, José Mauro Palhares, Ricardo Ângelo Pereira de Lima, Roni Mayer Lomba e Otávio Landim, pela contribuição teórico-metodológica, incentivo e solicitude durante as aulas ofertadas.

Ao professor doutor Jadson Porto, do PPGMDR/UNIFAP, por seu rico conhecimento, pelas disciplinas ministradas, pela instigação em novas pesquisas e produções, mas em especial pela amizade e incentivo no percurso de minha caminhada acadêmica. Nossas conversas sempre me trazem novos sonhos.

Ao doutor Jondison Rodrigues, amigo que ganhei na trajetória deste mestrado. Ele possui uma vasta produção científica relacionada à produção e expansão de complexos portuários na Amazônia, motivo pelo qual nos aproximamos, resultando em inúmeros diálogos, artigo publicado e principalmente, uma grande amizade. Sou grata pelo tempo dispensado, pela paciência em compartilhar conhecimento, pelo coração ajudador e muitas vezes, só por me ouvir.

À primeira turma de mestrado em Geografia do Estado do Amapá, homens e mulheres guerreiros, que em meio a uma pandemia e inúmeros problemas não paralisaram, não desistiram. Esta turma criou vínculos de amizade, companheirismo, solidariedade, que reverberarão por muito tempo, talvez para alguns, para uma vida toda. Eles com certeza já marcaram minha vida: Rômulo Vasconcelos, Magdiel Ayres, Jeisiane Barbosa, Felipe Lima, Ana Cláudia Sá, Lana Patrícia de Matos, Ana Valéria Pinheiro, Joel Lima, Carla de Mattos, Fabiana Vilhena, Francinete Viana e Helem Maurício.

Aos meus amigos de uma vida: Rodolfo Melo, por sempre me ouvir e liberar palavras de esperança; Alan Coimbra, que me socorre nas horas mais inusitadas e não deixa eu esquecer que “eu vou conseguir”, e mesmo em meio a nossa vida corrida, sempre está presente; Jonas Pastana, aconselhador, apaziguador e sempre com palavras de sabedoria na minha vida; Ana Claudia Sá, a amiga que não deixa desistirmos, sempre solícita e cheia de vida; Cristiane Teixeira, a pessoa que talvez mais me ouviu nesse mestrado, sempre com palavras sábias e de esperança; Marivone Pastana, sua ternura e oração foram essenciais. Amigos, obrigada pela existência e por fazerem a vida ser mais leve. Vocês foram fundamentais com cada palavra de ânimo, com cada conversa, com as descontrações, com o companheirismo.

Todo herói ver um dia sua força se esfacelar.
Todo gigante, por maior que seja, em algum momento se apequena.
Todo pensador, depara-se, cedo ou tarde, com suas loucuras.
E todo mestre, em suas caminhadas, se torna um menino diante do inexplorado.

Augusto Cury

RESUMO

Com a intensificação da globalização e as novas dinâmicas e escalas de acumulação, orquestradas pelos agentes hegemônicos do capital, dentro da lógica global de acumulação por espoliação, a Amazônia está inserida como mais um espaço de integração da economia mundializada e, por meio de políticas territoriais, executadas principalmente pelo Estado, vários sistemas de engenharias (hidrovias, ferrovias, rodovias e portos) são criados para a fluidez do capital e consolidação da região como fronteira de expansão agrícola. O Complexo Portuário de Santana - CPS está inserido dentro desta lógica, compondo os corredores logísticos de exportação do Arco Norte e o interesse e uso deste território começa a ser crescente pelas grandes empresas corporativas (a exemplo da inserção do porto da Caramuru Alimentos e o porto da Cianport, localizados no CPS). Impulsionada por estes elementos, esta dissertação tem como objetivo geral analisar de que forma as políticas territoriais portuárias reverberam sobre o território de Santana, levando em consideração seus usos e efeitos de 2013 a 2021. A metodologia adotada tem por base o método dialético, utilizando como suporte teórico o conceito de território (uso do território) e redes, trazendo também a discussão de políticas territoriais e ajustes espaciais. Quanto aos procedimentos metodológicos utilizados, esta pesquisa social consiste em: i) pesquisa bibliográfica; ii) pesquisa documental; iii) pesquisa de campo (observação sistemática e entrevista semiestruturada); e iv) organização e análise de dados. Por fim, os principais resultados obtidos desta pesquisa foram a constatação da: i) existência de uma sinergia no uso e efeitos de políticas territoriais nas escalas federal, estadual e municipal (decretos, leis, programas governamentais, planos estratégicos e grandes projetos), que por consequência geraram o processo de reordenamento territorial no CPS; ii) identificação dos principais agentes espaciais, suas redes de atuação e as formas particulares de uso do CPS, o que evidenciou uma expansão portuária significativa na Amazônia e no estado do Amapá de 2013 a 2021, a exemplo do Estado possuir apenas dois portos privados autorizados pela ANTAQ em 2013, passando para catorze em 2021; e de iii) conflitos relacionados à expansão do CPS, que convergem com a localização do bairro vizinho da CDSA, o Novo Horizonte, onde parte deste bairro está situado dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana, bem como a expansão portuária para a zona rural do município de Santana, no Distrito da Ilha de Santana (com a autorização de instalação da empresa Cianport e Caramuru Alimentos), evidenciando uma reserva de terra por esses agentes econômicos, bem como um reordenamento territorial nesta ilha.

Palavras-Chave: Política territorial; complexo portuário; Amazônia; Santana –AP.

ABSTRACT

With the intensification of globalization and the new dynamics and scales of accumulation, orchestrated by the hegemonic agents of capital, within the global logic of accumulation by spoliation, the Amazon is inserted as another space for integration of the globalized economy and, through territorial policies, mainly implemented by the State, various engineering systems (waterways, railways, highways and ports) are created for the fluidity of capital and consolidation of the region as a frontier of agricultural expansion. The Port Complex of Santana - CPS, is inserted within this logic, composing the logistic export corridors of Arco Norte, and the interest and use of this territory begins to be increasing by large corporations (such as the insertion of the port of Caramuru Alimentos and the port of Cianport, located in the CPS). Driven by these elements, this dissertation has as general objective to analyze how port territorial policies reverberate over the territory of Santana, taking into account their uses and effects, from 2013 to 2021. The methodology adopted is based on the dialectical method, using as theoretical support the concept of territory (use of territory) and networks, also bringing the discussion of territorial policies and spatial adjustments. As for the methodological procedures used, this social research consists of: i) bibliographic research; ii) documentary research; iii) field research (systematic observation and semi-structured interview); and iv) organization and analysis of data. Finally, the main results obtained from this research were the verification of what were previously only hypotheses, as well as obtaining answers to the main questions that guide this work, such as: i) the existence of a synergy in the use and effects of territorial policies at the federal, state and municipal levels (decrees, laws, government programs, strategic plans and large projects), which consequently generated the process of territorial reorganization in the CPS; ii) the identification of the main space agents, their networks of operation and the particular forms of use of the CPS, which evidenced a significant port expansion in the Amazon and in the state of Amapá from 2013 to 2021, like the State has only two private ports authorized by ANTAQ in 2013, moving to fourteen in 2021; iii) and the finding of conflicts related to the expansion of the CPS, which converge with the location of the neighboring neighborhood of CDSA, Novo Horizonte, where part of this neighborhood is located within the polygonal of the Organized Port of Santana, as well as the port expansion to the rural area of the municipality of Santana, in the District of Santana Island (with the authorization of installation of the company Cianport and Caramuru Alimentos), evidencing a land reserve by these economic agents, as well as a territorial reorganization on this island.

Keywords: Territorial policy; portcomplex; Amazon; Santana –AP.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Localização de Santana e do Complexo Portuário de Santana, Santana, Amapá	22
Figura 02	Poligonal atual e antiga do Porto Organizado de Santana.....	50
Figura 03	Área de atuação da Cooperativa de Apoio e Logística aos Práticos da ZP – 01.....	51
Figura 04	Simulações Real-Time.....	52
Figura 05	Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA/COSIPLAN	55
Figura 06	Infraestrutura – Logística no Estado do Amapá.....	71
Figura 07	Mapa da Expansão Portuária Brasileira de 1993 a 2021.....	76
Figura 08	Maiores portos agroexportadores do mundo	77
Figura 09	Mapa da Expansão Portuária na Amazônia Legal (1993-2021).	79
Figura 10	Projeto Arco Norte	82
Figura 11	Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho.	84
Figura 12	Comparativo da distância entre os Portos de Santana, Paranaguá e Santos em relação a China, Holanda e Estados Unidos	85
Figura 13	Comparativo da distância entre os Portos de Santana, Paranaguá e Santos em relação a Sorriso – MT.....	86
Figura 14	Localização de Município de Santana	89
Figura 15	Área da Zona de Interesse Portuário de Santana	91
Figura 16	Área da Zona de Interesse Industrial de Santana	92
Figura 17	Zoneamento Urbano de Santana	93
Figura 18	Localização da Plataforma Logística do Amapá na ZEISA	94
Figura 19	Desabamento do Porto Zamin Ferrous	96
Figura 20	Área administrativa da CDSA	98
Figura 21	Mapa dos Portos Públicos Organizados do Brasil	99
Figura 22	Empresas com Instalações Portuárias via Rio Matapi.....	100
Figura 23	Complexo Portuário de Santana	104
Figura 24	Área Presumida da Marinha no Município de Santana	105
Figura 25	Empresas instaladas no Porto de Santana	106
Figura 26	Área da Cianport	107
Figura 27	Área arrendada pela Caramuru	109
Figura 28	Área arrendada pela AMCEL	110

Figura 29	Infraestruturas no Porto de Santana	112
Figura 30	Mapa da Expansão Portuária do Município de Santana de 1993 a 2021	114
Figura 31	Plataforma Logística do Amapá	118
Figura 32	Localização do Terminal de Granéis Sólidos do Amapá -TGA e Terminal de Granéis Líquidos do Amapá –TGLA da Plataforma Logística do Amapá LTDA	119
Figura 33	Porto Ipiranga produtos de Petróleo S/A	120
Figura 34	Área de conflito: bairro Novo Horizonte dentro da poligonal do Porto de Santana	123
Figura 35	Bairro Novo Horizonte dentro da Poligonal do Porto de Santana ...	124
Figura 36	Macrozona Rural e Macrozona Urbana	125
Figura 37	Terrenos à venda na Ilha de Santana	126

LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Comparativo de Crescimento dos Portos Privados no Brasil de 1993 a 2021.....	75
Tabela 02	Crescimento dos Portos Privados no Brasil por Estado de 1993 a 2021	78
Tabela 03	Comparativo de Crescimento dos Portos Privados na Amazônia de 1993 a 2021	80
Tabela 04	Comparativo de Crescimento do Portos Privados no Estado do Amapá de 1993 a 2021	116

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Materiais de pesquisa documental analisados em âmbito nacional, estadual e municipal.....	28
Quadro 02	Principais Políticas Territoriais Portuárias (planos, programas e ações) de 2007 a 2021.....	64
Quadro 03	Investimentos em Infraestrutura – logística no Estado do Amapá	72
Quadro 04	Análise comparativa das principais alterações entre a Lei da Modernização dos Portos (1993) e a Nova Lei dos Portos (2013)	74
Quadro 05	Periodização do uso do território portuário santanense	101
Quadro 06	Operadores Portuários do Porto de Santana	111
Quadro 07	Portos Privados de movimentação de carga no Estado do Amapá de 1993 a 2013	116
Quadro 08	Portos Privados de movimentação de carga no Estado do Amapá de 2013 a 2021	117

LISTAS DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AALPs	Áreas de Apoio Logístico Portuário
AIC	Agenda de Implementação Consensuada
ALCMS	Área de Livre Comércio de Macapá e Santana
AMCEL	Amapá Florestal e Celulose S.A.
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
BOVESPA	Bolsa de Valores de São Paulo
BRUMASA	Bruynzeel Madeireira S.A.
CADAM	Caulim da Amazônia
CIANPORT	Companhia Norte de Navegação e Portos
CDSA	Companhia Docas de Santana
CGU	Controladoria Geral da União
CNAP	Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem
CODEPA	Companhia de Dendê do Amapá
CONAPORTOS	Comissão Nacional das Autoridades nos Portos
COSIPLAN	Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
CDP	Companhia Docas do Pará
CPS	Complexo Portuário de Santana
CEDES	Centro de Estudos e Debates Estratégicos
EPL	Empresa de Planejamento e Logística S.A.
ETC	Estações de Transbordo de Carga
FMM	Findo da Marinha Mercante
GEA	Governo do Estado do Amapá
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMI	Indústria e Comércio de Minérios S/A
IED	Investimentos Externos Diretos
IFIs	Instituições Financeiras Internacionais
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

MINFRA	Ministério da Infraestrutura
MPBA	Mineração Pedra Branca do Amapari
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-Obra
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCS	Proteína Concentrada de Soja
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PDP	Plano Diretor Participativo
PGA	Plano de Gestão Anual
PGO	Plano Geral de Outorgas
PGRS	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos Portos Marítimos Brasileiros
PIB	Produto Interno Bruto
PIL	Programas de Investimentos em Logística
PIN	Programa de Integração Nacional
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNIH	Plano Nacional de Integração Hidroviária
PNLI	Plano Nacional de Logística Integrada
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transporte
PNV	Plano Nacional de Viação
PPA	Plano Plurianual
PPI	Programa de Parcerias de Investimentos
PPP	Parceria Público-Privada
PMS	Prefeitura Municipal de Santana
PRGAP	Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária
PROSUL	Foro para o Progresso da América do Sul
PSP	Porto Sem Papel
REPORTO	Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária
RMM	Região Metropolitana de Macapá
SEP	Secretaria Especial dos Portos

SPC	Proteína Concentrada de Soja
SPU	Superintendência do Patrimônio da União
TGA	Terminais de Granéis Sólidos do Amapá
TGLA	Terminais de Granéis Líquidos do Amapá
TPN	Tanque de Provas Numéricos
TUP	Terminal de Uso Privativo
UNASUL	União das Nações Sul-Americanas
USP	Universidade de São Paulo
ZEISA	Zona de Interesse Social e Ambiental
ZEIO	Zona Especial de Interesse Ocupacional do Distrito da Ilha de Santana
ZIA	Zona de Interesse Ambiental
ZII	Zona de Interesse Industrial
ZIP	Zona de Interesse Portuário
ZMAD	Zona Mista de Alta Densidade

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	19
2. O USO DO TERRITÓRIO: CONCEITOS E REFLEXÕES NA CONFORMAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTANA	31
2.1. Território e o uso do território	32
2.2. Redes e o uso do território	43
2.3. Ajustes Espaciais e o uso do território	48
3. TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NA AMAZÔNIA E AS POLÍTICAS PORTUÁRIAS	53
3.1. Contextualização e implementação das Políticas Territoriais Portuárias na Amazônia	59
3.2. Territorialização neoeextrativista sobre a Amazônia: “territórios corporativos” e a recente expansão portuária na Amazônia Legal e amapaense	68
4 AGENTES ESPACIAIS, ESCALAS DE AÇÃO, POLÍTICAS TERRITORIAIS PORTUÁRIAS E CONFLITOS NO ESTADO DO AMAPÁ	88
4.1. Territorialização de agentes portuários no Amapá	95
4.2. Agentes espaciais, escalas de ação e as políticas territoriais portuárias no estado do Amapá	103
4.3. Transformações socioterritoriais: ameaças, tensões e conflitos no uso hegemônico corporativo do território santanense	122
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	129
6. REFERÊNCIAS	134
7. ANEXOS	144

1. INTRODUÇÃO

Com a financeirização da economia mundial e a busca voraz do capital global por novas dinâmicas e escalas de acumulação, o Brasil, a partir da primeira década do século XXI, passa a intensificar sua integração à globalização neoliberal (mundialização do capital) (CHESNAIS 1996), principalmente por meio da exportação de *commodities*. Neste sentido, o Estado exerce um papel fundamental enquanto organizador espacial da sociedade, seja nas construções infraestruturais necessárias para dar mobilidade ao capital e ao trabalho (HARVEY, 2005a), seja como regulador do jogo e da geopolítica, como participante de ganhos materiais e simbólicos de inserção da mundialização de trocas (RODRIGUES, 2018a).

O processo geopolítico e geoeconômico mundial composto de bancos, multinacionais, fundos e estados-nações é pautado nas guerras tecnológicas e comerciais (exemplo, dos EUA e da China) em uma “competitividade territorial¹”, que também se constitui em seletividade espacial dos locais, ou seja, pela busca por melhores lugares de conexão para fluidez sincronizada do capital. Portanto, nos territórios, os “lugares” passam a se constituir de espaços da rapidez, espaços do mandar, espaços da fluidez ou também espaços do fazer, espaços do obedecer (SANTOS; SILVEIRA; 2006)²; como também em espaços da contradição, que estão estampadas na paisagem, nas relações e nas práticas espaciais de um desenvolvimento geográfico desigual.

É relevante destacar que, dicotomicamente, os espaços do mandar, geralmente não são os espaços do fazer, do obedecer, e para tal, requerem investimentos infraestruturais, que possibilitem o armazenamento, transporte e circulação das mercadorias, como no caso do Brasil, onde há crescente investimento de infraestrutura no setor do agronegócio. É dentro desse contexto que a Amazônia é utilizada como fronteira de expansão e pressão do grande capital, até então não totalmente integrada à dinâmica mercadológica (MALHEIRO; MICHELOTTI; SABINO, 2020), pressão essa, que, para Castro (2017), advém da retomada de atuação do Estado brasileiro, por meio de suas políticas e processos de intervenção via planejamento do

¹ O que se chama de competitividade territorial nada mais é do que o uso de princípios concorrenciais e de competitividade intercapitalista (criada e utilizada no ambiente corporativo) na planificação e gestão dos territórios. São, portanto, concepções que se impregnam no território a ponto de se tornarem partes intrínsecas da sua estrutura de planejamento, investimentos e gestão. Os atributos da competitividade são absorvidos pelos agentes especuladores e produtores do território. É por intermédio destes agentes e dos investidores externos que estes atributos se institucionalizam no Estado. A sociedade, com isso, assume o papel de gerenciar e ampliar a competitividade, por meio de políticas públicas, do movimento do capital e da exploração do trabalho. Consequentemente, há um efeito de encadeamento, especialização, aperfeiçoamento (produtos e processos), economia de escala, inovação e outros elementos que dinamizam economicamente o território, “tornando-o mais competitivo” (SILVEIRA, 2020, p.47).

² Utilizamos a 9ª edição deste livro, publicado em 2006, no entanto, a 1ª edição deste livro é do ano de 2001.

desenvolvimento, voltados ao agenciamento de grandes grupos do país e do exterior, os quais inserem a Amazônia em programas neodesenvolvimentistas, com fortes investimentos de infraestrutura.

Dialogando com Santos e Silveira (2006), há, com essa produção de infraestruturas fixas, isto é, sistemas de engenharias, grandes investimentos que são produzidos muitas vezes com recursos públicos, entretanto, muito mais para atender o uso das empresas privadas, configurando-se em privatização do território. Para Santos, as grandes corporações vão se fortalecendo, pela competição e cooperação de espaços e mercados e a paralelo a isso “faz com que a fluidez dessas forças de desorganização se estabeleça com a rapidez com que se instala” (SANTOS, 1999a, p. 13).

Essa competição territorial impregnada no seio do Estado brasileiro é visualizado (na Amazônia, sobretudo) por meio do “efeito de encadeamento” (SILVEIRA, 2020, p. 47), particularmente, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) I de 2007 a 2010, o PAC II de 2011 a 2014 e o Programas de Investimentos em Logística (PIL) I de 2012 e PIL II de 2015, os quais simbolizam algumas das políticas territoriais voltadas para integrar a região ao circuito produtivo global, cujo foco era pautado na exportação de *commodities* e, paralelo a isso, o desembarque de capital especulativo, fictício e de investimentos em projetos de infraestrutura.

Nessa mesma esteira, em escala regional, a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), criada em 2000, é de grande relevância para a integração da região ao mercado global. Para Aguiar (2017, p. 59), a “IIRSA estava para a América do Sul como o PAC para o Brasil. De fato, a carteira de projetos da IIRSA no Brasil coincidia em grande medida com os projetos do PAC e do PIL, como um espelho”, na tentativa de diminuir as disparidades logísticas da América do Sul”.

Neste sentido, observa-se a necessidade da implementação de grandes projetos infraestruturais, tais como hidrovias, ferrovias, pavimentação de rodovias, usinas hidrelétricas, e em especial, neste trabalho, a construção de portos, como parte integrante na materialização das novas políticas territoriais direcionadas para a Amazônia.

Um olhar diferenciado é apresentado para a construção de portos, pois se justifica pela ligação que têm com o desenvolvimento das estratégias das empresas globais para alcançarem novos mercados (RODRIGUES, 2018a), ou seja, atenderem as demandas corporativas e favorecerem a aceleração contemporânea (SILVEIRA, 2011). Desta forma, os portos, enquanto sistemas de engenharia, são “organizados em funções das empresas que escolhem localizações de modo a contar com portos quase privativos, ao mesmo tempo que obtém benefícios fiscais

e lucram com o aumento de circulação material e imaterial entre suas filiais mundiais” (SANTOS, SILVEIRA, 2006, p.61).

Os portos apresentam-se como um “ponto nó” entre os sistemas aquaviários e terrestres, de pessoas, mercadorias e informações. Desta forma são considerados elos de cadeias logísticas, pois, segundo Gilbertoni (2000), o que é necessário analisar quando se fala em porto, é a cadeia logística dos meios de transporte, onde o porto aparece como elo fundamental nas trocas comerciais, seja no âmbito interno, seja no âmbito internacional.

Assim, considerando a importância dos portos para a economia, foi criada a Lei nº 12.815/2013 (Nova Lei dos Portos), a qual promove alterações no sistema portuário brasileiro, regulamentando o estabelecimento de Terminais Portuários de Uso Privativo (TUP)³ e dando abertura legal para um crescimento⁴ exacerbado de portos para a exportação de *commodities*. Esta lei, segundo Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019), passa a ser um marco regulatório, pois acaba se tornando uma estratégia do Estado para atrair grandes empresas e investimentos estrangeiros diretos.

A Amazônia vai materializando um sistema de engenharia exigido pela lógica do capital global, por meio desses grandes projetos infraestruturais. Sobre isso, Rodrigues (2018b) afirma que a lógica de produção de complexos portuários, por meio de políticas territoriais vem sendo usada como um discurso para reduzir o tempo de armazenamento de mercadorias, promover a maior fluidez e o aumento da integração entre os elementos do sistema complexo de produção mundial, de relações e redes informacionais/relacionais e financeiras.

É frente ao contexto mundial de exportação de *commodities* Amazônia – não apenas como fronteira de expansão da produção de grãos, mas também como um grande corredor logístico de escoamento – torna-se mais atrativa para a economia, e por meio dos corredores do Arco Norte⁵, apontam para uma alternativa viável das grandes corporações globais para redução do tempo de escoamento, promovendo maior competitividade no mercado global e

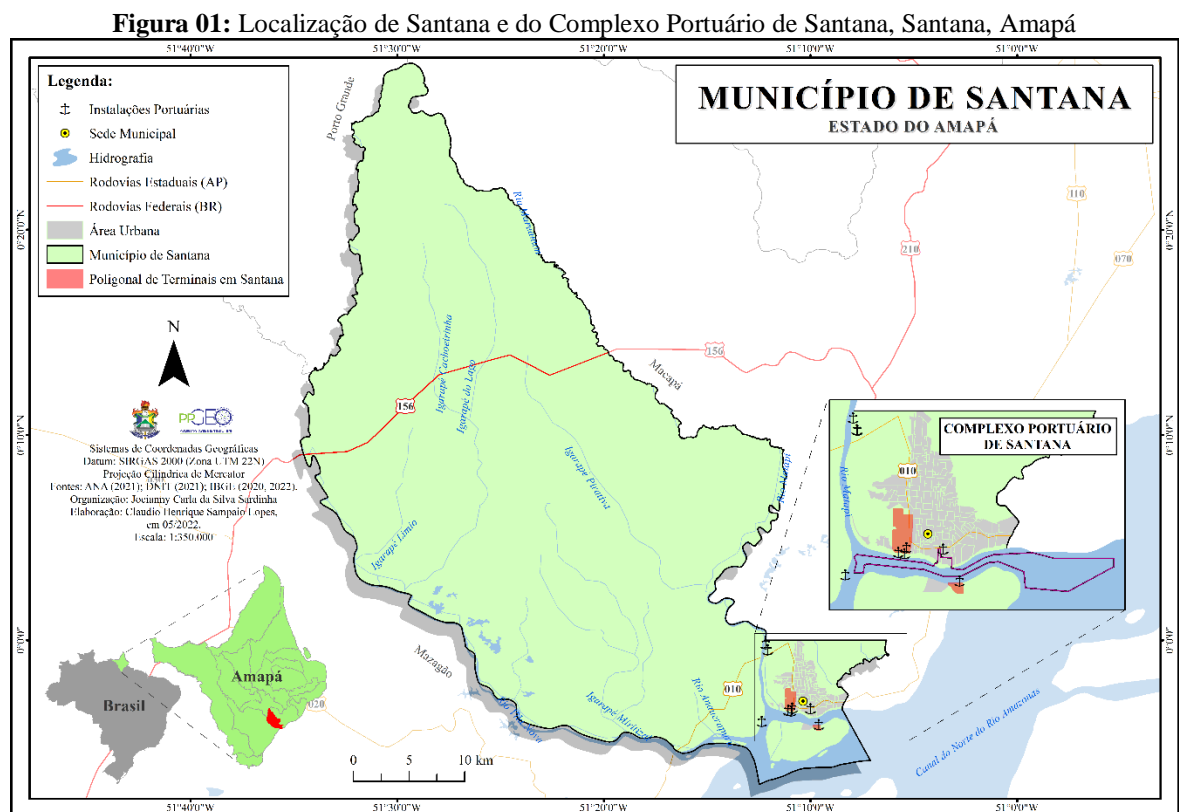
³ Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ (2020): “Terminal de uso privativo – TUP é a instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrante do patrimônio do Porto Público, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele, sempre observando que somente será admitida a implantação de terminal dentro da área do porto organizado quando o interessado possuir domínio útil do terreno”.

⁴ Este crescimento será apresentado e analisado no decorrer da dissertação, mostrando o crescimento das instalações portuárias autorizadas e registradas pela ANTAQ, bem como as modalidades que esses portos se enquadram, como por exemplo, se são TUP, Estação de Transbordo de Carga - ETC, ou Instalação de Apoio.

⁵ O Arco Norte compreende eixos de transporte que levam a portos situados acima do paralelo 16° S (BRASIL, 2016, p.09). Arco Norte, “aqui delimitado como o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas e insumos com a utilização dos portos ao norte do Brasil, desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelos Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até o sistema portuário de São Luís, no Maranhão” (BRASIL, 2016, p.15).

consequentemente maior lucro, dando condições para que o dinheiro em estado puro flua com grande rapidez no espaço global (SANTOS, 1999a).

Dentro desses corredores logísticos, está inserido o Complexo Portuário de Santana, localizado no sudeste do Amapá, particularmente, no município de Santana (Figura 1), que se encontra distante 17 km da capital Macapá. Possui nos olhares corporativos uma excelente posição geográfica e geopolítica privilegiada, devido sua proximidade física com os maiores mercados consumidores mundiais de *commodities* agrícolas/grãos como China, Alemanha, Rússia, Espanha, Japão, Portugal e Holanda. Assim constituído uma célula e um corredor para fluidez de *commodities* (RODRIGUES et al 2020), por meio de seu complexo portuário.



Fonte: Organizado pela autora e elaborado por Lopes (2022)

Outro elemento físico-natural privilegiado de Santana e de seu complexo portuário é o fato de possuir um rio com 11,8 metros de profundidade⁶ nas imediações do CPS. Esta informação é relevante para um porto, pois reflete sua capacidade de atracamento de embarcações e ainda, como Santos e Silveira (2006) destacam, “mesmo os objetos naturais

⁶ Informações encontradas no site institucional da Docas de Santana: <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/operacional/informacoes>. Acesso em: 05/01/2020.

poderiam ser incluídos entre os objetos técnicos, se é considerado o critério do uso possível” (SANTOS, 1996, p. 21).

Diante de tais colocações, estabelece-se que a expressão Complexo Portuário de Santana (CPS) é aqui utilizada e justificada no sentido de não se tratar apenas de um porto, mais sim o Porto de Santana (que é público) e as instalações portuárias privadas que estão localizadas fora da poligonal do porto público. Além disso, a expressão também é utilizada pela área possuir conjunto de sistemas técnicos e informacionais compartilhados, mecanismos de segurança e formas de pressão política em escala local. Dessa forma, tal complexo constituiria uma espécie de uso do território corporativo hegemônico, por possuir suporte ou “condições de organização social e geográfica, necessárias à introdução de uma nova técnica” (SANTOS, 1996, p. 23), conseqüentemente contribuindo para processos e territorialidades em disputas políticas na conformação do território (RODRIGUES et al 2020).

Esse CPS, dialogando com Santos (1996) e Santos e Silveira (2006) também contribuiria para que os territórios se tornassem funcionais e privatizados, com especialização máxima e intencionalidade extrema. Por isso, a conformação de complexo – composta pela Companhia Norte de Navegação e Portos (CIANPORT), Caramuru Alimentos e Amapá Florestal e Celulose S.A (AMCEL), TECONAP, localizados dentro do Porto Organizado e administrado pela Companhia Docas de Santana (CDSA), e mais onze portos privados, sendo quatro autorizados e sete registrados⁷ pela ANTAQ – forma e estrutura um sistema de engenharia indispensável para o avanço da exportação de *commodities* (principalmente o agronegócio), com o fortalecimento da lógica da Amazônia como corredor logístico de escoamento.

Cabe destacar que o fortalecimento dessa lógica se amarra também com a aprovação da PL 1.304/2020, que facilita a transferência definitiva de terras pertencentes à União para os estados de Roraima e Amapá (PL 1.304/2020), e em seguida se torna Lei Ordinária, Lei nº 14.004, de 26 de maio de 2020⁸ (RODRIGUES et al 2020).

Tal lei aponta que “preferencialmente” as terras deverão ser utilizadas em: I – atividades agropecuárias diversificadas; II – atividades de desenvolvimento sustentável, de natureza agrícola ou não; III – projetos de colonização e regularização fundiária, na forma prevista na respectiva lei de terras dos Estados de Roraima e do Amapá. Junto a isso se estima a

⁷ Dados conseguidos em consulta no site da ANTAQ. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/instalacoes-portuarias/instalacoes-privadas>. Acesso em 10/08/2021

⁸ A transferência se dará com base no georreferenciamento dos limites das terras e nos destaques com a identificação das áreas excluídas, a serem feitos pela União no prazo de um ano a partir da publicação da lei. Caso a União não o faça, serão usadas as identificações dos destaques constantes da base cartográfica do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra).

transferência de 4,5 milhões de hectares de posse da União para o Governo do Amapá), na perspectiva de regularização da posse de terras pelos produtores e o acesso a financiamentos para a produção agrícola.

No entanto, é necessário destacar que o CPS já participa da logística de exportação de grãos, por meio do corredor BR - 163 (de Mato Grosso aos portos do Pará), pois ao passar para o modal hidroviário, empresas que possuem portos em Itaituba – PA, bem como as que possuem portos em Santana – AP, podem seguir para o transbordamento nos portos: i) da Caramuru Alimentos, com a Proteína Concentrada de Soja – SPC; ou, ii) da CIANPORT, com a soja; empresas que possuem portos tanto em Itaituba – PA como em Santana – AP. Segundo Rodrigues e Lima (2020), toda a produção de infraestrutura de armazenamento de grãos nos portos de Santana (Estado do Amapá), teria a sincronização, regulação e cooperação espaço-temporal, de uma logística internacional, de cadeias de valores e suprimentos globais que se enlaçariam (soldariam) com portos no Pará.

Outra articulação de integração do CPS aos corredores logísticos de exportação de *commodities* está se materializando com o projeto Ferrogrão, compondo mais uma vez a geopolítica e um planejamento do Governo Federal. O projeto integra o CPS ao eixo que liga a região Centro-Oeste ao município de Santana – AP, onde obterá uma estrada de ferro que ligará Sinop-MT a Miritituba-PA, seguindo através das barcaças até Santana ou Barcarena, sendo a cidade de Santana fique muito mais próxima do Panamá, América do Norte, América Central e Ásia, garantindo a inserção do CPS no maior corredor brasileiro de exportação de grãos (NAFES, 2020; RODRIGUES et al, 2020).

A criação de infraestruturas para a circulação nos portos possibilitaria também significativas mudanças no território, por meio da ampliação da pauta exportadora como solução para a inserção do país no mercado global e, por conseguinte, crescimento econômico. Entretanto “o custo [*desses sistemas de engenharias portuárias*] é grande para o país como um todo, mas os benefícios são monopolizados por poucas empresas” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p.61-2).

Santos e Silveira (2006), afirmam que estes investimentos deveriam estar combinados como o bem-estar da população, por meio da produção do mercado interno, o que os autores chamam de produção necessária, pois é ela que ajuda a população a subsistir e a se desenvolver. Contudo, a “chegada” destas empresas no sudeste do Amapá, no CPS, bem como, a compra de áreas para instalações de TUP (como é o caso das áreas compradas na ilha de Santana pela CIANPORT e pela Caramuru Alimentos), investimentos públicos e privados (como é o caso do

investimento de R\$ 30 milhões da empresa Caramuru no CPS), vem construindo uma arena política de pressões, do qual empresas tencionam para mudanças de leis e abraçam um discurso de grande desenvolvimento local econômico e social para que, com isso, venham legitimar e facilitar sua atuação no território.

As condições geográficas do estado do Amapá somadas à expectativa de aumento do uso da capacidade portuária e o baixo preço das terras quando comparado a outros estados produtores de soja, vêm contribuindo para alardear o Amapá como a “nova fronteira agrícola do Brasil”, acelerando o processo de ocupação de terras pelo agronegócio, intensificando conflitos com comunidades tradicionais e antigos “posseiros” que aguardam a regularização fundiária de seus territórios (MARGARIT, 2019; ALMEIDA, 2019; GREENPEACE, 2017).

Diante de tais fatos, as relações que vem sendo estabelecidas em Santana por conta do CPS são cada vez mais complexas, por conta dos novos padrões de organização que são estabelecidos para e pelos portos (agentes portuários do agronegócio), onde estes precisam estar sincronizados com a produção, o transporte e a distribuição, nesta rede logística que exige cada vez mais flexibilidade operacional e menos rugosidades espaciais e funcionais (MONIÉ, 2011).

A hipótese deste trabalho é que a configuração do CPS, é percebida por meio de uma sinergia no que tange ao uso e efeito de políticas territoriais, sejam elas em escala federal, estadual ou municipal, através de decretos, leis, programas governamentais, planos estratégicos e grandes projetos, propiciando um reordenamento territorial direto e indiretamente relacionado a estruturas fixas, como os portos no município de Santana.

A partir das argumentações apresentadas, tem-se a questão central desta pesquisa, que é: De que forma as políticas territoriais vêm reverberando na produção de complexos portuários em Santana, Amapá, levando em consideração seus usos e efeitos territoriais (2013 a 2021)? Como questões secundárias, estão: Que políticas territoriais contribuíram e vêm contribuindo para a transformação da visão e função dos territórios portuários na Amazônia, em específico no Estado do Amapá? Quais os principais agentes espaciais, suas redes de atuação e formas particulares de uso dos territórios portuários da Amazônia, em específico de Santana? Quais são às transformações socioterritoriais e conflitos no município de Santana, decorrente das políticas territoriais portuárias brasileiras?

Buscando responder a estes questionamentos, tem-se como objetivo geral analisar de que forma as políticas territoriais portuárias reverberam sobre o território de Santana - AP, levando em consideração seus usos e efeitos, de 2013 a 2021, considerando os seguintes objetivos específicos: a) identificar e analisar as políticas territoriais portuárias que

contribuíram e vêm contribuindo para a transformação da visão/ função dos territórios na Amazônia, em específico no Estado do Amapá; b) Identificar os principais agentes espaciais, suas redes de atuação e formas particulares de uso dos territórios portuários da Amazônia, em específico de Santana e c) analisar as transformações socioterritoriais e conflitos no município de Santana, decorrentes da política territorial portuária brasileira.

A dissertação possui uma relevância teórica, teórico-prático e prática. No que concerne aos aspectos teóricos, busca imergir e fomentar uma discussão sobre o conceito de território (uso do território, territorialidades e conflitos territoriais) e redes e ajustes espaciais. Além de realizar uma relação desses conceitos com políticas territoriais direcionadas para a Amazônia, particularmente as portuárias.

Nesta proposição, utilizou-se a teoria de Milton Santos (1994, 1999a, 1999b, 2006, 2007) acerca do uso do território, como base conceitual e principal categoria de análise, dialogando com as contribuições de Maria Laura Silveira (2007, 2008, 2011, 2015) acerca desta categoria. Utilizaram-se também as reflexões miltonianas acerca de circuito superior. Na construção desta pesquisa fizeram-se necessárias as articulações com os conceitos de ajustes espaciais (HARVEY, 2005a, 2005b, 2013), rede (Dias, 1995; Scherer-Warreen, 1993 e Raffestin, 1993), e políticas territoriais (COSTA, 1988; COSTA, 2012).

Quanto aos aspectos teórico-práticos, o trabalho promove uma discussão da interação do território com as políticas públicas territoriais que estão sendo pensadas e as que já foram materializadas na Amazônia, ou seja, como as políticas territoriais estão reverberando no sudeste do Amapá para atender a lógica do mercado global, na perspectiva da criação de infraestruturas multimodais (em específico, as infraestruturas portuárias), por meio das interações global-local dos fluxos econômicos. Consequentemente contribui para identificar e conhecer as estratégias das empresas (como por exemplo: Cianport, Caramuru Alimentos, AMCEL) instaladas no CPS concernentes aos seus investimentos e finalidades no uso do território.

A pesquisa também possui uma fundamentação de enlace da relação entre teoria e prática, isto é, capaz de ligar a Ciência com a sociedade e suas dinâmicas recentes, mostrando, portanto, que a Ciência se perfaz de construção dialética social, do qual o teórico e o prático são pares inseparáveis e complementares. Neste sentido, Rossi (2020, p. 580) contribui afirmando que “na relação entre teoria e prática uma não hierarquiza e subordina a outra de modo mecanicista. Nem, tampouco, há uma relação de equivalência igualitária. [Portanto] a teoria é a reflexão sobre a prática e esta, em seu movimento essencial, é o critério da verdade ou falsidade de uma teoria”.

Dessa forma, acredita-se na contribuição para a construção de pensamentos a respeito dos elementos físicos a serem consolidados (e os que já foram consolidados) no sudeste do Amapá pelas políticas territoriais, sejam elas federais, estaduais ou municipais. Também se acredita na ampliação de discussões e debates sobre como vem ocorrendo o uso deste território, onde muitas vezes se limitam às instituições acadêmicas, e “apartando” o assunto da sociedade e de comunidades, seja pela não dispersão do fruto da pesquisa ou por estratégias de negação da capacidade crítica de entendimento sobre uma discussão (RODRIGUES; LIMA, 2020).

Neste sentido, entende-se que a sistematização analítica e abordagem metodológica, baseadas na geografia política e econômica, devem compreender, interpretar e dialetizar (poder e espaço), como afirma Minayo (2012). Diante desta proposição, adotou-se o método dialético, pois evidencia de forma mais próxima para o entendimento da complexidade do objeto em estudo, já que o método dialético “estabelece que os fatos sociais não podem ser entendidos quando considerados isoladamente, abstraídos de suas influências políticas, econômicas e culturais” (GIL, 2008, p.33).

A pesquisa caminha por uma análise qualitativa como principal abordagem, posto que esta escolha metodológica apresenta o entendimento da complexidade do objeto em estudo com os sujeitos envolvidos de maneira mais próxima. No entanto, este trabalho também dialoga com a abordagem quantitativa, apresentada em alguns momentos desta pesquisa.

Segundo Neves (1996), para o desenvolvimento da metodologia qualitativa, é preciso realizar um recorte espacial e temporal de um determinado “fenômeno”. O recorte espacial será o sudeste do Amapá, mais especificamente o Complexo Portuário de Santana, escolhido não só por conta das experiências que foram obtidas enquanto moradora desta cidade, mas, sobretudo, por compor a geoestratégia mundial da circulação, transporte e logística do agronegócio.

Já o recorte temporal, será de 2013 a 2021, cujo critério desse recorte deve-se às crescentes políticas territoriais voltadas à infraestrutura portuária no Brasil, dentre elas, a implementação da Lei nº 12.815/2013 (Nova Lei dos Portos), que promoveu significativas alterações no sistema portuário brasileiro com a regulamentação dos terminais portuários de uso privativo (TUP), dando abertura legal para um crescimento de portos para a exportação de *commodities*/agronegócio, tendo a Amazônia com fronteira de expansão deste setor (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019).

Quanto aos procedimentos metodológicos utilizados nesta pesquisa social, eles consistem em: i) pesquisa bibliográfica; ii) pesquisa documental; iii) pesquisa de campo (observação sistemática e entrevista semiestruturadas); e, iv) organização e análise de dados.

Estas etapas visam “proporcionar ao investigador os meios técnicos, para garantir a objetividade e a precisão no estudo dos fatos sociais” (GIL, 2008, p. 15).

A pesquisa bibliográfica foi desenvolvida com base na análise de livros impressos e digitais, artigos científicos publicados em revistas eletrônicas, dissertações, teses, jornais de circulação local, estadual e nacionais e impressos diversos (sejam de natureza física ou eletrônica, como: portais eletrônicos) acerca de território, uso do território, políticas territoriais e conflitos territoriais, ajustes espaciais, rede e complexos portuários, com o intuito de realizar a leitura e sistematização do conhecimento apreendido.

A Pesquisa documental consiste em captar materiais que ainda não receberam um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos de pesquisa (GIL, 2002). Dentre estes materiais estão o de âmbito nacional, estadual e municipal (Quadro 1):

Quadro 1: Materiais de pesquisa documental analisados em âmbito nacional, estadual e municipal

Nacional	Estadual	Municipal
<ul style="list-style-type: none"> - Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e 2); - Plano Nacional de Logística Portuária (a primeira e a segunda edição); - Programa de Arrendamentos Portuários; - Programa de Investimentos em Logística – Portos (a primeira e a segunda edição); Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT); - Estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados, chamado “Arco Norte: o desafio logístico”; - Nota Técnica do Ministério de Infraestrutura acerca da modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal e a Licitação da área MCP02 no Porto Organizado de Santana/AP; - Plano Mestre Complexo Portuário de Santana; Programa de Parcerias de Investimentos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plano Plurianual - PPA 2012-2015 e 2016 -2019; - Guia do Investidor – Amapá, Terras de Oportunidades. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plano Diretor de Santana; - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santana do Amapá; - Lei Orgânica do Município de Santana; e, - PPA 2018-2021.

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Os documentos foram adquiridos por meio das seguintes fontes: ANTAQ, GEA, IBGE, PMS, Ministérios do Governo Federal, Secretarias de Governos municipais e estaduais, CDSA, por meio de visitas presenciais, pesquisas e visitas nos sites dos órgãos descritos. Desse modo, "quando analisamos técnicas, normas e ações, nos esforçamos para entender a constituição do

território, as suas utilizações, ou seja, como, onde, por quem, porquê, para que é utilizado o território" (SILVEIRA, 2008, p. 4)⁹.

A Pesquisa de campo foi realizada por meio da técnica de observação sistemática, que neste trabalho se caracterizou por teste de hipóteses, onde o pesquisador sabe quais os aspectos da comunidade ou grupo que são significativos para alcançar os objetivos pretendidos, definindo previamente um plano de observação (GIL, 2008, p. 104). Foram efetuados registros fotográficos e pesquisas de campo tanto no CPS, quanto nas áreas em seu entorno, como por exemplo, o bairro Novo Horizonte, que se localiza ao lado do CPS e na Ilha de Santana, onde a empresa Cianport e Caramuru possuem áreas para instalações portuárias para evidenciar assimetrias e contradições estampadas na paisagem e nas práticas espaciais.

Outra técnica adotada foi a entrevista semiestruturada, que consiste em um esboço de perguntas, mas que no ato da entrevista pode ser desdobrada em outras perguntas. Foi executada com os responsáveis das empresas instaladas no CPS e representantes de órgãos públicos da esfera estadual e municipal relacionados ao desenvolvimento econômico e planejamento. Todas essas entrevistas foram realizadas por meio de gravações em áudio, (gravações previamente autorizadas pelos entrevistados) e registros em caderno de campo. É importante destacar que a seleção dos “sujeitos sociais” para as entrevistas foi feita por constituírem parte relevante de análise do objeto em estudo, possuem informações com grande riqueza de dados e por participarem do processo de disputas/lutas políticas e simbólicas.

A organização e análise de dados foram construídas por meio da análise dialética, pautada na metodologia e no aporte teórico escolhidos no intuito de garantir o objetivo proposto, ou seja, a produção de uma análise sistemática e aprofundada e que minimize as incursões do subjetivismo, do achismo e do espontaneísmo, como destaca Minayo (2012).

Durante o processo e após a coleta de dados, seja no momento das pesquisas documentais ou das pesquisas de campo, e fundamentadas na pesquisa bibliográfica, foram realizadas triangulações entre planos, programas, leis, decretos, diagnósticos, relatórios, observações e entrevistas que foram balizados na perspectiva de confirmar ou não as hipóteses apresentadas. Por exemplo, na pesquisa sobre quais as ações políticas territoriais foram implementadas para a Amazônia e suas relação como o Complexo Portuário de Santana do Estado do Amapá, um dos objetivos deste trabalho, foram analisados planos e programas de governo na esfera federal, estadual e municipal com as entrevistas dos gestores públicos. Como

⁹ “cuando analizamos técnicas, normas y acciones nos esforzamos por entender la constitución del territorio, sus usos, es decir, cómo, dónde, por quién, por qué, para qué el territorio es usado” (SILVEIRA, 2008, p. 4).

destaca Santos: “cada ação não constitui um dado independente, mas um resultado do próprio processo social” (SANTOS, 1997, p. 7), pois o “valor da variável não é função dela própria, mas do seu papel no interior de um conjunto. Quando este muda de significação, de conteúdo, de regras ou leis, também muda o valor de cada variável” (SANTOS, 1997, p. 11).

Para analisar as transformações socioterritoriais e conflitos no município de Santana, decorrentes da política territorial portuária brasileira, outro objetivo deste trabalho, foram realizadas análises de documentos, como o Plano Mestre Complexo Portuário de Santana (2017), o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santana/AP (2018); visitas in loco no CPS, no bairro Novo Horizonte (pois parte deste bairro encontra-se dentro da poligonal do Porto de Santana) e na Ilha de Santana (novas áreas acionadas para construção de portos privados pela empresa Cianport e Caramuru); entrevistas com alguns agentes sociais; análises de documentos de ações judiciais por disputa de terras na Ilha de Santana, propiciando valorização de áreas no distrito a partir da autorização da construção do TUP da Cianport e instalação portuária de apoio da Caramuru Alimentos. Estes instrumentos foram utilizados como mecanismos para compreender como vêm ocorrendo as transformações neste território a partir da produção do CPS.

No entanto, este trabalho também dialoga com o método quantitativo, e concorda com o que afirma Babbie (2003), de que o exame de um determinado fenômeno social é mais bem-sucedido se puder ser abordado por vários métodos diferentes, assim como o processo de pesquisa e o delineamento escolhido pelo pesquisador como forma ou possibilidade de não esgotar os demais métodos (GABRIEL, 2014).

Esta dissertação foi dividida em seções, onde a primeira trata desta breve introdução, contextualizando o CPS dentro da lógica do capital global. A segunda seção traz a discussão teórica, tendo como categoria de análise o território, ou melhor, o território usado, e seus enlaces com as políticas territoriais portuárias e os conceitos de rede e ajustes espaciais. A terceira seção trata das políticas territoriais portuárias e as transformações na Amazônia. E por último a identificação dos agentes espaciais, apresentando suas escalas de atuação, as políticas territoriais portuárias e conflitos no Estado do Amapá, através das transformações socioterritoriais e conflitos face a produção do complexo Portuário de Santana.

2. O USO DO TERRITÓRIO: CONCEITOS E REFLEXÕES NA CONFORMAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTANA

No processo de integração econômica do Brasil ao mercado mundial, mercado este que é marcado por novas dinâmicas, escalas de acumulação e a financeirização da economia, verifica-se uma expansão geográfica do capital, e assim, novos espaços são acionados no intuito de atender as demandas do acúmulo de capital. Harvey (2005a, p. 50) pontua que “o imperativo da acumulação implica conseqüentemente no imperativo da superação de barreiras espaciais”.

Estas barreiras espaciais, para que sejam superadas de maneira rápida e barata e possam gerar simultaneamente novas “esferas de realização para o trabalho, impulsionadas pelo capital” (HARVEY, 2005a, p.50), necessitam do aperfeiçoamento do transporte e da comunicação.

É neste contexto, de superar barreiras espaciais e “anular o espaço pelo tempo” que as políticas territoriais portuárias passam a ganhar maior relevância por conta da importância dos portos e dos complexos portuários, dentro da necessidade de investimentos em estruturas espaciais, que se “manifestam de forma fixa e imóvel” (HARVEY, 2005a, p. 53), destinadas a facilitar os fluxos espaciais.

Neste sentido, essas estruturas espaciais descritas por Harvey (2005a) podem ser análogas aos sistemas de engenharias, apresentados por Milton Santos (1997), que é o conjunto de fixos, naturais e sociais, portanto, “um conjunto de instrumentos de trabalhos agregados a natureza e de outros instrumentos de trabalho que se localizam sobre estes, uma ordem criada para e pelo trabalho” (SANTOS, 1997, p. 79). Diante disso, há a necessidade de reflexões de como os complexos portuários, enquanto fixos, tornam-se fundamentais no processo de circulação de acumulação do capital, bem como, de que forma vem ocorrendo o uso dos territórios acionados para sua implementação, neste caso, o Complexo Portuário de Santana – CPS, em Santana – AP.

Partindo desta premissa, e para que se possa analisar de que forma as políticas territoriais portuárias reverberam sobre o território de Santana, fez-se necessária a abordagem sobre a categoria território, ou, como enfatiza Milton Santos, o uso do território, bem como o diálogo com ajustes espaciais, permeados por políticas territoriais portuárias, manifestadas, por vezes, pela necessidade de novos sistemas de engenharias e políticas públicas (leis, programas, campanhas). Além disso, acrescentou-se à categoria rede, enquanto “um meio de produzir território” (RAFFESTIN, 1993) e objeto técnico que possibilita maior velocidade e fluidez do capital.

2. 1. Território e o uso do território

A abordagem de território tanto como categoria quanto como conceito se faz relevante, pois “ele é o quadro da vida de todos nós, na sua dimensão global, na sua dimensão nacional, nas suas dimensões intermediárias e na sua dimensão local” (SANTOS, 1999b, p. 19). É o traço de união entre o passado e o futuro imediato. Milton Santos destaca a importância de ver o território a partir das contribuições de François Perroux como “campo de forças, como o lugar do exercício, de dialéticas e contradições entre o vertical e o horizontal, entre o Estado e o mercado, entre o uso econômico e o uso social dos recursos” (SANTOS, 1999b, p. 19). Sendo assim, o diálogo com o conceito de território irá contribuir na compreensão de como o território vem sendo usado na conformação do Complexo Portuário de Santana, objeto de análise desta pesquisa.

A partir deste pressuposto, o conceito apresentado por Raffestin (1993) destaca que o território é construído a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível, e a partir da apropriação de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), tem-se a territorialização do espaço, conduzida pelo ator. Para o autor, o território é resultado de “[...] toda prática espacial, mesmo embrionária, induzida por um sistema de ações ou de comportamentos e se traduz por uma "produção territorial" que faz intervir tessitura, nó e rede” (RAFFESTIN, 1993, p.150).

Portanto, para Raffestin (1993), o território possui tessituras, nós (ponto) e redes, e estes possibilitam a integração e coesão dos territórios, sendo resultado de diversos atores (do Estado ao indivíduo). E quanto mais atores existirem, mais representações territoriais haverá, pois possuem funções ideológicas diferentes.

Raffestin (1993, p. 154) explica:

[...] a tessitura é a projeção de um sistema de limites ou de fronteiras, mais ou menos funcionalizadas. ...A tessitura é sempre um enquadramento do poder ou de um poder. A escala da tessitura determina a escala dos poderes. Há os poderes que podem intervir em todas as escalas e aqueles que estão limitados às escalas dadas. Finalmente, a tessitura exprime a área de exercício dos poderes ou a área de capacidade dos poderes.

Ainda para Raffestin (1993):

[...] O ponto é, de certa forma, a expressão de todo ego, individual ou coletivo. Locais de poderes, mas também locais de referência, cuja posição se determina de uma forma absoluta ou de uma forma relativa. É o mesmo que dizer que, enquanto locais de poder, os pontos se definem melhor em termos relativos que em termos absolutos. O

que importa saber é onde se situa o Outro, aquele que pode nos prejudicar ou nos ajudar, aquele que possui ou não tal coisa, aquele que tem acesso ou não a tal recurso etc. Os pontos simbolizam a posição dos atores” (1993, p. 156).

[...] Uma rede é um sistema de linhas que desenham tramas. Uma rede pode ser abstrata ou concreta, invisível ou visível. A idéia básica é considerar a rede como algo que assegura a comunicação, mas por natureza, a rede que desenha os limites e as fronteiras não assegura a comunicação. É uma rede de disjunção. Mas mesmo uma rede de comunicações pode, a um só tempo, assegurar aquilo para o que foi concebida e impedir outras comunicações. [...] Toda rede é uma imagem do poder ou, mais exatamente, do poder do ou dos atores dominantes (1993, p. 156-7).

Nessa perspectiva, Souza (1995, 2009, 2018) contribui conceituando o território como “um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder” (2018, p. 78). Conceituação esta muito discutida, criticada e ampliada, pois trata de uma visão onde o território é um “campo de força” (SOUZA, 1995, p. 97) que, para existir, é necessário que haja relações sociais para assim ser “projeção espacial de relações de poder” (SOUZA, 2018, p. 95).

Contribuindo com este diálogo, Santos e Becker (2007) corroboram afirmando que o território “é o lugar onde desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações de sua existência” (SANTOS, BECKER, 2007, p.13). Assim, o território, antes de tudo, é uso, isto é, “uso do território”, uma categoria de análise, que, aliás, norteará as reflexões sobre o território portuário de Santana- Amapá.

Santos e Silveira (2006, p. 21), enfatizam que o uso do território (particularmente hegemônico), perfaz-se, por exemplo, com a:

[...] implantação de infraestruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, da distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que justamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico.

Silveira (2007, p. 15)¹⁰ pontua que o uso do território possui, sobretudo, uma dimensão política, do qual:

[...] objetos e formas de trabalho a que podemos chamar técnicas e ações políticas que, de acordo com a sua força e poder, determinam usos e combinações”. Assim, “nesta perspectiva, podemos compreender cada região com base nos objetos que nela se encontram e que tendem a desempenhar funções diferentes, mas ao mesmo tempo, com base nas ações sujeitas à regulamentação de instituições e empresas, cujo peso está a crescer no período atual.

¹⁰Citação original: [...] *objetos y con formas de trabajar a los cuales podemos llamar técnicas, y con acciones políticas que, según su fuerza y poder, determinan los usos y combinaciones*”. Assim “*desde tal perspectiva podemos entender cada región a partir de los objetos que allí están y que tienden a prestar funciones diferentes pero, al mismo tiempo, a partir de las acciones sometidas a la regulación de instituciones y empresas, cuyo peso se vuelve creciente en el período actual.*

Ainda para Silveira (2007, p. 15)¹¹:

O território usado é constituído, então, pela base material e pela vida que o anima, em cooperação e conflito. Cada empresa constrói a sua base material ou utiliza o que já existe para realizar o seu trabalho, para cumprir os mandamentos da sua vida empresarial. Cada um tem uma forma particular de combinar os objetos de que necessita para o exercício da sua ação e uma forma particular de organizar as ações para colocar estes objetos em funcionamento. Estes são pontos e áreas que a empresa seleciona e que formam a sua base material de existência.

Partindo deste conceito de uso do território, este trabalho procura analisar como ocorrem os usos do território no CPS e sua hinterlândia, com seus diferentes agentes espaciais, os efeitos socioterritoriais como os novos usos, e suas relações com os usos já existentes, já que “o território usado não é uma coisa inerte ou um palco onde a vida se dá. Pelo contrário, é um quadro de vida, um híbrido de materialidade e de vida social” (SILVEIRA, 2008, p. 3)¹².

Silveira (2007) enfatiza que nesse quadro de vida múltiplo e híbrido há um jogo político de cooperação:

[...] a cooperação é também concorrência: entre empresas poderosas e empresas subordinadas, entre empresas e o Estado nos seus vários segmentos. As irmãs hegemônicas têm o propósito de influenciar nas decisões sobre as novas infraestruturas de um porto e os usos que farão desse porto, sobre as estradas a serem construídas e como serão utilizadas, sobre a prioridade dessas estradas em relação à necessidade de estradas locais. Assim, a maior questão explicativa seria quem, em determinadas circunstâncias, regula quem. Quando vemos que a Cargill, juntamente com três ou quatro outras empresas do agronegócio, controla a produção e circulação (em sentido amplo) do suco de laranja no Estado de São Paulo, ou quando a Coca Cola compra metade do suco de laranja produzido no noroeste da Argentina, outras empresas podem continuar a existir, mas quem regula quem, neste espaço regional e nacional? (SILVEIRA, 2007, p. 16)¹³.

¹¹ Citação original: “El territorio usado está constituido, entonces, por la base material y la vida que la anima, en cooperación y conflicto. Cada empresa construye su base material o utiliza la que ya existe para llevar a cabo su trabajo, para cumplir los mandamientos de su vida corporativa. Cada una tiene una forma particular de combinar los objetos que necesita para el ejercicio de su acción y una forma particular de organizar las acciones para poner a funcionar tales objetos. Se trata de puntos y áreas que la empresa selecciona y que conformansu base material de existência.

¹² Citação original: “El territorio usado no es una cosa inerte o un palco donde la vida se da. Al contrario, es un cuadro de vida, híbrido de materialidad y de vida social”

¹³ Citação original: [...] cooperación es también competencia: entre empresas poderosas, entre éstas y otras subordinadas, entre empresas y Estado en sus diversos segmentos. Las irmas hegemônicas tienen el propósito de influir en las decisiones sobre las nueva sinfraestructuras de un puerto y los usos que ellas harán de ese puerto, sobre las carreteras que deben ser construidas y cómo serán usadas, sobre la prioridad de tales vías frente a la necesidad de caminos vecinales. De ese modo, la cuestión explicativa mayor sería saber quién, en determinadas circunstancias, regula a quién. Cuando vemos que Cargill, junto con otras tres o cuatro empresas del agronegocio, controla la producción y la circulación (en sentido amplio) del jugo de naranja en el Estado de San Pablo, o cuando Coca Cola compra la mitad del jugo de naranja producido en el noroeste argentino, otras empresas pueden continuar existiendo pero cabe preguntar quién regula a quién en ese espacio regional y nacional.

No CPS, verifica-se também esse jogo político de cooperação entre as empresas portuárias e as empresas e o Estado. Por exemplo, a empresa Caramuru utiliza os serviços do sistema de engenharia da Cianport na circulação e logística de seus produtos; as áreas do Porto de Santana (porto público) são arrendadas para as empresas AMCEL, CIANPORT e CARAMURU e, mais recentemente, a TECONAP, onde se firmam relações de cooperação para que as empresas possam desenvolver suas atividades de armazenamento, transbordo e exportação.

Desta forma, essas cooperações e competições reverberam no território que está sendo usado, que não é composto apenas por empresas e Estado, mas por todos os atores, sejam estes: indivíduos, instituições, ribeirinhos, moradores da hinterlândia portuária, que, apesar de possuírem uma força desigual, ainda sim, são relevantes e compõem o que Milton Santos e Silveira (2006) chamam de espaço banal, com as suas mais variadas maneiras de usos do território, mas que estão permeadas por acumulações espoliativas, propiciando novas territorialidades e desterritorialidades (principalmente dos povos originários).

Como destaca Silveira (2008, p. 3)¹⁴:

[...] O território usado inclui todos os atores e não apenas o Estado, como na concepção herdada da modernidade. Abrange todos os atores e não apenas aqueles que são móveis, como na mais pura noção do espaço dos fluxos. É o domínio da contiguidade, e não apenas a topologia das empresas ou qualquer outra geometria. Refere-se à existência total e não apenas à noção de espaço econômico. Inclui todos os atores e todos os aspectos, é, portanto, sinônimo de espaço banal, o espaço de todas as existências. A história é produzida com todas as empresas, todas as instituições, todos os indivíduos, independentemente da sua força diferente, apesar da sua força desigual.

Um exemplo dessa força desigual dentro do CPS e sua hinterlândia, pode ser descrito, através da relação de grandes empresas (que já se instalaram ou que estão em processo de instalação) com o modo de uso dos moradores da Ilha de Santana, por meio da compra de áreas, bem como sua regulação pelas instituições competentes (MINFRA e ANTAQ) para a expansão portuária na margem direita do Rio Amazonas (distrito da Ilha de Santana), local caracterizado por ser uma zona rural do município de Santana, com uma quantidade relevante de moradores que vivem da pesca artesanal, da plantação de verduras e frutas em seus terrenos, e da produção

¹⁴ Citação original: [...] *El territorio usado incluye todos los actores y no únicamente el Estado, como en la concepción heredada de la modernidad. Abriga todos los actores y no sólo los que tienen movilidad, como en la más pura noción de espacio de flujos. Es el dominio de la contigüidad, y no solamente la topología de las empresas o cualquier otra geometría. Se refiere a la existencia total y no sólo a la noción de espacio económico. Incluye todos los actores y todos los aspectos y, por ello, es sinónimo de espacio banal, espacio de todas las existencias. La historia se produce con todas las empresas, todas las instituciones, todos los individuos, independientemente de su fuerza diferente, a pesar de su fuerza desigual.*

de polpa de frutas. As empresas que já foram autorizadas pela ANTAQ são a Cianport e a Caramuru Alimentos.

A análise também é feita por meio de políticas territoriais implementadas pelo Estado, como forma de garantir sua influência, bem como a ação dos agentes do capital nas suas áreas de interesse, sejam essas políticas colocadas em prática ou não, ou seja, uma “política territorial como processo consciente de manipulação do território e a não política territorial como efeitos espaciais indiretos” (COSTA, 2012, p. 22). Dessa forma, segundo Costa (2012), na prática, uma decisão de não execução de uma dada política territorial é na realidade uma política territorial.

Ainda com relação a isso, Costa (1988) afirma que, tradicionalmente, as transformações territoriais estão relacionadas ao uso político do território, às políticas territoriais e, portanto, ao jogo das relações de poder. O autor continua destacando que as políticas territoriais têm sido compreendidas no âmbito restrito dos planos regionais de desenvolvimento, do qual o Estado planeja e o enfoque é regional, gerando projetos que interessam a uma ou outra região. O território é visualizado na prática do Estado, passando a se configurar como “substrato espacial material (as formas espaciais, os objetos geográficos tangíveis – edificações, campos de cultivo, feições ‘naturais’ etc.) equivale a ‘coisificar’ o território” (SOUZA, 2009, p. 61).

Costa (1988, p.13) chama à atenção que:

[...] as políticas territoriais extrapolam essa noção, abrangendo toda e qualquer atividade que implique, simultaneamente, uma dada concepção do espaço nacional, uma estratégia de intervenção ao nível da estrutura territorial e, por fim, mecanismos concretos que sejam capazes de viabilizar essas políticas.

Analisar como o território vem sendo usado, por meio das políticas territoriais, ganha relativa importância quando se dialoga com as reflexões de Santos (1999b) acerca da noção de poder. Isso porque o poder não se compreende apenas na perspectiva do Estado, mas também e principalmente no ângulo e nas relações de corporações. Para o autor, as instâncias econômicas regulam e gestam muito mais o território do que as instâncias políticas. No entanto, o meio pelo qual a economia efetiva suas ações é político. Dessa forma, a política tem o papel central de atender as demandas dos agentes econômicos hegemônicos.

Neste sentido, Santos (1999b), destaca:

A gestão do território, a regulação do território são cada vez menos possíveis pelas instâncias ditas políticas e passam a ser exercidas pelas instâncias econômicas. O que acontece é que hoje a economia se realiza pela política. Não é a economia que ocupa hoje a posição central; é a política exercida pelos agentes econômicos hegemônicos (SANTOS, 1999b, p. 21).

Assim, um exemplo da ação política voltada para atender os interesses dos agentes econômicos hegemônicos no Brasil, é a força política que a Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA, mais conhecida como Bancada Ruralista, obtém no Congresso Nacional, possuindo grande poder de articulação e de mobilização na construção de alianças com outras bases e bancadas, principalmente para o fortalecimento e expansão do agronegócio no país.

É relevante destacar que a atuação desta bancada ruralista foi fundamental para a consolidação de políticas territoriais na Amazônia, enquanto “nova” fronteira de expansão do agronegócio, a exemplo de todo esforço e movimento feito pelos Estudos Estratégicos da Câmara dos Deputados em 2016 com a construção do Projeto Arco Norte: um desafio logístico, que impulsionou, a partir deste estudo, grandes investimentos público-privado em infraestrutura (novos portos, asfaltamento da BR 165, ferrovia, entre outros) direcionados para a região, no intuito de promover uma logística mais eficiente para os agentes hegemônicos do setor, que, por vezes, também são políticos.

Santos e Silveira (2006, p.291) enfatizam que as grandes empresas arrastam, na sua lógica, outras empresas, além de influenciarem fortemente o comportamento do poder público, na União, nos Estados e nos municípios, sugerindo formas de ação subordinada. Os autores acrescentam ainda, que não é exagero afirmar que um número limitado de empresas comanda a vida econômica, social e a dinâmica territorial, daí adjetivá-lo como um território corporativo.

É evidente que o território como um todo, mais as cidades em particular, recebem consequências na escolha de suas políticas territoriais por conta da tipologia de atividades que as empresas instaladas utilizam. Apesar das consequências com a chegada de uma empresa serem refletidas na cidade, para as empresas, sua atuação se dá visualizando pontos específicos do território, ou seja, “os pontos do território em que elas se instalam constituem meras bases de operação, abandonadas logo que as condições deixam de lhes ser vantajosas. As grandes empresas, por isso mesmo, apenas mantêm relações verticais com tais lugares” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 291).

Santos (1999b, p. 20-21) afirma que:

[...] trata-se dessas mudanças rápidas de normas que reconhecemos como luta global pela mais-valia maior, essa competitividade que está na raiz mesma da posição ocupada na economia global e exige uma adaptabilidade permanente das normas das grandes empresas, o que aumenta a instabilidade do território “de cima” para “baixo”. Isto é, a produção da ordem para as empresas e da desordem para todos os outros agentes, e para o próprio território, incapaz de se ordenar porque ideologicamente decidimos que essas grandes empresas são indispensáveis (SANTOS, 1999b, p. 20-1)

A título de exemplo, temos a chegada da empresa Indústria e Comércio de Minérios S.A. - Icomi na década de 1940 no Estado do Amapá, atuando na atividade de exploração de manganês, por conta da importância deste minério para a siderurgia, atividade esta que se apresentava como uma das mais importantes da economia mundial no início do século XX. A Icomi ficou no Estado até a década de 1990, no entanto, sua estadia no Amapá foi marcada pela necessidade da implantação de sistemas engenharias, como: a construção do Porto da Icomi, uma estrada de ferro, termoelétricas e a primeira hidrelétrica (Coaray Nunes).

Para Porto (2003, p. 120) destaque:

A instalação da Icomi marcou o início da produção industrial e extrativista mineral na Amazônia, com a venda de minério voltado ao mercado norte-americano, com apoio financeiro da rede bancária e creditícia regional e empréstimos internacionais. Essa atividade foi a primeira executada na Amazônia no pós-guerra, por mineradores estrangeiros e em ritmo industrial.

Diante deste exemplo, percebe-se que a relação da empresa Icomi com o território amapaense se baseou em relações verticais, e na medida que percebeu a possibilidade de obter maiores lucros, acionando outros territórios, como foi o caso de sua transferência para as minas do “Grande Carajás”, no Pará, sua saída foi efetivada do estado. Sendo assim, a nova ordem que esta empresa criou com seu realocamento, gerou uma desordem no território amapaense: com o declínio¹⁵ das exportações do minério de manganês, houve a diminuição do PIB estadual; o desemprego das pessoas que trabalhavam na empresa; com o não funcionamento da estrada de ferro e do TUP da Icomi. Enfim, ocorreu uma desordem para os agentes espaciais de relação direta e indireta com a empresa.

Um exemplo mais atual, da escolha de pontos específicos para atuação das empresas no território, é a importância que Santana vem exercendo dentro do Estado do Amapá e da Amazônia enquanto cidade portuária, por conta da sua localização geográfica favorável, bem como sua incorporação nos corredores logísticos do Arco Norte, que, na realidade, refletem a implementação de políticas territoriais portuárias. Estas políticas vêm corroborando para a inserção de novos sistemas de engenharias, mais modernos, no intuito de consolidar a cidade para o escoamento de *commodities*, possibilitando redução de tempo no destino final das exportações, materializando-se em maior lucro para os grandes agentes hegemônicos. Esta

¹⁵ Em 1957, com a primeira exportação do minério de manganês do estado do Amapá, a participação deste ente federativo na balança comercial da região norte representou 60,43%, valendo ressaltar que um ano antes, sua participação era de 0,04%. No ano de 1998, um ano após a saída da Icomi, o minério de manganês representava apenas 1,02% da exportação do Amapá (PORTO, 2003).

sequência de atividades formam as justificativas da chegada de várias empresas ligadas à cadeia logística do agronegócio no município.

Esta modernização dos sistemas de engenharia no CPS, na realidade, está relacionada com este período mais recente de expansão do agronegócio no país, onde, para Santos (2004, p. 31), os “períodos representam uma modernização, isto é, a generalização de uma inovação vinda de um período anterior ou da fase imediatamente precedente”.

Nesta perspectiva, é que a teoria de Milton Santos (2004) acerca dos “circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos”, se fazem relevantes, principalmente quando se observa que esses circuitos são compostos de dois subsistemas: o circuito superior e o inferior, sendo complementares e interdependentes entre si e presentes no CPS.

Para Sardinha, Lomba e Porto (2021), e em acordo com Santos (2004), enquanto o circuito superior é definido pela sua forma de organização, o circuito inferior é um produto da modernização e está em processo de transformação e adaptação permanente. Ou seja, o que está em jogo são: o comportamento e uso do território; o conjunto de atividades realizadas em certo contexto e; o setor da população envolvida essencialmente pela atividade.

O circuito superior ganha maior reflexão neste trabalho, por se tratar de um subsistema que “originou-se diretamente da modernização tecnológica e seus elementos mais representativos hoje são os monopólios. O essencial de suas relações ocorre fora da cidade e da região que os abrigam e tem por cenário o país ou o exterior”, portanto:

As materializações do circuito superior expressas no complexo portuário de Santana têm exigido reestruturações infraestruturais de seu parque de mobilidade e ancoragem portuário para atender não somente as exigências para a exportação de commodities, mas também impelindo suas ampliações e modernizações técnicas e tecnológicas portuárias. Portanto, os portos, enquanto estrutura fixa, são fundamentais para que ocorra maior densidade de fluxo, intensidade de fluidez das mercadorias e articulação do capital (SARDINHA, LOMBA, PORTO, 2021, p.114)

Seguindo esta análise, tem-se a Amazônia como um espaço de integração da economia mundializada, e de interesse da lógica global capitalista (CASTRO, 2017), permeada por um processo de modernização, onde, por exemplo, a agricultura corporativa (industrial-financeirizada), “[...] as inovações técnicas e organizacionais (...) concorrem para criar um novo uso do tempo e um novo uso da terra” (SANTOS; SIVEIRA, 2006, p.118), propiciando a expansão da fronteira agrícola na região, ganhando destaque neste trabalho, a criação de sistemas de engenharias para a aceleração e fluidez do capital (no caso, os portos), devido, principalmente, o crescimento do agronegócio, até porque Santos e Silveira (2006, p. 180)

ênfatisa que o “movimento de mercadorias nos portos brasileiros ajuda a entender o ingresso do país no mundo globalizado”.

Esse processo de modernização e expansão da fronteira agrícola vem ocorrendo por meio de políticas territoriais, utilizadas pelo Estado, mas pressionadas pelos agentes econômicos hegemônicos, onde “[...] os territórios transformam-se de acordo com o ritmo das no e isso ocorre tanto na cidade como no campo. A agricultura tornou-se uma atividade como outras, sujeita a modificações velozes, cujo efeito na paisagem é considerável” (RAFFESTIN, 2009, p.24).

Frederico (2013), corrobora afirmando que o campo brasileiro passou por dois significativos momentos de modernização. O primeiro, intensificado a partir da década de 1970, e relacionado com a formação dos complexos agroindustriais, tendo o Estado como principal investidor das infraestruturas necessárias. O segundo, a partir da década de 1990, substituindo gradualmente o primeiro, “caracterizada pela emergência da agricultura científica globalizada” (SANTOS, 2000). Dessa forma:

A partir da década de 1990, a forte atuação estatal vai cedendo espaço a uma maior atuação política das grandes empresas agrícolas. Estas passaram a atuar principalmente em atividades estratégicas, como o processamento agroindustrial e o controle da circulação material (armazenamento, beneficiamento, transporte, venda de sementes e fertilizantes) e imaterial (financiamento, comercialização, exportação, capitais). A participação do Estado continua importante e requisitada em algumas áreas mais onerosas e menos interessantes para as empresas privadas, como o financiamento e a construção de infraestruturas (ferrovias, hidrovias, portos), o fornecimento de parte do crédito de investimento e custeio e o desenvolvimento de novos cultivares agrícolas (FREDERICO, 2013, p. 51).

Santos e Silveira (2006) afirmam que o “Estado participa generosamente do financiamento [...] de novos sistemas de engenharia e novos sistemas de movimento” (SANTOS; SILVEIRA, 2006 p.120), sistemas estes, essenciais para que ocorra a permanência de agentes do capital, consolidação de seus usos, e, por conseguinte, o aumento efetivo de seus ganhos na fração do território apropriado.

No que tange à participação do Estado nas políticas territoriais portuárias, estas são percebidas por meio de vários projetos infraestruturais para a região, buscando atender as necessidades dos processos produtivos globais, onde o Estado se apresenta como um planejador, articulador, facilitador, e em alguns momentos também financiador dessas políticas à manifestação, ação e movimentação do grande capital na região, materializada através de alguns programas e grandes projetos, que surgiram como um mecanismo de regionalização e integração global (RODRIGUES, 2018a).

Diante dessa questão, é evidente a necessidade de historicizar (SILVEIRA, 2015), isto é, ver a formação dos Complexos Portuários na Amazônia, no caso o CPS, como mais uma manifestação do uso do território, bem como as causas e consequências desses usos, dialogando sobre como a modernização contemporânea propiciou a expansão da fronteira agrícola na região, e, por conseguinte como as políticas territoriais portuárias estão sendo refletidas. Silveira (2015, p. 249) salienta:

Mas essa modernização que reorganiza os fatores de produção e provoca novos processos e manifestações urbanas [e rural] não se completaria sem o consumo que, na atualidade, ganha contornos antes nunca vistos, com uma extraordinária difusão social e territorial, provocada não apenas pela ação das grandes empresas, mas também do Estado. Hoje, boa parte dos governos latino-americanos tem como leitmotiv as políticas de promoção ao crédito como modo de incentivar o crescimento. No entanto, a modernização do consumo provoca uma maior dependência de insumos da economia superior e, amiúde, externa, e o aumento da necessidade de crédito, uma vez que as demandas aumentam mais rapidamente do que as rendas das classes médias e pobres.

As políticas territoriais portuárias emergem, neste sentido, como fundamentais, posto que, elas contribuem para a promoção da circulação das mercadorias, bem como na redefinição dos usos do território, pois como assevera Arroyo (2018), as atividades de transporte e armazenamento se tornam o nervo essencial de uma economia cada vez mais monetarizada, como forma de promover a fluidez territorial.

Segundo Silveira (2007, p. 17)¹⁶:

[...] A fluidez do território é simultaneamente causa e consequência da expansão das atividades modernas, que impõe a cooperação entre empresas, entre empresas e o Estado a diferentes níveis, entre empresas e sociedade. Estas topologias de geometria variável não em pontos e áreas distantes sob a mesma lógica particular, e produzem aquilo a que chamamos solidariedade organizacional: ou seja, uma interdependência organizacional e não necessariamente uma interdependência contígua ou social. Impondo-se como um princípio político da macroeconomia das nações, a fluidez do território é, na realidade, um dado da microeconomia das empresas. Por esta razão, normalmente começa como normativa. Em vários países da América Latina, a reforma normativa precedeu a implementação de sistemas de objetos modernos e, além disso, a fluidez ideológica ou simbólica precedeu a fluidez normativa. A opinião pública foi criada e, com ela, a convicção social sobre a necessidade de reforma.

¹⁶ Citação original: [...] *La fluidez del territorio es causa y consecuencia de la difusión de actividades modernas, que impone una cooperación entre las empresas, entre las empresas y el Estado en sus diferentes niveles, entre las empresas y las sociedades. Estas topologías de una geometría variable en puntos y áreas distantes bajo una misma lógica particular, y producen lo que llamamos solidaridad organizacional: es decir, una interdependencia organizacional y no obligatoriamente una interdependencia contigua o social.*

Imponiéndose como un principio político de la macroeconomía de las naciones, la fluidez del territorio es, en realidad, un dato de la microeconomía de las empresas. Por esa razón, generalmente comienza siendo normativa. En diversos países latinoamericanos, la reforma normativa precedió a la implantación de sistemas de objetos modernos y, aún más, la fluidez ideológica o simbólica fue anterior a la fluidez normativa. Se crea antes que la opinión pública y, con ella, el convencimiento social sobre la necesidad de la reforma.

Dessa forma, o Estado do Amapá, em específico neste trabalho, o município de Santana, passa a ter uma importância dentro da fluidez do território e da “lógica” dos agentes hegemônicos do capital, recebendo os efeitos socioterritoriais das políticas territoriais voltadas para dar infraestrutura necessária à Amazônia, recebendo um “novo”¹⁷ acionamento do capital (CASTRO, 2017). Este acionamento vem ocorrendo por meio do CPS, compondo o corredor logístico de exportação de *commodities* na Amazônia pela ainda modesta produção de soja no Estado. No entanto, as diretrizes têm sido conduzidas por empresas, instituições, especuladores e Estados, propiciando uma relação complexa e conflituosa em Santana. Sobre esta complexidade, Frederico (2013, p. 49) explica:

[...] o controle político da produção não se realiza localmente. As ordens das grandes empresas, instituições, especuladores financeiros e Estados – que designam direta ou indiretamente a forma de produzir (técnicas de manejo), de armazenar, de transportar, a disponibilidade e o custo do dinheiro, o câmbio, os lucros dos intermediários, os preços, os prazos e as quantidades adquiridas –, provêm dos grandes centros decisórios, internos e externos à formação socioespacial brasileira.

Portanto, cada vez mais a Amazônia é vista de forma atrativa para o grande capital, sendo apresentada por vezes como a “nova” fronteira de expansão do capital. Contudo a forma abrupta e rápida que essas corporações chegam na região, só reforça a ideia de que se tem “novas” estratégias, mas com objetivos bem antigos: ocupar, explorar, lucrar e ir embora quando não for mais rentável. A velocidade que estas estratégias, ações e políticas vão acontecendo ratifica a afirmação de Santos (1999b) de que a noção de velocidade é uma das características importantes para análise do uso do território.

Esta velocidade está associada as atividades de desenvolvimento e expansão do capitalismo contemporâneo; à fluidez das informações, dos capitais, das mercadorias, das pessoas; e da dispersão geográfica das grandes empresas. Além disso, a velocidade propicia as ações de alcance de novos territórios e isso se dá também por meio das redes. Neste sentido, o diálogo com a categoria rede torna-se essencial, pois contribui para explicar como se constituem as imagens do poder, com força para aprisionar ou libertar o território (RAFFESTIN, 1993), a partir do uso que lhe for dado.

¹⁷ Diz-se “novo”, posto que o Estado do Amapá, vem historicamente sendo acionado para exploração de suas riquezas naturais, a exemplo: da ICOMI (1947), Bruynzeel Madeireira S.A. - BRUMASA (1968), Projeto Jari (1968), AMCEL (1976), Caulim da Amazônia - CADAM (1978), Companhia de Dendê do Amapá - CODEPA (1981), entre outros.

2.2. Redes e o uso do território

A categoria rede também norteará as reflexões sobre o território portuário de Santana-Amapá, por ser um objeto técnico de extrema relevância, visto que está diretamente ligada com a logística da mobilidade e fluidez do escoamento de *commodities* a nível global, tendo como referência as contribuições de Dias (1995), Scherer-Warren (1993) e Raffestin (1993).

Fazendo uso da perspectiva da rede como objeto técnico, Raffestin (1993) afirma que esta é “um meio de produzir território” e que Scherer-Warren (1993, p.10) corrobora acentuando que as redes são:

[...] formas de articulação entre o local e o global, entre o particular e o universal, entre o uno e o diverso, nas interconexões das identidades dos atores com o pluralismo. Enfim trata-se de buscar os significados dos movimentos sociais num mundo que se apresenta cada vez mais como interdependente, intercomunicativo, no qual, surge um número cada vez maior de movimentos de caráter transnacional [...].

Para Dias (1995, p.147), as complexidades de produção, analisadas ao longo do século XX, mas que ainda são bem pertinentes para serem analisadas nos processos históricos vigentes, por conta dos processos de integração produtiva, financeira, de mercados e de informação, bem como os processos de desintegração e de exclusão de vastas superfícies do globo, propiciaram o crescimento da instantaneidade e da simultaneidade das redes (SANTOS, 1996), ou seja, para que seja efetivada a execução dos processos acima descritos, é necessária a aplicabilidade de estratégias, principalmente no que concerne à circulação e à comunicação, características fundamentais para a existência das redes, como explica Dias (1995, p. 154):

As redes são portadoras de ordem- através delas as grandes corporações se articulam, reduzindo o tempo de circulação em todas as escalas nas quais elas operam; o ponto crucial é a busca de um ritmo, mundial ou nacional, beneficiando-se de escalas gerais de produtividade, de circulação e de trocas. Na escala local, estas mesmas redes são muitas vezes portadoras de desordem – numa velocidade sem precedentes engendram processos de exclusão social, marginalizam centros urbanos que tiram suas forças dos laços de proximidade geográfica e alteram mercados de trabalho.

Devido a necessidade de se dar mais concretude nessas buscas, sejam pelas articulações entre o local e o global, ou pelos significados dos movimentos sociais, ambos presentes nas relações que se estabelecem nas cidades, faz-se então prudente pontuar a diversidade das redes expressa em Machado (1998, p. 46), nas seguintes classificações: I – naturais: rede fluvial e rede de caminhos; II – infraestrutura ou técnicas: transporte e comunicação; III – transacionais: poder econômico-político; e IV: informacionais: cognitivas.

Observando tais classificações e a grande diversidade apresentada pelo conceito de redes, considera-se pertinente expressar a afirmação de Dias (1995, p. 145), onde a rede possui a propriedade de conexidade, quer dizer, através da conexão de seus nós ela pode solidarizar ou excluir, assim como promover a ordem e a desordem. Logo, a rede é uma forma particular de organização, e, no âmbito dos processos de integração, de desintegração e de exclusão espacial, ela emerge como um instrumento que viabiliza duas estratégias: circular e comunicar.

Para Raffestin (1993, p.200), “circulação e a comunicação são as duas faces da mobilidade. Por serem complementares, estão presentes em todas as estratégias que os atores desencadeiam para dominar as superfícies e os pontos por meio da gestão e do controle das distâncias”. O autor continua sua análise e afirma que a rede é por definição móvel, no quadro espaço-temporal. Neste sentido, Arroyo (2018, p.135) destaca que “as condições de circulação são tão importantes quanto as condições de produção. Daí as pressões das empresas para a existência e a eficácia de uma rede de transportes e comunicações quando decidem estabelecer-se num lugar”.

A rede depende dos atores que geram e controlam seus pontos, ou melhor, da posição relativa que cada um deles ocupa em relação aos fluxos que circulam ou que são comunicados na rede ou nas redes” (RAFFESTIN, 1993, p. 207). Isso ocorre porque a rede é instrumento de poder por excelência (RAFFESTIN, 1993, p.204), e “controlar as redes é controlar os homens e é impor-lhes uma nova ordem que substituirá a antiga” (RAFFESTIN, 1993, p. 213).

Neste sentido Castells (2000) destaca que o poder dos fluxos é mais importante que os fluxos de poder. A presença da rede ou a ausência dela na dinâmica de cada rede em relação às outras são determinantes para dominação e transformação da sociedade, constatando a consolidação da sociedade em rede, que se caracteriza pela primazia da circulação, dos fluxos territoriais e dos fixos instalados.

Dias (1995), destaca que a rede é acompanhada de uma seletividade espacial, e que a importância estratégica da localização geográfica foi, de fato, ampliada. Neste sentido, observa-se o quanto se faz necessário estudar o acionamento do Complexo Portuário de Santana – CPS e a relação de rede e território. É relevante destacar que “os “critérios capitalistas de organização da produção, a busca da diminuição no tempo da circulação está na origem de um duplo processo de seletividade: econômica e espacial, que as novas técnicas de informação e de comunicação só farão aumentar” (DIAS, 1995, p.156).

Dias (1995, p.157) assevera que:

[...] a localização geográfica torna-se portadora de um valor estratégico ainda mais seletivo. As vantagens locacionais são fortalecidas e os lugares passam a ser cada vez mais diferenciados pelo seu conteúdo - recursos naturais, mão de obra, redes de transporte, energia ou telecomunicações.

Martner-Peyrelongue (2014) corrobora destacando que os portos possuem um papel de unificadores e integradores das redes e os meios de transporte, e articuladores de fragmentos territoriais dispersos, bem como (re)estruturadores do território, e acrescenta (2014, p. 107):

“[...] o porto da globalização, isto é, o porto da integração das redes, é o porto dos movimentos rápidos, da aceleração do tempo, da diferença do tempo lento do porto do protecionismo. O porto atualmente se revaloriza como espaço, como lugar diferenciado e, inclusive, como região, na medida em que se agilizam os movimentos e em que se acelera o tempo”.

E neste sentido, baseada em políticas territoriais neodesenvolvimentistas que a logística, enquanto estratégia, planejamento e gestão, passa a ter uma importância maior na tomada de decisões. Márcio Rogério Silveira (2011) contribui destacando que a logística está pautada em duas formas básicas que se correlacionam, pois são interdependentes: a organizacional e a territorial.

A logística organizacional “está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas, ou seja, facilitar para a mesma a acumulação e reprodução do capital (logística corporativa)” (SILVEIRA, 2011, p.37). Enquanto a logística territorial, “envolve o planejamento referente às infraestruturas (sistemas de movimento e armazenamento) e normas (sistemas de normas) capazes de tornarem eficiente a fluidez territorial e, por conseguinte, alterar o território (os espaços urbanos e rurais)” (SILVEIRA, 2011, p.37).

Segundo Santos e Silveira (2006), somente a produção não basta. É necessário colocar a produção em movimento, pois a circulação passou a presidir a produção. Com as especializações dos territórios devido a ampliação do domínio das corporações, os territórios vão se modificando. Para Arroyo (2018, p.140), na realidade, “qualquer tipo de aglomeração econômica, a fluidez territorial precisa estar garantida, porque somente com boas condições de transporte e circulação, a movimentação de mercadorias e os fluxos de excedentes podem se realizar”. Silveira (2011, p. 25) acrescenta:

Os espaços são tecnificados e repletos de fixos (empresas, moradias, infraestruturas, etc.) que exigem circulação de pessoas, mercadorias, informações e capitais e, por conseguinte, demandam mais sistemas de movimento especializados. Quanto mais há necessidade de circulação do capital mais necessidade vai haver de expansão dos fixos e fluxos de transportes, armazenagem e comunicações.

Silveira (2011) também destaca que ao mesmo tempo que as redes de transportes¹⁸ e comunicações multimodais (flexibilidade, competência e complementaridade entre os modais) são fundamentais, elas também precisam ser flexíveis para superar as dificuldades materiais e imateriais do território e propiciar maior fluidez ao capital. As redes de transportes superaram os espaços regionais e aos poucos se tornam redes globais, ou seja, tem-se a passagem dos circuitos regionais para os circuitos espaciais de produção e de distribuição (SANTOS, 1996).

Não é suficiente só terem fixos, é necessário também haver um ótimo de custos, velocidade, conforto, acessibilidade, frequência, segurança, descrição e eficiência. A logística, como atributo, sobretudo organizacional, providencia isso. Destarte, as redes de transportes eliminam constantemente as descontinuidades espaço/temporais no território (SILVEIRA, 2011, p. 25-6).

Desta forma, verifica-se a importância de diálogo com a categoria rede e as transformações no CPS, posto que as novas formas de organizações dos portos na Amazônia impressas pela logística de mobilidade e fluidez do capital, bem como a localização geográfica favorável da cidade de Santana, principalmente pelo escoamento de *commodities* a nível global, através dos corredores logísticos do Arco Norte, são fatores que propiciam reflexões de como vem ocorrendo o uso corporativo deste território.

Neste sentido, acredita-se que as relações estabelecidas entre os portos com as cidades, observadas nas discussões apresentadas por: Monié (2011), Monié e Vasconcelos (2012), Rocha (2019), Rodrigue e Notteboom (2011) e Moreira e Trevizan (2020) são relevantes, pois os portos propiciam uma relação complexa, e por vezes contraditória nas cidades portuárias, seja essa relação com a ordem econômica, com as dinâmicas globais, com a evolução tecnológica, com o desenvolvimento logístico, com o surgimento e posicionamentos de novos agentes portuários, com as transformações no sistema marítimo internacional, bem como com as características locais de cada cidade portuária (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). Nesta perspectiva, acredita-se que muitas relações ambíguas e conflituosas estão surgindo na cidade de Santana com a expansão do CPS¹⁹.

É interessante destacar que a expansão que vem ocorrendo no CPS, apesar de ser gradativa, principalmente pelo atraso da modernização das novas funções dos portos impostas

¹⁸ As redes de transportes representam um dos importantes sistemas arteriais para a organização do território. As redes compõem nós interconectados, que por sua vez requerem uma infra-estrutura tecnológica, ou seja, suporte material que possibilite as interações espaciais e o crescimento do setor. Estas redes definem a função de regulamentação desses nós, na medida em que necessitam de fixos que promovam a fluidez (PEREIRA; SILVEIRA, 2008)

¹⁹ A expansão do CPS será analisada na última seção desta dissertação.

pelas grandes corporações da cadeia produtiva e logística, possui “um denso sistema técnico e informacional compartilhado, realizando o uso corporativo do território [...]; forte mecanismo de segurança (jurídica e física) e pressão política em escala local” (RODRIGUES et al., 2020), e gerando um ambiente propício para o surgimento de conflitos.

Acrescenta-se a isso, a materialização de políticas territoriais conduzidas pelo Estado (com investimentos público e privado), impulsionadas pela lógica capitalista, bem como, o crescente discurso de autoridades governamentais, de parte da imprensa (impressa e digital) e de algumas lideranças e empresas locais no anseio pela concretização de um projeto de modernidade (RODRIGUES; LIMA, 2020).

O que se verifica a partir de um olhar panorâmico espacial e histórico (na escala da Amazônia ou do estado do Amapá, analisado a partir da produção de complexos portuários) é que as ações políticas são criadas e/ou reajustadas, e o espaço/território é “ordenado” e transformado para um horizonte de cuidado, atenção, mobilidade, conforto, tranquilidade para os grandes agentes econômicos do capital (ligados ao setor do agronegócio, principalmente) e oferecidos em forma de cardápio, um “menu territorial”, a serem escolhidos e comprados pelos clientes: apresentados com “potencialidades e oportunidades econômicas” (RODRIGUES et al 2020, p. 206).

Rodrigues et al. (2020) adiciona que a produção de complexos portuários vem “impondo desvalorizações, contradições e espoliações a territórios (novas zonas de sacrifício²⁰) já vulneráveis por projetos (históricos) desenvolvimentistas, desencadeando em conflitos. Um exemplo destes conflitos no município de Santana pode ser visualizado no bairro Novo Horizonte, onde parte das famílias que residem no bairro estão localizadas dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana, logo, um bairro marcado pela insegurança acerca da posse e do título das terras dessas áreas face a expansão do CPS e o processo de ordenamento territorial urbano conduzido pelo setor público (RODRIGUES et al., 2020).

Este exemplo de conflito no município de Santana reflete como o território vem sendo usado pelos agentes espaciais e os efeitos que neles são propiciados. Santos (1998, p. 18), afirma que é “um conflito que se agrava entre um espaço local, espaço vivido por todos os vizinhos, e um espaço global, habitado por um processo racionalizador e um conteúdo ideológico de origem distante e que chegam a cada lugar com os objetos e as normas estabelecidos para servi-los”.

Esse processo racionalizador e com conteúdo ideológico externo apresentado por Santos pode ser dialogado com o que é descrito por Harvey (2005a, 2005b, 2013), através de “ajustes

²⁰ “Novas zonas de sacrificio seriam as novas áreas, ou, mais particularmente, territórios, que passam a compor a célula de extração, exploração e expropriação para desenvolvimento social e econômica de outras regiões e países ou elites, bancos, fundos e/ou multinacionais” (RODRIGUES et al, 2020, p. 110).

espaciais”, como expansões e reestruturações geográficas do capital (HARVEY, 2013, p.25), surgindo como “possibilidades que podem pelo menos adiar a inevitabilidade das crises” (HARVEY, 2013, p. 624) de superacumulação do capital. Estes ajustes podem ser percebidos por meio do acionamento da Amazônia como nova fronteira de expansão do capital, marcada atualmente, pelas atividades relacionadas ao agronegócio, principalmente como rota alternativa para o escoamento de *commodities*.

2. 3. Ajustes Espaciais e o uso do território

A “acumulação do capital necessariamente produz e transforma espacialidades e estruturas territoriais” (HARVEY, 2013, p.25), visualizado com a superação das barreiras espaciais impostas pelo capital, ou seja, ajustes espaciais são criados, numa tentativa de encontrar soluções para as crises da superacumulação do capital.

Harvey destaca (2005a, p. 64) que “para o capitalismo sobreviver, deverá existir ou ser criado espaço novo para acumulação”. A Amazônia é exatamente um exemplo do uso desses novos espaços, entretanto, apesar de seu acionamento não ser recente – considerando a atual expansão do agronegócio do centro-oeste para a região – responde as demandas da reconfiguração da geopolítica mundial, principalmente como forma de integrá-la ao novo eixo dinâmico da economia, em especial a China.

Segundo Harvey (2005b, p. 10), “a tese do ajuste espacial somente tem sentido se relacionada com a tendência expansiva do capitalismo, entendida teoricamente mediante a teoria marxista da queda da taxa de lucros que produz crises de superacumulação”. No entanto, a busca por múltiplos ajustes espaciais desencadeia em um desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY, 2013) que é produzido por meio de “mobilidades diferenciais de vários tipos de capital e força de trabalho, todos juntos dentro das restrições temporais impostas pelo processo de circulação do próprio capital” (HARVEY, 2013, p.613), resultando em grandes concentrações de força produtiva em determinados lugares, destoando com outros, relativamente vazios.

Neste sentido, as concentrações, contradições e as diferentes formas das forças produtivas no espaço, mostram o quanto são capazes de agirem e modificá-lo, propiciando desigualdades entre os territórios, posto que, “onde quer que estejam, os capitalistas se comportam como capitalistas. Eles buscam a expansão do valor por meio da exploração, sem levar em conta as consequências sociais” (HARVEY, 2013, p.613).

É interessante destacar que as formas como os territórios são usados e as formas como são acessados corroboram para entender como o capital se manifesta e como ocorre sua expansão, por meio do esforço de eliminar as barreiras espaciais. Neste contexto, os agentes espaciais hegemônicos contribuem conforme os seus campos de ação, e o Estado, enquanto agente, “deve se empenhar, quando necessário, em remover as barreiras em favor da mobilidade” (HARVEY, 2005a, p. 84) tanto do capital quanto do trabalho, bem como desempenhar o “provimento de ‘bens públicos’ e infraestruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista” (HARVEY, 2005a, p.85).

Nesta perspectiva, Harvey (2005a) destaca que a mobilidade, ou seja, a eliminação das barreiras espaciais, ocorre por meio da criação de estruturas espaciais, como descrito no início desta seção. Portanto, as estruturas espaciais são formas fixas e imóveis, sendo que uma das formas dessas estruturas se manifestarem se faz através dos recursos de transportes que são fundamentais para que ocorra a circulação do capital.

O custo da circulação do capital está diretamente ligado ao custo do transporte, e, por consequência, estes transportes são produtores de valor no processo de mobilidade do produto ao mercado. Isso se justifica quando Harvey (2005a) pontua algumas proposições de Marx de que “(...) o ato de trazer o produto ao mercado, pertence ao próprio processo de produção. O produto está realmente acabado apenas quando está no mercado (MARX, 1973: 533-4).” (HARVEY, 2005a, p. 49). E continua:

“O custo de transporte é ‘importante à medida que a expansão do mercado e a trocabilidade do produto se conectam a isso’ (MARX, 1973:534). Os preços, tanto das matérias-primas como dos bens acabados, são sensíveis aos custos dos transportes, e capacidade de coletar as matérias-primas em lugares distantes é, evidentemente, afetada por esses custos. Os custos de circulação ‘podem ser reduzidos pelo transporte aperfeiçoado, mais barato e mais rápido’ (MARX, 1967, vol.2: 142) (HARVEY, 2005a. p. 49).

[a] necessidade de diminuir o tempo de circulação das mercadorias, de estender geograficamente os mercados, e assim simultaneamente criar a possibilidade de baratear os insumos de matérias-primas, expandindo a base para a realização ao mesmo tempo que acelera o tempo de rotação do capital (HARVEY, 2013, p. 535).

Porto et al. (2007) contribui afirmando que os “ajustes espaciais” são as adaptações que são efetivadas no espaço, com o escopo de garantir a instalação, existência, fluidez, manifestação e reprodução do capital.

Sendo assim, quando se verifica toda a logística empenhada pelos agentes hegemônicos do agronegócio no Brasil, mais especificamente na Amazônia, com a criação de corredores logísticos na região, verificam-se ajustes espaciais sendo criados para que o capital possa se

movimentar. As novas rotas de escoamento de *commodities* pelo Arco Norte, explicadas na seção posterior, mostrarão a diminuição do espaço pelo tempo no intuito de que o produto chegue de forma mais rápida ao mercado, cabendo aqui uma das justificativas para a expansão dos complexos portuários na Amazônia como sendo um dos elos fundamentais para esta circulação.

E neste processo de expansão dos complexos portuários pela Amazônia, o Estado também é ativo²¹, pois auxilia e direciona políticas que se aliam com as lógicas capitalistas (HARVEY, 2005a), e - dialogando com Harvey (2005b) - contribuem para as reorientações espaciais, por meio de sistemas regulatórios, abertura de novos mercados, novas capacidades produtivas/especulativas:

A produção do espaço, a organização de novas divisões territoriais de trabalho, a abertura de novos e mais baratos complexos de recursos, de novos espaços dinâmicos de acumulação de capital, e a penetração em formações sociais pré-existentes pelas relações sociais capitalistas e acordos institucionais (tais como regras contratuais e acordos de propriedade privada) são formas de absorver excedentes de capital e mão-de-obra (HARVEY, 2005b, p. 12)

Um exemplo de atuação do Estado, ligada à lógica do capital, é a mudança da legislação que dispõe sobre a mudança da poligonal do Porto organizado de Santana, na qual é revogada a Portaria nº 71 (Ministério dos Transportes), de 15 de março de 2000 que define a poligonal do Porto Organizado de Santana, e substituída pelo decreto sem número da Presidência da República, de 18 de julho de 2016, diminuindo o tamanho da área de atuação do porto público, conforme Figura 02, e possibilitando novas áreas para instalação de portos privados no CPS.

Figura 2: Poligonal atual e antiga do Porto Organizado de Santana



Fonte: CDSA, 2020.

²¹ O Estado se faz ativo não somente na expansão de complexos portuários, mas nas diversas ações dentro do seu campo de atuação que possibilitam que o capital se manifeste e obtenha mobilidade.

Esta alteração possibilitou a manifestação de novos portos privados, pois, a partir de 2016, novos portos se instalaram ou mostraram a intenção de aquisição de áreas no CPS, áreas que antes eram do Porto Organizado de Santana, administrado pela CDSA, e passaram a ficar “disponíveis” para as corporações privadas portuárias. Portanto, esses novos portos, privados, estão localizados fora da poligonal, contribuindo para uma reconfiguração territorial portuária de Santana expressa conforme os ajustes espaciais de regime regulatório, coordenados pelo Estado. Logo, a mudança da poligonal, com a sua diminuição, através da legislação (sistemas de normas) provoca novos ajustes espaciais.

Um outro exemplo de ajuste espacial está relacionado à uma ação de gestão envolvendo a CDSA; a Cooperativa Unipilot - Cooperativa de Apoio e Logística aos Práticos da ZP - 01 LTDA (financiadores do estudo), atuando em vários portos importantes no Corredor Arco Norte (Figura 03); e a Marinha do Brasil através de estudos realizado pelo Tanque de Provas Numéricas, da Universidade de São Paulo – USP, intitulado: “Estudo e Pesquisa sobre Manobrabilidade e Acessos Náuticos Manobras de Navios no Porto de Santana (AP)”, com a finalidade de mostrar a viabilidade de atracação de navios de grande porte no Porto de Santana.

Figura 03: Área de atuação da Cooperativa de Apoio e Logística aos Práticos da ZP - 01



Fonte: Cooperativa Unipilot, 2022

Esse estudo foi concluído em setembro de 2020, com o objetivo de verificar “a viabilidade e segurança da manobra de navios tipo de maior porte que os operados atualmente” (TPN-USP, 2022, p.05), através de simulações *Real-Time* (Figura 04), controladas pelos práticos da ZP-1 (Figura 04), realizadas nos dias 05 e 06 de agosto de 2022, na sede da universidade citada.

Figura 04: Simulações Real-Time

Simulador Full-Mission do TPN-USP (imagem computadorizada) no CPS



Equipe presencial que participou das simulações de manobras no CPS



Fonte: TPN-USP, 2020

O resultado deste trabalho propiciou a chegada do primeiro navio de porte Panamax no Porto de Santana, no dia 29 de agosto de 2020, bem como, uma comprovação de extrema relevância para que este território seja usado por empresas ligadas ao setor de exportação, garantindo a entrada de navios maiores, logo, maior volume de carga, logo, maior lucro. Isso é percebido nos informes apresentados pela CDSA, nas redes sociais²², bem como, na fala do Sr. Glauco Ceí, superintendente de 2017 a 2020 da companhia Docas de Santana.

A Companhia Docas de Santana – CDSA recebeu na manhã do último sábado, 29, o primeiro navio de porte Panamax homologado pela Marinha do Brasil. O IVESTOS 6 é um graneleiro liberiano com 225 metros de comprimento e capacidade de carga de até 76 mil toneladas.

"Com a vinda de navios desse porte, nós vamos passar de um patamar de carregamento de 45 a 50 mil para 70 mil toneladas de carga no mesmo navio, tornando o Porto de Santana mais competitivo" (GLAUCO CEI, 2020)

Estes estudos contribuíram para que um novo ajuste espacial fosse materializado, posto que, são estudos científicos, que segundo a CDSA (2020) estavam obsoletos a mais de trinta anos, constatando que é possível o capital acessar não somente o Porto de Santana, mas uma parte significativa do CPS, com navios de maior porte, que requerem uma logística diferenciada se comparada com navios de menor tamanho, propiciando o interesse de investimentos de empresas ligadas a expansão portuária, logo, ligados à logística de exportação de *commodities*, ocasionando a expansão e reestruturação geográficas do capital, portanto, ajuste espacial.

²² Disponível em: <http://www.unipilot.com/areas-atuacao/>

3. TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NA AMAZÔNIA E AS POLÍTICAS PORTUÁRIAS

As transformações na Amazônia, em destaque as duas primeiras décadas do século XXI, estão diretamente interligadas com as políticas territoriais implementadas na região. Sánchez (1991, p. 72), define a política territorial²³ como um conjunto de medidas estratégicas e formulações de atuação, a médio e a longo prazo, dirigidas a intervir sobre o território a fim de assumir as formas adequadas ao conjunto dos interesses que controlam o poder político.

A escolha de analisar as políticas territoriais portuárias se dá pela densidade nas correlações com o uso do território, fazendo com que muitas dessas medidas estratégicas e formulações de ações gerassem políticas públicas, no caso, portuárias. Sechi (2010), conceitua política pública como uma diretriz intencional que orienta a ação ou a passividade de sujeitos sociais, elaborada para um enfrentamento de um problema público, ou seja, direcionado a dar respostas a problemas coletivos ou públicos. Superti (2011), exemplifica essas diretrizes como: leis, uma campanha, um programa de intervenção social.

Desta forma, observa-se que muitas políticas públicas portuárias são políticas territoriais, e impulsionam para a criação de novos ajustes espaciais, como mais uma forma de manter o controle territorial e organização política-espacial sob “domínio” do Estado. Contudo, o Estado orienta o seu campo de interesse por trás das ações de agentes do capital, ou seja, ele vai mais além do que mostra em seus atos públicos, pois não se trata “apenas do resultado da intervenção, mas também dos processos decisórios, de quem decide o que fazer e para qual finalidade” (COSTA, 2012, p. 22).

No que concerne às políticas territoriais portuárias na Amazônia, elas não são tão distintas das políticas territoriais desenvolvida na escala de Brasil, pois quando se realiza uma recuperação histórica observa-se um jogo de políticas que estão relacionadas aos momentos macroeconômico global e geopolítico, logo, suas estratégias e ações são vinculadas à inserção e integração ao mercado mundial.

Neste processo de integração econômica brasileira ao mercado mundial, uma atenção maior será dada para o crescente eixo econômico direcionado ao Pacífico, iniciado com o Japão no pós-guerra, posteriormente aos Tigres Asiáticos, e mais atualmente à China, acelerando a demanda por infraestruturas e instrumentos técnicos que viabilizassem a integração com o novo

²³ Como o estudo de políticas territoriais no Brasil são amplas e densas, este projeto fez o recorte de políticas territoriais portuárias.

eixo dinâmico da economia mundial (BARREDA, 2005), reconfigurando a geopolítica mundial, e propiciando mudanças nas políticas territoriais gestadas pelo Estado nas ações multilaterais.

É no contexto de busca de maior integração e desenvolvimento econômico do Brasil, que a IIRSA contribuiu enquanto um programa de integração territorial de infraestruturas regional da América do Sul, com o objetivo de diminuir os “gargalos logísticos” e, segundo Aguiar, “assegurar o acesso a recursos, a redistribuição geográfica das pessoas e da produção e o acesso a mercados” (AGUIAR, 2017, p. 57). Para Svampa (2019, p. 34) é “um programa acordado em 2000 por vários governos latino-americanos, cujo principal objetivo é facilitar a extração e exportação destes produtos para os seus portos de destino”.

Para Superti (2013, p.100), os três grandes objetivos estabelecidos pela Comitê de Coordenação Técnica do IIRSA são: “a) apoiar a integração de mercados para melhorar o comércio intrarregional; b) apoiar a consolidação de cadeias produtivas para alcançar a competitividade nos grandes mercados mundiais; e c) reduzir o “custo latino-americano” por meio da criação de uma plataforma logística vertebrada e inscrita na economia global.

Nesta perspectiva de integração regional, a política externa brasileira, adotada a partir do ano 2000 até o fim do governo Lula da Silva, passa a priorizar os grandes projetos de infraestrutura, convergindo com os eixos de integração e desenvolvimento da IIRSA por meio da criação da Agenda de Implementação Consensuada (AIC), aprovada para o período de 2005 a 2010, a qual delineou trinta e um projetos prioritários concernentes à integração física da região, onde o Estado atuou com presença marcante de coordenador das ações de integração regional, a exemplo dos investimentos infraestruturais do PAC I e II e o PIL.

A IIRSA representou para a América do Sul o que o PAC e o PIL foram para o Brasil. Estes programas impulsionaram o desenvolvimento logístico, seja do subcontinente, enquanto IIRSA, seja deste ente federativo, enquanto PAC e PIL, posto que eles objetivavam o crescimento econômico, a diminuição das disparidades, a partir dos investimentos em infraestruturas, possibilitando competitividade no mercado mundial.

Em 2011, a IIRSA passou por reconfigurações, e uma delas foi a sua incorporação ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL). A COSIPLAN entrou em vigor com o objetivo de tratar de temas concernentes à integração da infraestrutura na América do Sul. Estas reconfigurações intensificaram o protagonismo do Brasil no cenário regional, como um projeto consolidado de integração regional, através dos projetos infraestruturais:

O processo consolidou o papel do BNDES como financiador da infraestrutura de integração regional, turbinando a internacionalização das empresas brasileiras na América do Sul, em especial as empreiteiras, já que os empréstimos do banco para obras em outros países implicavam a contratação destas empresas (AGUIAR, 2017, p. 59).

No entanto, em várias regiões, os projetos IIRSA-COSIPLAN serão resistidos e questionados, uma vez que, apesar do discurso latino-americano em torno da necessidade de "tecer novas relações entre estados, povos e comunidades", a chamada integração de infraestruturas da IIRSA tem objetivos de mercado (SVAMPA, 2019, p. 34).

No que tange à Amazônia, a IIRSA colaborou com os investimentos em grandes projetos, a partir do eixo Amazonas/IIRSA a nível de complementariedade com o PAC e o PIL:

As duas fases do Programa — PAC I de 2007 a 2010 e PAC II de 2011 a 2014 — representaram investimentos de R\$ 650 bilhões e R\$ 1,1 trilhão respectivamente, mais da metade dos quais em infraestrutura energética e logística, e a outra parte em projetos sociais e urbanos, muitos seguramente em infraestrutura urbana. A segunda fase do PIL, anunciada em 2015, previa investimentos da ordem de aproximadamente R\$ 200 bilhões em infraestrutura logística (AGUIAR, 2017, p. 59-60).

No que se refere à IIRSA e ao Estado do Amapá, a integração ocorre por dois eixos: o Eixo das Guianas e o Eixo do Amazonas (Figura 05). O primeiro eixo está ligado a projetos infraestruturais no eixo norte da rodovia BR 156 e à construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque, visando a integração com a Guiana Francesa. Já o segundo eixo, está ligado ao Porto de Santana. No entanto, em 2004, o Porto de Santana deixou de integrar o portfólio da IIRSA, por conta de retirada da governança federal para se exercer a governança municipal (SARDINHA, LOMBA e PORTO, 2021).

Figura 05: Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA/COSIPLAN



FUENTE: IIRSA

Fonte: <http://www.datuopinion.com/iirsa>.

Este maciço investimento no Brasil e na América do Sul coincidiu com o período pós-colapso financeiro de 2007-2008 iniciado nos Estados Unidos, e as chamadas economias emergentes, as quais convergiram para um crescimento a partir da liderança do novo eixo dinâmico da economia mundial, a China (AGUIAR, 2017). É importante destacar, que essa relação econômica entre a China e os países sul-americanos é bem assimétrica:

Neste contexto, nos primeiros anos pós-2008, os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e, posteriormente, África do Sul) passaram intensificar seus investimentos em infraestrutura e em mecanismos multilaterais, a exemplo da criação do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB – New Development Bank) em 2015, conhecido como Banco dos BRICS; e do Arranjo Contingente de Reservas (CRA – Contingent Reserve Arrangement).

Esta intensificação - apesar de importante na reconfiguração do panorama do financiamento de infraestrutura em uma era de megaprojetos pautados em uma maior afirmação de autonomia, na determinação da política externa e de narrativas de soberania nacional e cooperação Sul-Sul dos BRICS -, não foi suficiente para conter o poderio do G7 e das Instituições Financeiras Internacionais (IFIs). No entanto, os megaprojetos marcaram um período nos países da América Latina de extraordinária rentabilidade, negando ou minimizando novas desigualdades e assimetrias econômicas, sociais, ambientais e territoriais que trouxeram a exportação de matérias-primas em larga escala, como bem expõe Svampa (2019, p. 11 -12)²⁴:

(..) todos os governos latino-americanos, sem exceção, possibilitaram o retorno vigor de uma visão produtivista do desenvolvimento, e procurou negar ou ocultar as discussões sobre as implicações (impactos, consequências, danos do modelo extrativo exportador. Além disso, deliberadamente multiplicou grandes empreendimentos de mineração e megabarragens, expandindo a fronteira do petróleo e agrária, este último através de monoculturas como soja, biocombustíveis e palma africana.

Diante da conjuntura internacional favorável aos termos de troca da balança comercial brasileira, o Brasil ampliou suas fontes de energia e rotas de escoamento da produção agropecuária e mineral. Implementou suas políticas territoriais norteadas pelos direcionamentos externos, quer dizer, interesses espaciais hegemônicos que passaram pela lógica de quais territórios atuar, quais sistemas de engenharias construir, quais políticas, projetos e leis seriam

²⁴ Citação original: “todos los gobiernos latinoamericanos sin excepción habilitaron el retorno en fuerza de una visión productivista del desarrollo, y buscaron negar o escamotear las discusiones acerca de las implicancias (impactos, consecuencias, daños) del modelo extractivo exportador. Más aún, de modo deliberado multiplicaron los grandes emprendimientos mineros y las megarrepresas, al tiempo que ampliaron la frontera petrolera y agraria, esta última a través de monocultivos como la soja, los biocombustibles y la palma africana.

criados, em quais os setores se investiriam, entre outros, além da intensificação de acordos unilaterais com as pujantes transnacionais chinesas, como declara Svampa (2019, p. 95):

As negociações unilaterais dos países latino-americanos com a China, vêm gerando concorrência entre os diferentes países da região, aumento das exportações de matérias-primas, acabou por consolidar assimetrias, e a tendência para o aprofundamento de um extrativismo neo-dependente. Assim, o aspecto mais notório disto não é a ligação da região latino-americana - inevitável e necessária, a propósito - com a China, mas sim a forma como funciona através da procura de *commodities* e trocas desiguais. Na realidade, esta relação tem sido traduzida no fortalecimento do extrativismo e na reprimarização das economias latino-americanas, num contexto de declínio do regionalismo latino-americano desafiador.

Santos e Silveira (2006, p. 21-22), corroboram destacando:

[...] O peso do mercado externo na vida econômica do país acaba por orientar uma boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infra-estruturas, serviços e formas de organização do trabalho voltadas para o comércio exterior, uma atividade ritmada pelo imperativo da competitividade e localizada nos pontos mais aptos para desenvolver essas funções. Isso não se faz sem uma regulação política do território e sem uma regulação do território pelo mercado.

É relevante destacar que, a partir do governo de Michel Temer, mudanças na política externa brasileira começaram a ser sinalizadas, reverberando em uma reorganização dos investimentos em infraestrutura no país. O papel do Estado nos financiamentos passou a não ser mais tão ativo, como no PAC e PIL, sendo substituído pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), principalmente através de concessões e Parcerias Público-Privada – PPP. As grandes corporações passaram a atuar com muito mais liberdade no país, injetando seu capital externo, como mensura Aguiar (2017, p. 62):

Cabe notar que o PPI não inaugura as concessões, que já eram importantes no PAC e PIL, mas as alça à condição dos investimentos em infraestrutura, subtraindo o papel anteriormente protagonizado pelo BNDES. O banco passou a compor o Conselho do PPI junto com cinco ministérios — Casa Civil, Fazenda, Planejamento, Transportes e Meio Ambiente (...) ao que tudo indica, o BNDES se tornará, especialmente, um estruturador de negócios das privatizações.

Em abril de 2018, o Brasil suspendeu sua participação na UNASUL, passando a compor o Foro para o Progresso da América do Sul (PROSUL) em março de 2019, através da assinatura da Declaração Presidencial sobre a Renovação e o Fortalecimento da Integração na América do Sul, consolidando as mudanças na política externa brasileira, acima mencionadas, e o enfraquecimento do regionalismo da América do Sul.

Para Baletti (2012), há um conjunto de forças, técnicas e dispositivos que construíram processos de Ordenamento Territorial que se territorializa e reterritorializa na região amazônica, com a lógica e discurso de desenvolvimento sustentável, constituindo um '*green grab*', ou uma nova estratégia de governança sobre não apenas território, mas também territorialidade marcada pelo modo de vida dos habitantes da Amazônia.

Assim, atrás deste discurso, o que se tem é uma intensificação da lógica organizacional deste território, totalmente vinculado aos interesses do mercado, capitais, exportação e agronegócio, reforçando através de estratégias e atuações de “quem manda e quem obedece”, acionando e desacionando territórios de acordo com os objetivos dos agentes do capital.

Silveira (2013), corrobora destacando que a integração econômica tem sido orquestrada pelas “empresas globais” e pelos estados componentes do centro do sistema capitalista. O aumento da velocidade, da quantidade e da seletividade dos fluxos econômicos são expressões claras das novas demandas corporativas que são extremamente visíveis no Brasil. Tal fato se deve pelas seleções destes orquestradores causarem desigualdades regionais perceptíveis, principalmente quando o Estado não é capaz de regular a economia de acordo com os interesses nacionais.

Na Amazônia, as políticas territoriais também seguiram essa mesma lógica, e no discurso de desenvolvê-la e integrá-la ao restante do país, estratégias foram criadas para promover a expansão da fronteira capitalista na região, tais como o discurso estatal (alicerçada pelo setor empresarial) de defender, desenvolver e proteger as fronteiras da região, bem como, um discurso de fonte de diminuição de desigualdades (sub)regionais e socioespaciais e o correspondente grau de exclusão socioeconômica da população (RODRIGUES et al., 2020). Neste momento, a Amazônia começou a ser invadida por grandes corporações nacionais e internacionais.

Assim, entende-se que política e território são indissociáveis, como expõe Steinberg (2006) na relação entre políticas espaciais e desigualdades regionais, asseverando que estas políticas estão sendo realizadas de acordo com o que se entende como característica de cada região.

Devido a tais afirmações, Steinberg (2006, p.31) ainda critica essa forma de política, principalmente por “confundir o espaço com endereço onde as ações acontecem, reduzindo-o ao palco de intervenção, ou seja, um receptáculo inerte e passivo”. Seguindo com esta análise, devido historicamente a Amazônia ser vocacionada para atender interesses de “outros”, ora como “vazio demográfico”, que precisa de políticas territoriais para defender, desenvolver e proteger as fronteiras da região, ora como exportador de *commodities* e utilização dos recursos naturais, que precisa de investimentos em infraestrutura para atender as exigências do grande capital, via também, políticas territoriais, percebe-se o quanto a região vem sendo “ocupada”

com diferentes objetivos, violando direitos humanos e territoriais das comunidades locais e suas formas de territorialidades, espacialidades e temporalidades distintas de um modelo de projeto de modernidade capitalista, corporativa e parasitária (RODRIGUES; LIMA, 2020).

Do ponto de vista das territorialidades subalternas e de suas lutas por soberania, nem os projetos apresentados pelo eixo econômico do Pacífico, direcionados pela China, nem o do G7 e as IFIs, são o ideário de projetos que as comunidades tradicionais reivindicam.

3.1. Contextualização e implementação das Políticas Territoriais Portuárias na Amazônia

Para que se compreenda melhor as políticas territoriais portuárias na Amazônia e suas reverberações no Amapá, logo, no Complexo Portuário de Santana - AP, é necessário que seja feito uma breve contextualização dessas políticas no Brasil.

No século XX, as políticas territoriais portuárias brasileiras foram marcadas pela centralidade do Estado, principalmente no que tange às políticas públicas ligadas ao Ministério, departamentos e secretarias de transporte e/ou ligadas à logística; pela inexistência de um orçamento contínuo, pela falta de recursos seguros para o setor portuário, por infraestruturas obsoletas e por uma demanda constante de investimentos no setor.

Goulart-Filho (2016), destaca que em alguns momentos (1930-1945, 1951-1954 e 1961-1964), o Estado assumia uma postura mais nacionalista e popular, e em outros (1946-1950 e 1956-1960), características mais a internacionalizar a economia, influenciando diretamente em suas políticas territoriais. No entanto, seja em um momento ou em outro, a industrialização era o moto-contínuo, e explica:

[...] em ambos os momentos, a industrialização foi um moto-contínuo que ziguezagueava entre taxas de crescimento positivas e desigualdades sociais. O golpe militar de março de 1964 não alterou a rota do “progresso técnico”, mas aprofundou o caráter desigual da sociedade brasileira, expresso na “modernização conservadora”. A experiência do Plano de Metas revelou a necessidade de manter o planejamento como a “ordem do dia” para o governo federal e para as unidades federativas. A centralização da política dos transportes era executada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, que era assessorado pelos órgãos específicos vinculados a rodovias (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER), ferrovias (Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF), portos (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN), navegação (Comissão da Marinha Mercante - CMM) e aviação (Departamento de Aviação Civil - DAC). A continuação do planejamento nos transportes exigia a elaboração de estudos com vistas à formulação de novos planos. Entre 1961 e 1962, a instabilidade política, causada pela renúncia de Jânio Quadros e pelo insucesso do parlamentarismo, desorientou o governo no sentido de dar continuidade ao planejamento herdado da década anterior. O abandono do Plano Trienal (1963–1965), o golpe militar e a desaceleração da economia, que vinha de uma taxa de crescimento do PIB de 9,26% ao ano entre 1957 e 1961, caindo para 4,32% entre 1962 a 1965, reduziram os investimentos que o setor do transporte vinha recebendo desde o

início do Plano de Metas. No entanto, justamente no período entre 1961 e 1965, foram lançadas as bases institucionais que se tornaram angulares na formulação e coordenação da nova política de transportes. Durante o Plano de Metas, foram criados diversos grupos executivos que se tornaram responsáveis por aproximar o governo dos especialistas e dos empresários para definirem objetivos setoriais de investimentos. Com base no Decreto 51.201, de 17 de agosto de 1961, foi criado o Grupo Executivo de Coordenação dos Transportes (GET) como órgão assessor da Comissão de Amparo à Produção Agropecuária (GOULARTI-FILHO, 2016, p. 230-1).

No que corresponde a década de 1970, Rodrigues (2018a, p.68) ressalta que os investimentos no setor portuário aumentariam (respectivamente) de 520,5 milhões para 1.691,3 milhões de cruzeiros, um aumento de 225% que se inseriram no: 1) Programa de Integração Nacional (PIN, 1970 - 1974); 2) I Plano Nacional de Desenvolvimento (IPND, 1972–1974); e, 3) Plano Nacional de Viação (PNV de 1973). O PIN pautou suas ações: i) na construção da Rodovia Transamazônica e Cuiabá–Santarém; ii) na construção de portos fluviais que se integram com a Transamazônica (Altamira, Itaituba, Santarém e Imperatriz); e, no iii) Projeto da Rodovia Perimetral Norte; e, iv) a Br-158 -Trecho Barra do Garças-Xavantina-São Félix do Araguaia, na extensão aproximada de 650km.

Na década de 1980, os planos portuários de 1975-1984 e de 1987-1996 ficaram condicionados à disponibilidade de recursos e sofreram constantes contingenciamentos orçamentários. Era uma época em que a prioridade era conter os gastos públicos. Com isso, os problemas portuários não solucionados nos anos de rápido crescimento da economia, anos 1950-1980, foram se avolumando ainda mais nos anos 1980 (GOULARTI-FILHO, 2007, p. 475). Rodrigues (2018a) acrescenta que a década de 1980 é marcada pela “perda de fôlego” da economia e da política pública portuária, mesmo com a reformulação e ampliação, em 1986, do Plano de Desenvolvimento Portuário 1987-1996, que tinha como objetivo implementar melhorias e construir novas instalações, com intenção de reduzir o custo global dos transportes.

A década de 1990 se caracterizou por políticas de “pouca” intervenção do Estado, privatização de empresas, cortes nas políticas de proteção social, ajuste fiscal e investimento (e financiamento) em infraestrutura para o atendimento do fluxo do grande capital (HARVEY, 2008). Portanto, estas significativas mudanças, priorizando uma maior abertura econômica, associadas à extinção de empresas públicas e órgãos federais, apontariam para novas diretrizes quanto às políticas territoriais portuárias.

Neste sentido Goularti-Filho (2007, p. 480) salienta:

No dia 15 de março de 1990, ou seja, no mesmo dia da posse do presidente Fernando Collor de Mello, foi baixada a Medida Provisória n. 151, que extinguiu e dissolveu cinco autarquias, oito fundações, três empresas públicas e oito sociedades de economia mista.

Entre as empresas, estava a Portobrás. [...] Para os portos brasileiros, a extinção da Portobrás marcou o início de uma confusão administrativa e uma rápida deterioração das estruturas. Do ponto de vista da hierarquia administrativa, as companhias docas e os demais departamentos simplesmente ficaram “soltos”. [...] Mais do que o sistema portuário, o governo Collor pôs fim às políticas de transportes, inclusive com a extinção do Ministério dos Transportes, que foi reduzido a uma Secretaria dentro do Ministério da Infra-Estrutura, juntamente com as Comunicações e Minas e Energia. Se a estrutura portuária vinha se deteriorando nos anos 1980, com o fim da Portobrás a situação se complicou mais ainda. As obras foram paralisadas, as licitações foram suspensas e os projetos foram encerrados. [...] Parte das funções da Portobrás foram assumidas pelas companhias docas estaduais, como o INPH (Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias), que passou para a Companhia Docas do Rio de Janeiro.

É interessante destacar que, no que se refere às políticas territoriais portuárias no Brasil, na década de 1990, apesar das poucas medidas estratégicas e atuações de intervenções do Estado, uma política de grande relevância para o setor portuário foi a criação da Lei de Modernização do Portos, 8.630 de 25 de fevereiro de 1993.

Para Monié (2011), Grand Júnior (2009) e Diéguez (2007), esta lei dava possibilidade legal da transferência de parte das operações para a iniciativa privada na figura do operador portuário, bem como criou o Conselho da Autoridade Portuária e do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) para deliberar, consultar e normatizar as atividades intraportuárias, desburocratizar o setor e o OGMO, com vistas a oferecer a força de trabalho, arrecadando, em troca, os valores de remuneração e encargos aos trabalhadores.

Para Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014), esta lei contribuiu para o aumento da produtividade e eficiência portuária brasileira, por exemplo: i) as viagens por contêiner aumentaram em mais de 60% no período de 1986 a 1995, atingindo 375.513 milhões de toneladas; ii) o aumento do fluxo de mercadorias por cabotagem cresceu 88%; iii) contribuiu para que o ano de 2012 tivesse um aumento de na movimentação de mercadorias pelos portos de 249,78%, comparado a 1994.

O aumento da produtividade e eficiência portuária ocorreu também pela emergência do setor portuário em adequar-se à intensificação do processo de globalização caracterizado pela crescente integração das esferas da produção, do consumo e da circulação em todas as escalas geográficas, muito embora a globalização não tenha se limitado a uma intensificação e a uma mudança de escala das trocas comerciais, uma vez que, paralelamente, a reestruturação produtiva transformou o espaço econômico mundial, contribuindo também para conferir uma centralidade maior ao sistema marítimo portuário internacional no seio do espaço global dos fluxos (MONIÉ; VIDAL, 2006).

A partir da década de 1990, o Brasil foi inserido no processo de integração econômica, denominado de mundialização do capital ou simplificada de “globalização”. Contudo, esta inserção foi mais significativa no oferecimento das condições ideais para a entrada dos

Investimentos Externos Diretos (IED) do que para a criação de iniciativas internas, capazes de integrar o território nacional (integração incompleta) e desenvolvê-lo a ponto de diminuir as disparidades regionais (SILVEIRA, 2013).

A mundialização do capital interfere nos territórios no que tange, entre outros fatores, a sua dinâmica produtiva e de consumo. Em contrapartida, nada disso seria possível sem as profundas mudanças ocorridas nos sistemas de transportes e armazenamento e nos sistemas de logística concernentes (SILVEIRA, 2013).

O Brasil, no início da década de 2000, entra em um cenário de modificação de sentido das políticas territoriais, com o intuito de se ajustar às transformações ocorridas na globalização, nas reformas do Estado territorial e das incertezas de paradigmas das políticas públicas após a crise e o fim do Estado Desenvolvimentista (RUCKERT, 2007). O mesmo autor acrescenta:

A crise do nacional-desenvolvimentismo e do planejamento centralizado; as redefinições da geopolítica clássica que perde seus sentidos originais; a tendência às economias flexíveis e à “flexibilização dos lugares”, pela alta mobilização do capital e a inserção subordinada dos territórios nacionais periféricos no processo de globalização financeira e de mercados, e a emergência dos processos políticos descentralizantes na face do processo de redemocratização conduzem os Estados do Sul, como um todo e especialmente aos latino-americanos, como o Brasil, a reatualizar suas políticas externas e internas e a requalificar suas opções e necessidades de ordenação territorial e de desenvolvimento (RUCKERT, 2007, p. 2).

O Brasil se insere competitivamente nos circuitos produtivos e financeiros globais, via aumento de exportações de *commodities* (MONIÉ, 2011; MONIÉ, VASCONCELOS, 2012; RODRIGUES, 2018a), principalmente via construção de novos sistemas de engenharias, por meio de políticas territoriais, particularmente, o PAC e o PIL. É neste contexto que Sardinha, Lomba e Porto (2021) destacam que muitas cidades, inclusive as cidades portuárias da Amazônia são acionadas para atender a lógica do capital global, e várias políticas territoriais portuárias são implementadas, para responder às necessidades dos atores hegemônicos e dar mobilidade às ações do capital, embora venham acompanhadas de vários conflitos nos territórios em questão.

Rocha (2019, p. 92) colabora destacando:

[...] que as cidades não se modificam simplesmente ao acaso. Na realidade, são reflexos das necessidades reclamadas pela economia e pela sociedade em dados momentos históricos. Assim, são um acúmulo desses tempos históricos e associados a contextos locais, nacionais e até mundiais.

Monié e Vasconcelos (2012, p. 1) acrescentam como se dá a relação porto-cidade dentro desta lógica:

Nas cidades portuárias, porto e cidade constituem um sistema cujas interações e complementaridades variam no tempo sob influência das dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Tanto as mudanças nas atividades e infraestruturas portuárias implicam novos posicionamentos frente ao espaço (urbano-) portuário; quanto o desenvolvimento e crescimento urbano também levam a uma nova postura da cidade em relação à presença do porto.

As políticas territoriais portuárias, na década de 2000, foram marcadas por intervenções e ações estratégicas pontuais para resolução de demandas do setor, e Rodrigues (2018a), destaca algumas: 1) a dragagem; 2) aumento da profundidade dos canais de acesso; 3) informatização das atividades; 4) financiamento público (de maneira tímida) na compra de guindastes elétricos, rebocadores, balanças, empilhadeira, tratores, sugadores para trigo; 5) a especialização das embarcações (granéis sólidos, líquidos e contêineres).

Estas políticas territoriais portuárias são permeadas de ajustes espaciais e “visualizadas por meio de financiamentos públicos, incentivos hídricos e fiscais, investimentos nas infraestruturas portuárias (públicas e privadas) e na constituição de leis e decretos que possibilitem segurança jurídica ao setor empresarial” (RODRIGUES et al., 2020). Brito (2010), enfatiza que estas ações contribuíram tanto para aumentar a fluidez, e, por conseguinte, diminuir o tempo em que os navios passariam nos portos, como também aumentar o número de viagens, reduzir os custos médios das toneladas transportadas e dos fretes e, conseqüentemente, aumentar as margens de lucro, pavimentando ou criando condições à existência de verdadeiros oligopólios territoriais de grandes corporações (SANTOS, 2001).

Devido a importância dessas políticas territoriais portuárias, fez-se necessário destacar os principais planos, programas/ações, no período entre 2007 e 2021 (Quadro 02). O marco inicial é 2007 por conta do início da implementação do PAC, programa de grande relevância para o país, principalmente no que tange aos investimentos em infraestruturas, no caso, as ligadas ao setor de transporte e logística, destarte, portuárias.

Quadro 02: Principais Políticas Territoriais Portuárias (planos, programas e ações) de 2007 a 2021

Plano/Programa/Ações	Ano	Objetivos
Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Transporte	2007	O PAC voltado para a área portuária divide-se em: ampliação, recuperação e modernização dos portos.
Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)	2007	Resgatar o planejamento estratégico no setor de transportes e logística integrada.
Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI)	2007	Reduzir para 24 meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS
BNDES Finem – Logísticas; BNDES Finame; Fundo da Marinha Mercante – FMM	Intensificado a partir de 2007	Apoiar investimentos na infraestrutura logística e de transportes, englobando os setores rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário.
Criação da Secretaria Especial dos Portos (SEP)	2007	Formular políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres.
Plano Geral de Outorgas (PGO)	2010	Conceder outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados.
Estudo - subsídios técnicos para identificação de áreas destinadas à instalação de portos organizados	2010	Apoiar o plano geral de outorgas com revisão e ajustes da base de dados georreferenciada; identificar a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária
Livreto - O Livro Verde dos Portos	2010	Subsidiar procedimentos operacionais e gerenciais de boas práticas ambientais acerca da gestão ambiental no subsetor.
Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP)	2011	Emitir licença de operação dos portos vinculados às Companhias Docas; estabelecer prazos e condições para regularização dos portos e terminais portuários marítimos que operam sem licença ambiental.
Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos Portos Marítimos Brasileiros (PGRS)	2011	Mapear e caracterizar os resíduos sólidos e efluentes líquidos com o uso e gestão adequada; contribuir para formação de um sistema de reuso de água e capacitar a mão-de-obra para boas práticas de gestão ambiental.
Debêntures de Infraestrutura	2011	A emissão do título destina-se ao financiamento de projetos voltados para a implantação, ampliação, manutenção, recuperação ou modernização. Com o lançamento das debêntures de infraestrutura, buscou-se incentivar a criação de um funding de longo prazo, via mercado de capitais e com isenção de imposto de renda.
A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)	2012	A EPL é uma empresa estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias.
Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP).	2012	Ferramenta de apoio à tomada de decisões e que busca apresentar resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas.
Porto Sem Papel (PSP)	2012	O Porto sem Papel é um sistema de informação que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e a documentação necessárias para agilizar a análise e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros.

Áreas de Apoio Logístico Portuário (AALPs)	2012	As AALPs têm a finalidade de organizar o fluxo de cargas destinadas ou provenientes do porto, racionalizando o uso dos acessos portuários e minimizando o conflito porto-cidade.
Plano de Investimento em Logística - Portos (PIL-Portos)	2012	Expandir os investimentos federais no setor portuário visando à redução de custos em planejamento; proporcionar o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, sobretudo, ao mercado exterior.
Programa Nacional de Dragagem (PND) PND I – 2007 e PND II	2012	O PND 1 foi lançado em 2007, teve como meta principal desassorear os portos e promover ações de licenciamento ambiental. Já o PND 2, lançado em 2012, integra o PIL-Portos e prevê o aprofundamento e posterior manutenção das profundidades atingidas nos canais de acesso, bacia de evolução e, também dos berços.
Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS)	2012	A CONAPORTOS é um órgão sob coordenação da SEP, que tem como principais finalidades: I - promover a integração das atividades dos órgãos e entidades públicos; II - promover aperfeiçoamentos ou revisões de atos normativos; III - estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho para os órgãos e entidades públicos.
Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNP)	2012	Elaborar propostas sobre regulação de preços, abrangência das Zonas de Praticagem (ZP) e medidas de aperfeiçoamento relativas a este serviço.
Índice de Desempenho Ambiental (IDA)	2012	Instituído por meio na Resolução nº 2650/2012/ANTAQ. Essa Resolução disciplina os “instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias” para avaliar por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental (RODRIGUES, 2014).
Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH)	2013	Apresentar um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras e a indicação de áreas propícias para instalações portuárias.
Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF)	2013	A ABGF tem por missão contribuir para o dinamismo das exportações brasileiras, para o financiamento de projetos de infraestrutura, para a oferta de garantias e para a gestão de fundos garantidores oficiais no Brasil, complementando a atuação do mercado.
Capacitação de Gestores e de Trabalhadores Portuários Avulsos	2013	Capacitar os trabalhadores portuários brasileiros, incluindo funcionários de escritório e trabalhadores portuários avulsos, com o oferecimento de cursos nas áreas de gestão, infraestrutura e obras portuárias.
Projeto de Implantação dos Sistemas de Gerenciamento de Tráfego de Navios (VTMIS)	2013	Monitorar e ampliar do tráfego aquaviário, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.
Criação da Lei 12.815/2013	2013	Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela união de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários
Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO)	2013	O REPORTO permite ao setor adquirir no mercado interno ou importar, com suspensão de tributos, máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens para execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produto.
Simplificação de procedimentos para transferências de recursos federais para entes federativos	2013	Viabilizada pelo Decreto nº 8.113/2013 que busca agilizar os procedimentos de transferências para obras de acessos a instalações portuárias e terminais e de anéis e contornos urbanos.
Modernização da Gestão	2014	Desenvolver e implementar processos mais eficientes para melhorar a gestão portuária, por meio da Portuária revisão, monitoramento e propostas de melhorias dos processos externos e internos da operação portuária, principalmente da Companhia Docas.
Projeto de Cargas e Redes Inteligentes das Cadeias Logísticas Portuárias	2014	Possibilitar a definição e avaliação dos processos e tecnologias de monitoramento de cargas.

II Plano Nacional de Logística Integrada – PNLI	2015	Contextualizar a situação atual do setor portuário, a projeção de demanda dos portos, os desafios, os objetivos estratégicos e o portfólio de ações.
Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI (decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015)	2015	A administração Pública Federal convoca a iniciativa privada a apresentar estudos, projetos, levantamentos e investigações, com a finalidade de estruturar projetos geralmente de grande porte, com alto investimento e longo prazo.
Arco Norte: o desafio logístico	2016	Estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados, com o apoio da Consultoria Legislativa desta instituição. Possui análises sobre os obstáculos a serem vencidos para viabilizar os investimentos no projeto Arco Norte, que abrange propostas de uma nova logística para o escoamento da produção não só agrícola, mas também industrial, através dos portos da região norte.
Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)	2016	Destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização. Assegurado a partir da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016. Lei que foi criada a partir da Medida Provisória nº 727, de 2016 que Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI e dá outras providências.
Atualização Planos Mestre	2017	Complexo Portuário: de Santana; de Itaquí; de Porto Velho; de Santarém; de Belém e de Vila do Conde; de Paranaguá e de Antonina; de São Francisco do Sul; de Imbituba e de Itajaí.
Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho	2017	Projeto apresenta uma visão panorâmica e diagnóstica do momento atual das infraestruturas de transportes, voltada principalmente para a identificação e caracterização de Corredores Logísticos Estratégicos no âmbito do território nacional.
Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017	2017	Decreto que busca regular a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Programa Avançar	2017	Contempla 11 ações no setor portuário, como construções e reforços, além de aumentos e manutenções de profundidade.
Manual do Investidor do Setor Portuário	2019	Tem por objetivo apresentar, aos potenciais investidores, nacionais e internacionais, as principais alternativas de investimento no setor portuário brasileiro. Aborda características inerentes ao setor, oportunidades de investimentos com base nos programas e nas diretrizes governamentais, bem como nos instrumentos de planejamento setorial.
Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP 2019	2019	Um conjunto de instrumentos previstos pela Portaria da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) nº 03/2014, que também traz orientações para os estudos dos Planos Mestres, dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e do Plano Geral de Outorgas (PGO).
Decreto 9.827 de 2019	2019	Delega competência ao Ministério de Infraestrutura para definir a área dos portos organizados
Decreto nº. 10390	2020	Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos portuários e do setor de transporte rodoviário no âmbito do PPI.
Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária 2021/2022	2021	Agenda é bienal e tem por objetivo divulgar e orientar regramentos ambientais e de segurança no âmbito do sistema aquaviário nacional.
Plano de Gestão Anual (PGA)	2021	Instrumento tático da Agência, que consolida as ações, resultados e metas relacionados aos processos finalísticos e de gestão, conforme disposto na Lei 13.848/2019 – Lei das Agências Reguladoras.
Relatório Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos Costeiros Brasileiros	2021	Estudo contendo o levantamento das principais ameaças climáticas, riscos e impactos da mudança do clima e o ranking dos 21 portos públicos brasileiros analisados sob maior risco climático atual.
Leilão das áreas portuárias	2021	Concessão (privatização) das áreas portuárias: no Porto de Maceió, Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, e nos portos de Santana, Fortaleza, Salvador, Itaquí e Pelotas.
Resolução ANTAQ nº 57	2021	Simplifica as operações de mudança de controle societário e de titularidade dos contratos das instalações portuárias.

Fonte: Elaborado e estendido por Jocianny Carla da Silva Sardinha (2022) a partir dos trabalhos de Rodrigues (2018a) e Rodrigues (2021) e site da ANTAQ.

Nesse sentido, o Estado, além de ter a função de garantir a reprodução capitalista, também exerce a função de legitimador da ordem social e da sua própria existência, ou seja, procura adotar medidas que lhe garantam o apoio da população para poder exercer suas funções no processo de reprodução do capital (FIGUEIREDO; MOREIRA, 2019) claramente descritas por meio de políticas de infraestrutura para a Amazônia, como por exemplo: hidrovias, ferrovias, pavimentação de rodovias, usinas hidrelétricas, construção e reestruturação de portos.

Segundo Rodrigues et al. (2020, p.87) o Estado esteve funcionalmente apoiando, mediando, legitimando, planejando, zoneando e financiando grandes projetos de infraestrutura na Amazônia, destacando-se: i) Rodovias: Br - 010 (Belém-Brasília), Br-230 (Transamazônica), Br-163 (Cuiabá- Santarém), Br-364 (Cuiabá-Porto Velho), Br-319 (Porto Velho-Manaus); ii) Ferrovia: Ferrovia Carajás-Itaqui; iii) Hidrelétricas: Coaracy-Nunes (1975), Curuá-Una (1977), Tucuruí (1984), Balbina (1987), Manso (1987), Samuel (1988), Lajeado (1999), Peixe Angelical (2006), São Salvador (2008), Dardonelos (2011), Rondon II (2011), Estreito (2012), Santo Antônio (2011), Jirau (2013), Santo Antônio (2014), Ferreira Gomes (2014), Santo Antônio do Jari (2014), Cachoeira Caldeirão (2016), Teles Pires (2014), Belo Monte (2015), São Manoel (2017) e Sinop (2019); iv) Portos: de Santarém, Vila do Conde, de Porto Velho e de Santana.

Essa forma de participação do Estado brasileiro historicamente na área de infraestrutura (RODRIGUES, 2018a) se assenta na compreensão de Silveira (2007, p. 17)²⁵:

Estamos assim cada vez mais longe de uma verdadeira compreensão e resolução dos problemas regionais que surgem destes grandes círculos de cooperação, tecidos pelas grandes corporações cujo território é o mundo. As regiões albergam apenas algumas fases das divisões territoriais de trabalho destas empresas e a cooperação de que necessitam. A condição é que não é a modernização da região, cuja população está frequentemente convencida da necessidade e inelutabilidade deste processo que assegurará a sua participação nos mercados mundiais, como afirma o discurso.

Tal modernização da região perpassa da construção de sistemas de engenharias, do qual se constitui “uma fluidez potencial transformada nessa fluidez efetiva a serviço de capitais globalizados, de tal modo que o dinheiro aparece como fluido dos fluidos, o elemento que imprime velocidade aos outros elementos da história” (SANTOS, 2009, p. 10).

²⁵ Citação original: *De ese modo estamos cada vez más lejos de la verdadera comprensión y resolución de los problemas regionales que advienen de esos grandes círculos de cooperación, tejidos por las grandes corporaciones cuyo territorio es el mundo. Las regiones abrigan solamente algunas etapas de las divisiones territoriales del trabajo de esas empresas y de la cooperación que demandan. La condición sine qua non es la modernización de la región, cuya población suele convencerse de la necesidad e ineluctabilidad de ese proceso que asegurará su participación en los mercados mundiales, tal como asevera el discurso.*

Santos (2001) enfatiza que, à medida que o território se torna fluido, as atividades econômicas modernas se difundem e uma cooperação entre as empresas se impõe. A partir disso, há uma produção de uma geometria de poder que cobre vastas porções do território, unindo pontos distantes sob uma mesma lógica particularista. Há, com isso, a territorialização de ordem espacial como forma hegemônica de uso do território.

3.2. Territorialização neoextrativista²⁶ sobre a Amazônia: “territórios corporativos” e a recente expansão portuária na Amazônia Legal e amapaense

A Amazônia, sendo apresentada como um território neoextrativista pelos grandes agentes hegemônicos, é rica em recursos naturais, reconfigurada para atender os sucessivos ciclos econômicos impostos pela lógica do capital, através da expansão das fronteiras de mercadorias. No entanto, no âmago dessa reconfiguração, a nível local, é marcada de grandes contrastes entre a enorme rentabilidade e a extrema pobreza, bem como uma grande perda de vida humana e degradação de territórios, transformados em áreas de sacrifício (SVAMPA, 2019). Neste aspecto, o autor continua:

O neoextrativismo vem fazendo cada vez mais vítimas na periferia globalizada, especialmente na América Latina, região que detém o recorde mundial. Tal como no passado, a ilusão eldoradista está a ser transformada numa dialética renovada de despossessão e dependência, acompanhado de mais extrativismo, mais violência e, portanto, menos democracia. Este processo vem aumentando; só em 2016, ocorreram 200 assassinatos de ativistas ambientais, sendo que 60% destes estão localizados na América Latina, números que foram replicados em 2017. Não há indicação de que estas taxas venham diminuir, pelo contrário, se levarmos em consideração as atuais ações conservadoras, ilustrada por países como a Argentina e o Brasil, cujo governo vigente não só aprofundaram o modelo extrativista em todas as suas versões, acentuando a violência estatal sobre as populações mais vulneráveis, mas também uma série de políticas públicas que regridem significativamente, em termos de direitos sociais (SVAMPA, 2019, p. 71).

O neoextrativismo reinstala a ilusão de desenvolvimento na Amazônia, associada ao novo *boom* de *commodities* e ao papel ativo do Estado, a exemplo da implementação de políticas territoriais.

Das políticas territoriais que reverberam na Amazônia, destacam-se de forma mais densa neste trabalho: o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC; a Nova Lei de Portos

²⁶ O neoextrativismo vai além da propriedade dos recursos, estatais ou não estatais, pois acaba por reproduzir a estrutura e as regras de funcionamento dos processos de produção capitalistas, centrados na competitividade, eficiência, maximização do rendimento e externalização dos impactos sociais e ambientais (GUDYNAS, 2012, p. 132-33). Citação original: “*El neoextractivismo va más allá de la propiedad de los recursos, sean estatales o no, ya que termina reproduciendo la estructura y las reglas de funcionamiento de los procesos productivos capitalistas, volcados a la competitividad, la eficiencia, la maximización de la renta y la externalización de los impactos sociales y ambientales*” (GUDYNAS, 2012, p. 132-33).

(Lei nº 12.815 de 2013); o Projeto Arco Norte e o Corredor Logístico Estratégico: complexo de soja e milho. Estas políticas receberam tal relevância por conta da sua amplitude e das transformações que propiciaram, contribuindo para integrar a região aos circuitos produtivos e financeiros globais.

No que tange ao Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, sua importância se dá pelos volumosos investimentos em infraestrutura de transporte e logística, em específico, os portuários; quanto à Nova Lei do Portos (Lei nº 12.815 de 2013), sua relevância é descrita quando se observa que esta lei possibilita abertura legal para expansão e atuação de empresas privadas. Sardinha, Lomba e Porto (2021) fazem a seguinte reflexão:

Ambas foram fundamentais para contribuir na integração da região aos circuitos produtivos global, quando se observa o aumento da exportação de *commodities*, planejamento e execução de grandes projetos de infraestrutura e dando condições reais e legais para a chegada das corporações transnacionais (SARDINHA; LOMBA; PORTO, 2021, p. 124).

Estas duas políticas (PAC I e II e Nova Lei do Portos) objetivavam estruturar e organizar um arranjo institucional, jurídico e logístico, e, assim, criar uma agenda (geo)política e (macro)econômica de exportação de *commodities* e na construção de um corredor logístico de fluidez de *commodities* (RODRIGUES et al., 2020; RODRIGUES, 2021).

Carmo, Miranda e Barreira (2019) asseveram que a grandiosidade do PAC I e II era expressada não somente pela magnitude das obras, mas também por todo o aparato econômico, fiscal e jurídico mobilizado pelo programa. O PAC apresentou-se em duas fases. A primeira foi denominada de PAC I (2007-2010), na qual o governo federal visava estimular o crescimento da economia brasileira. Para isso, promoveu investimento no setor de infraestrutura: portos, rodovias, aeroportos, redes de esgoto, geração de energia, hidrovias e ferrovias. Já o PAC II, apesar de possuir os mesmos objetivos do PAC I, ampliou-se face à disponibilidade de novos recursos e aumento da parceria com estados e municípios (RODRIGUES et al., 2020; RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014).

Esse crescimento de investimentos infraestruturais no Brasil está conecto com as mudanças do eixo dinâmico de investimentos em megaprojetos²⁷ de infraestrutura que vem se deslocando das economias centrais do sistema-mundo para as economias “emergentes”, a exemplo dos BRICS, em destaque à China, país que em apenas cinco anos (2004 a 2008)

²⁷ Megaprojetos são aqueles com custo superior a 1 bilhão de dólares, embora reconheça que o sentido estrito da palavra “mega” do ponto de vista técnico se refira à casa dos milhões, o que caracterizaria os projetos orçados em bilhões — cada vez mais comuns — tecnicamente como “gigaprojetos” (Flyveberg, 2014).

investiu mais em infraestrutura que em todo o século XX conforme Aguiar (2017). A autora ainda comenta:

“Um think tank corporativo²⁸ estima que, entre 2013 e 2030, o investimento em infraestrutura — grande parte na forma de megaprojetos — será de 3,4 trilhões de dólares anuais ou 4% do PIB mundial. De acordo com este agente de mercado, não se trata somente de uma estimativa, mas de um “imperativo” para garantir as taxas de crescimento da economia mundial supostamente necessárias para o bem-estar das populações. (AGUIAR, 2017, p.12)

O PAC propiciou grandes investimentos infraestruturais nas áreas portuárias. Os autores Gobbi, Carraro e Furlan (2015) ressaltam que R\$ 5,27 bilhões foram destinados para obras de dragagem, infraestrutura portuária e serviço de inteligência logística, em 24 portos. Eles enfatizam ainda que, entre 2007 e 2014, os recursos alcançaram a marca de 132,3 bilhões de reais, especificamente para a infraestrutura portuária e de transporte, rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário, impactando diretamente muitos territórios, logo, também muitas cidades portuárias.

Rodrigues (2018a, p. 88) corrobora destacando que:

Esse volume de investimentos em infraestrutura portuária aumentou, com o lançamento do I Programa de Investimentos em Logística – Portos (PIL – Portos), em 2012, complementar ao PAC. O objetivo geral do programa era incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, como também: i) expandir os investimentos federais no setor portuário visando a redução de custos em planejamento; ii) proporcionar o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, sobretudo, ao mercado exterior.

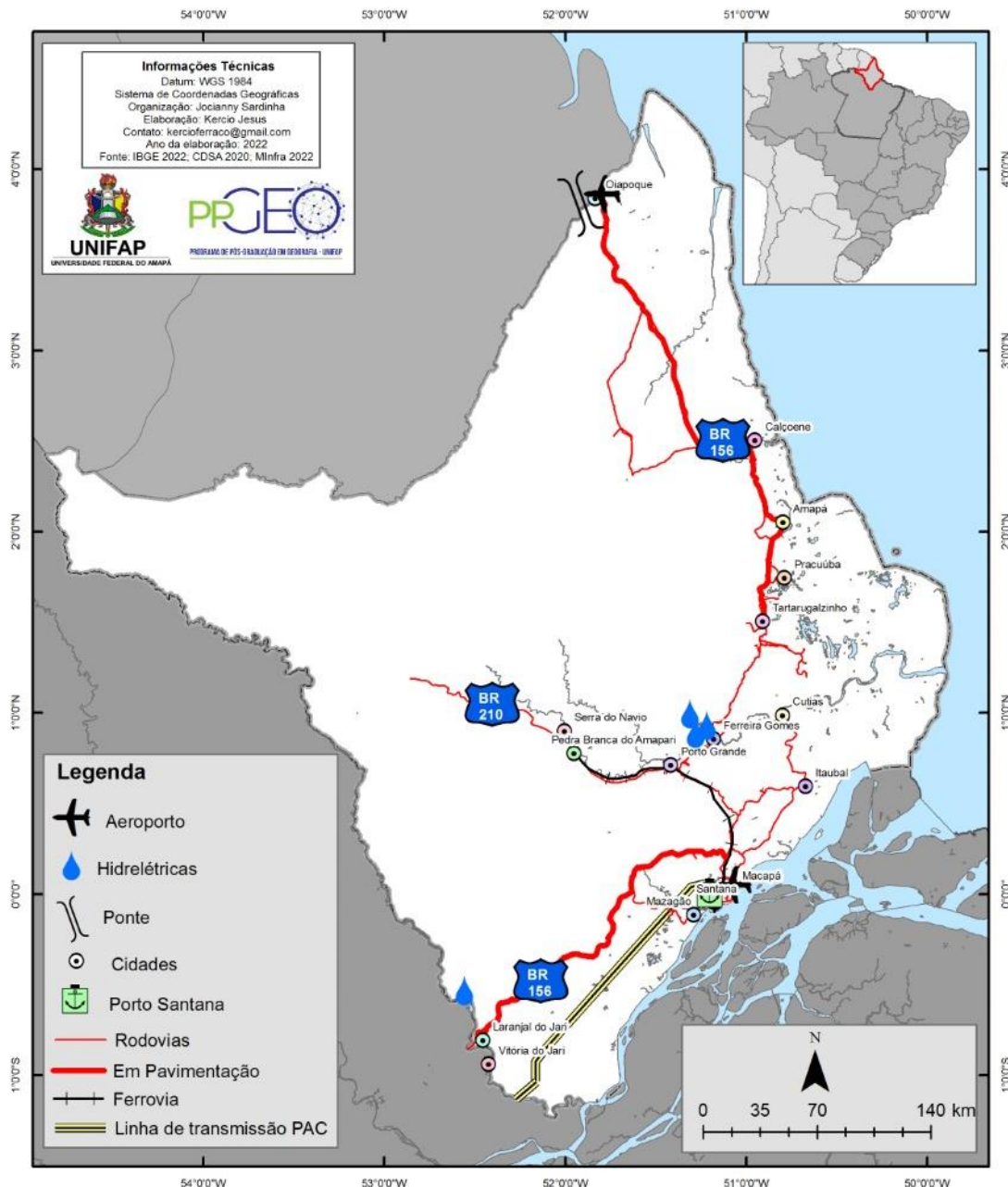
No Amapá, o PAC se materializa por meio de grandes obras infraestruturais, fomentando o processo de integração competitiva, e, com isso, a chegada de grandes corporações. Carmo, Miranda e Barreira (2019), assinalam que a criação de condições de fluidez do território amapaense aliadas à disponibilidade de bens naturais e ao potencial logístico localizacional, são elementos que agregam competitividade aos empreendimentos capitalistas que resolvam se instalar no Amapá.

Assim, o Amapá, como parte da região amazônica e dentro dos objetivos do grande capital de expansão da fronteira capitalista, amplia suas redes técnicas, na perspectiva de atrair mais empresas e gerar a fluidez que o capital necessita. Estas redes técnicas são visualizadas através de grandes obras de infraestrutura do PAC como usinas hidrelétricas, linhas de

²⁸ McKinsey Global Institute, 2013. Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. McKinsey and Company.

transmissão, pavimentação de rodovias e a reestruturação do aparelho portuário e aeroportuário. A Figura 06 e Quadro 03 apresentam os empreendimentos infraestruturais de logística e energia previstos no PAC para o Estado do Amapá.

Figura 06: Infraestrutura – Logística no Estado do Amapá



Fonte: Carmo, Miranda e Barreira (2019). Organizado por Jocianny C. da S. Sardinha, 2022, elaborado por Jesus, 2022.

Quadro 03: Investimentos em Infraestrutura – logística no Estado do Amapá

Município	Tipo	Descrição	Investimento previsto (Mil/R\$)	Estágio da ação
Santana	Porto	Concentrador de dados e Portal de Informações Portuárias	153.220*	Concluída
Santana	Porto	Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária – PRGAP	-	Não executado
Macapá	Aeroporto	Construção do novo terminal de passageiros e obras complementares do aeroporto de Macapá	225.330	Concluída
Oiapoque	Aeroporto	Cerca operacional, sinalização e balizamento noturno	2.500	Concluída
-	Linha de transmissão	Interligação Tucuruí-Macapá-Manaus	3.400.000	Concluída
Oiapoque	Ponte	Construção de ponte internacional sobre o Rio Oiapoque	115.000	Concluída
Oiapoque	Rodovia	Construção dos Acessos e Instalações de Fronteira da Ponte Internacional	3.000	Concluída
Pracuúba, Amapá e Calçoene	Rodovia	BR-156/AP Subtrecho Igarapé do Breu - Calçoene	81.000	Concluída
Calçoene	Rodovia	BR-156/APPavimentação Subtrecho Calçoene - Oiapoque lote 1	50.000	Concluída
Calçoene e Oiapoque	Rodovia	BR-156/AP Pavimentação Subtrecho Calçoene - Oiapoque lote 2	37.022,279	Em execução
Oiapoque	Rodovia	BR-156/AP Pavimentação Subtrecho Calçoene - Oiapoque lote 3	37.022,279	Em execução
Oiapoque	Rodovia	BR-156/AP Pavimentação Subtrecho Calçoene - Oiapoque lote 4	64.000	Concluída
-	Rodovia	Estudos e projetos	7.631,461	Concluída
-	Rodovia	Estudos e projetos	3.964,104	Em execução
-	Rodovia	Estudos e projetos - Ação prepa	-	Ação preparatória
-	Rodovia	Manutenção e Sinalização da Malha Rodoviária	99.451,982	Concluída
-	Rodovia	Manutenção e Sinalização da Malha Rodoviária	23.531,294	Em execução
-	Rodovia	Manutenção e Sinalização da Malha Rodoviária	-	Ação preparatória
Laranjal do Jari, Macapá, Mazagão e Santana	Rodovia	BR-156/AP - Pavimentação de Macapá ao Entroncamento AP-031 (Eixo sul)	896.3000	Em execução
Laranjal do Jari	Usina Hidrelétrica	Construção da UHE Santo Antônio do Jari	1.300.000	Concluída
Ferreira Gomes	Usina Hidrelétrica	Construção da UHE Ferreira Gomes	812.000	Concluída
Ferreira Gomes	Usina Hidrelétrica	Construção da UHE Cachoeira Caldeirão	1.207.350	Concluída

Fonte: Carmo, Miranda e Barreira (2019); adaptado por Jocianny C. S. Sardinha (2021)

*Valor total referente à execução da ação de 32 portos, em 16 unidades da federação

Observando o Quadro 03, no que tange à questão portuária, percebe-se que investimentos foram feitos no intuito de potencializar a atividade portuária de Santana-AP e

agregar maior competitividade. O PAC destinou investimentos para o projeto Porto Sem Papel²⁹ (PSP), com o objetivo de implantar um concentrador de dados e um portal de informações portuárias para agilizar o trânsito de mercadorias nos portos; e o Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP) (BRASIL, 2018).

No que corresponde às políticas territoriais ligadas ao aparato jurídico, a Nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815/2013 foi fundamental para a nova dinâmica que se tem nas áreas portuárias. Para Sardinha, Lomba e Porto (2021), este marco regulatório concede a abertura legal para a instalação dos Terminais de Usos Privativos - TUPs, logo, o aumento do número de novos portos, bem como a chegada novas corporações privadas, acompanha as novas áreas acionadas pelo capital na logística do transporte e armazenamento para escoamento da exportação *commodities* na nova fronteira de expansão do agronegócio.

Cabe ressaltar ainda a atração de investimentos privados em larga escala para o setor portuário oriundos desta lei, a qual teve como um dos seus principais objetivos proporcionar mais agilidade e a modernização do setor, reduzindo os custos das operações. Brasil (2019, p. 10) apresenta algumas modificações relevantes desta lei:

[...] a remoção do critério de preponderância de carga própria para os Terminais de Uso Privado (TUPs), que anteriormente só eram autorizados a lidar com carga pertencente ao proprietário do terminal, o que possibilitou a realização de novos investimentos aumentando o transporte de mercadorias por esse modal. Propiciou ainda a criação da figura da “prorrogação antecipada” nos contratos de arrendamento, que incentiva a realização de investimentos privados imediatos nos terminais arrendados, sem o uso de recursos públicos na sua efetivação, permitindo que o arrendatário explore o terminal por um prazo mais alongado a fim de amortizar os novos investimentos.

A Nova Lei dos Portos passa a ser o novo marco regulatório para funcionamento dos portos no Brasil, substituindo a Lei de Modernização do Portos, Lei nº 8.630/1993, trazendo consideráveis alterações para a ampliação da atuação das grandes corporações, conforme Quadro 04. Para Rodrigues e Rodrigues (2015), este novo marco regulatório incentivou a expansão dos investimentos, posto que, permitiu que os Terminais Privados operassem com cargas de terceiros (antes só era permitido à movimentação de cargas próprias), tornando-se uma forma de atração de grandes empresas para o país, tendo em vista que também diminui a

²⁹ Porto sem Papel é um sistema de informação que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e as documentações necessárias para agilizar a análise e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros. A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) já implantou o projeto nos 34 portos públicos, eliminando mais de 140 formulários em papel que foram convertidos para um único documento eletrônico (BRASIL, 2018).

rigidez institucional, e, por conseguinte, aumentou a velocidade dos fluxos de troca, por meio dos investimentos estrangeiros diretos.

Quadro 04: Análise comparativa das principais alterações entre a Lei da Modernização do Portos (1993) e a Nova Lei dos Portos (2013)

Lei da Modernização do Portos (1993)	Nova Lei dos Portos (2013)
<p>A Lei de Modernização dos Portos, 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, trouxe algumas novidades, mas, como na Lei de 1869, aposta na iniciativa privada como a única solução para reverter o grave problema portuário. Os pilares básicos da Lei de Modernização são: a) a ampliação do direito à iniciativa privada de fazer as operações portuárias, que na prática significou a privatização dos portos, criando a figura do operador portuário; b) a criação do Ogm (Órgão Gestor da Mão-de-Obra), entidade responsável em administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, quebrando o monopólio dos sindicatos; c) a criação da Administração Portuária, sob responsabilidade das companhias docas estatais; e d) a instituição do Conselho de Autoridade Portuária cuja função é deliberar sobre as regras de funcionamento de cada porto, formado por três blocos: poder público, operadores portuários e trabalhadores portuários (GOULARTI-FILHO, 2007, p. 481).</p>	<p>Os pontos “inovadores” desta lei são: 1) a permissão para a construção e operação de portos privados sem a exigência da obrigatoriedade de movimentação de carga própria; 2) os operadores portuários não são obrigados a contratar trabalhadores do OGMO; e, 3) o OGMO pode cancelar a qualquer momento os registros dos trabalhadores, já que não é mais possível a contratação de trabalhadores temporários (RODRIGUES et al., 2013). Além disso, o conselho de autoridade portuária, antes deliberativo das atividades intraportuário (RODRIGUES et al., 2014), passa a ser um órgão consultivo da administração do porto (RODRIGUES e RODRIGUES, 2015, p. 5)</p>

Fonte: Elaborado por Jocianny C. S. Sardinha (2022) a partir de Goularti-Filho (2007) e Rodrigues, (2018a).

Cardoso, Rodrigues e Sobreiro-Filho (2022) corroboram destacando que, a partir desta lei, os portos privados (e especializados na movimentação de mercadorias) começam a realizar suas autofiscalizações, assim “soltando-se” de uma rigidez e burocracia estatal, no caso, da receita federal, de agências sanitárias e demais agentes reguladores.

A Nova Lei dos Portos é a materialização legal de um crescimento e atuação maior das grandes empresas na abertura de portos privados, e isso é percebido através de análises de dados adquiridos pela ANTAQ e *in loco* no CPS. Segundo esta agência federal, de 1993 a 2013, período que estava em vigor a Lei de Modernização dos Portos Lei nº 8.630/1993, havia 118 portos privados no Brasil, sendo 114 TUPs e 4 ETCs autorizadas pelo órgão. A partir de junho de 2013 (quando a Nova Lei dos Portos passa a vigorar) a dezembro de 2021, tem-se 445 novos

portos privados, sendo 316 portos registrados³⁰, 129 portos autorizados³¹ (com 89 TUPs e 40 ETCs), conforme Tabela 01

Tabela 01: Comparativo de Crescimento do Portos Privados no Brasil de 1993 a 2021

Regiões	Portos Privados 1993 a 2013	Portos Privados 2013 a 2021	Total de Portos de 1993 a 2021*	Crescimento em Porcentagem
Norte	39	317	356	812,82
Nordeste	16	20	36	125
Centro-oeste	04	14	18	350
Sudeste	33	64	97	193,94
Sul	26	30	56	115,38
Brasil	118	445	563	377,12

Fonte: Elaborado por Jocianny Carla da Silva Sardinha (2021) a partir de informações disponíveis em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br>>.

*O Brasil ainda possui mais quatro portos autorizados na modalidade Instalação Portuária de Turismo, sendo um na região sudeste e três na região sul, no entanto, não foi acrescentado neste quadro por não compor os tipos de portos em análise.

Para Aguiar (2017), a Lei 12.815 de 2013 regulamentou o estabelecimento de terminais portuários de uso privado (TUP) no país e influenciou para o *boom* de portos à exportação de *commodities*. Esta expansão dos portos no Brasil, é mais uma alternativa para superar os “gargalos” das infraestruturas logísticas precárias e ineficientes apontados pelos agentes econômicos do agronegócio.

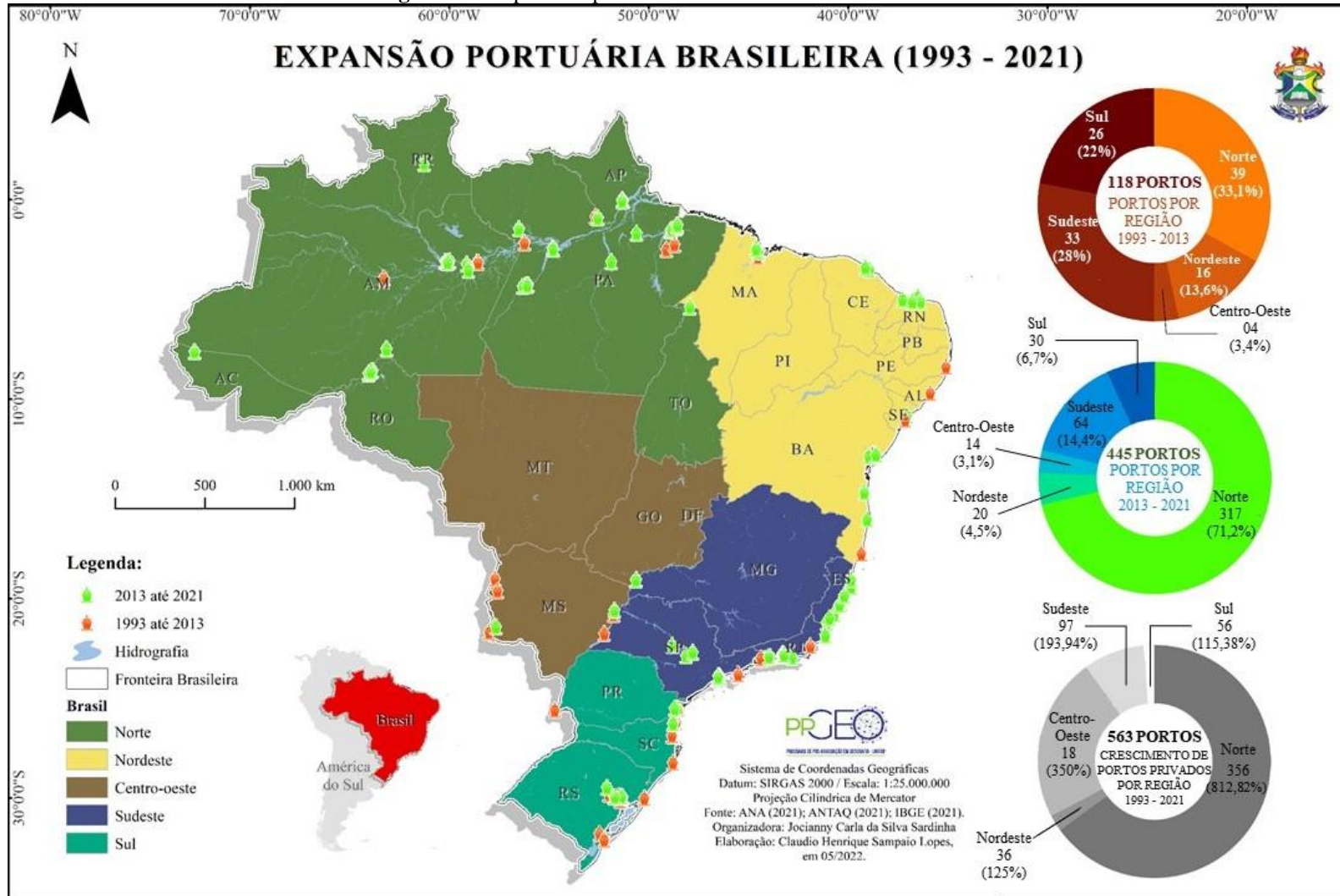
No sentido de reafirmar os “novos” olhares que a Amazônia vem atraindo das grandes corporações transacionais, um relatório realizado pelo Ranbobank, banco de investimento holandês, aponta os gargalos de escoamento de *commodities* agrícolas como um problema, mas, sobretudo, “oportunidades de investimentos para seus clientes no Brasil e de ganhos tanto no aumento da produção de grãos, quanto na exploração comercial de portos nos novos corredores logísticos”. (AGUIAR, 2017, p. 64).

A Figura 5 espacializa cartograficamente este crescimento de portos no Brasil, onde são ratificadas, de acordo com a Tabela 01, as disparidades regionais relacionadas ao crescimento no número de portos. Esta expansão está vinculada ao redirecionamento dos corredores logísticos para o norte do Brasil, refletindo as agroestratégias dos exportadores de soja que corroboram para o reordenamento territorial na Amazônia brasileira.

³⁰ Portos registrados: consiste no cadastramento, de caráter discricionário, perante a ANTAQ, das instalações não passíveis de outorga de autorização de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, com vistas à regulação da prestação de serviço adequado, quando aplicável (ANTAQ, 2013). O interessante é que a maior parte dos portos privados são somente registrados, posto que, uma vez registrado ele já pode entrar em funcionamento.

³¹ Portos autorizados: outorga de direito à construção e exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão (ANTAQ, 2018).

Figura 07: Mapa de Expansão Portuária Brasileira de 1993 a 2021



Fonte: Organizado pela autora e elaborado por Lopes (2022)

Quando se observa a figura 08, verifica-se que o Brasil possui 05 dos 12 maiores portos agroexportadores do mundo, reafirmando as análises acima descritas do quanto cresceu o número de portos no país. O crescimento quantitativo está detalhado por estados da federação brasileira na Tabela 02 que dá, a quem analisa, uma noção da importância destes portos dentro do cenário de exportação de *commodities*. Além disso, dos cinco portos que estão localizados no Brasil, dois estão localizados na Amazônia, justificando os grandes investimentos em infraestruturas sendo materializadas por grandes políticas territoriais, como por exemplo, a criação dos corredores de exportação na região.

Figura 08: Maiores portos agroexportadores do mundo



Fonte: Bolsa de Comércio de Rosario, 2022.

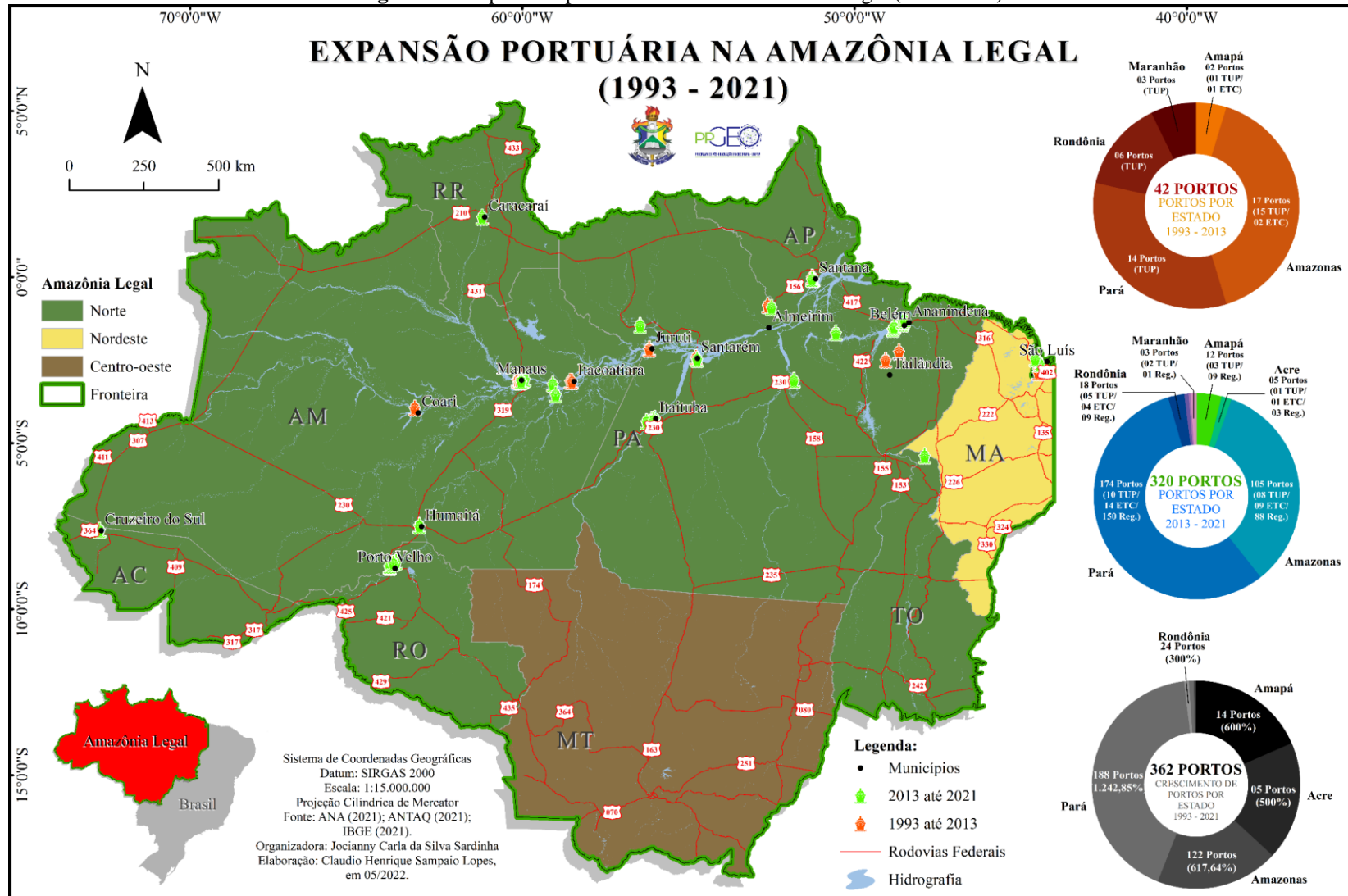
Tabela 02: Crescimento do Portos Privados no Brasil por Estado de 1993 a 2021

Estado	Portos Privados 1993 a 2013	Portos Privados 2013 a 2021	Total de Portos de 1993 a 2021	Crescimento em Porcentagem (%)
Norte	39	317	356	812,82
Acre	0	05	05	500
Amapá	02	12	14	600
Amazonas	17	105	122	617,64
Pará	14	174	188	1.242,85
Rondônia	06	18	24	300
Roraima	0	02	02	200
Tocantins	0	01	01	100
Nordeste	16	20	36	125
Alagoas	01	0	01	0
Bahia	07	08	15	144,28
Ceará	01	01	02	100
Maranhão	03	03	06	100
Paraíba	0	0	0	0
Pernambuco	01	02	03	200
Piauí	0	0	0	0
Rio Grande do Norte	01	05	06	500
Sergipe	02	01	03	50
Centro-oeste	04	14	18	350
Distrito Federal	0	0	0	0
Goiás	0	04	04	400
Mato Grosso	0	0	0	0
Mato Grosso do Sul	04	10	14	250
Sudeste	33	64	97	193,94
Espírito Santo	09	12	21	133,33
Minas Gerais	0	0	0	0
Rio de Janeiro	17	40	57	235,29
São Paulo	07	12	19	171,42
Sul	26	30	56	115,38
Paraná	04	02	06	50
Rio Grande do Sul	15	09	24	60
Santa Catarina	07	19	26	271,42
Brasil	118	445	563	317,12

Fonte: Elaborado por Jocianny Carla da Silva Sardinha (2021) a partir de informações disponíveis em: <https://www.gov.br/antag/pt-br>.

Na Amazônia (Figura 09) é onde ocorre o maior crescimento e algumas análises devem ser feitas para explicar tal alargamento. Um desses fatores se dá justamente pela região estar sendo apresentada pelo grande capital como a nova fronteira de expansão do agronegócio. Outro fator, que entra em total sinergia com o primeiro, é a criação de novos corredores de exportação na Amazônia, no intuito de desafogar os corredores de exportação do Centro-Sul, além da possibilidade real de diminuição do tempo e custo na logística de escoamento dos produtos exportados, sendo a criação dos corredores também comprovada pelo crescimento do número de portos que se tornam parte final do percurso dos produtos - aqui no Brasil - em direção aos portos internacionais.

Figura 09: Mapa da Expansão Portuária na Amazônia Legal (1993-2021)



Fonte: Organizado pela autora e elaborado por Lopes (2022)

Quando se observa o número de portos privados que se tinha na Amazônia de 1993 a 2013, verifica-se um total de apenas 42 portos, sendo este um período em que a principal legislação portuária se pautava na Lei de Modernização do Portos, Lei 8.630/1993. Entretanto, quando se observa o número de portos privados na região de 2013 a 2021, onde os portos estão sob uma nova legislação (a Nova Lei do Portos, Lei 12.815/2013), percebe-se um crescimento expressivo, compondo 320 portos, conforme a Tabela 03.

Tabela 03: Comparativo de Crescimento do Portos Privados na Amazônia de 1993 a 2021

Estados	Portos Privados 1993 a 2013	Portos Privados 2013 a 2021	Total de Portos de 1993 a 2021	Crescimento em Porcentagem%
Amapá	02	12	14	600
Acre	-	05	05	500
Amazonas	17	105	122	617,64
Pará	14	174	188	1242,85
Rondônia	06	18	24	300
Roraima	-	02	02	200
Tocantins	-	01	01	100
Maranhão	03	03	06	100
Mato Grosso	-	-	-	-
Total Portos na Amazônia	42	320	362	761,90

Fonte: Elaborado por Jocianny Carla da Silva Sardinha (2021) a partir de informações disponíveis em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br>>.

Uma outra questão a ser levantada é que, antes de 2013, não se tem a classificação “portos registrados”, posto que, isso ocorrerá a partir da Lei 12.815/2013, quando se abre precedente para que os portos privados possam funcionar a partir do cadastramento junto a ANTAQ. Na prática, isso permite que as instalações portuárias privadas possam iniciar sua atuação somente com seu registro e depois obter a autorização final do seu empreendimento, seja ele, um TUP, uma ETC ou Instalação Portuária de Apoio. Esse mecanismo possibilitou um crescimento de 761,90% na Amazônia, de acordo com a Tabela 03.

Para Camelini e Castillo (2012), a logística, na qualidade de expressão geográfica da circulação no período atual, teria um grande peso na seletividade espacial dos investimentos no setor, já que confere fluidez à produção, diminuindo seus custos e aumentando o alcance de sua distribuição. Porém, tais políticas territoriais imprimidas pela produção da logística e obras de infraestruturas: “são as variáveis que revelam a face hegemônica do espaço e cuja análise mostra o funcionamento dos territórios” (SILVEIRA, 2007, p.13)³². Essa face

³² Citação original: “*son las variables que revelan el rostro hegemónico del espacio y cuyo análisis muestra el funcionamiento de los territorios*”

hegemônica é impressa, por exemplo, com a presença de investimentos vultuosos da China, não somente na Amazônia brasileira, mas na maior parte da Amazônia Internacional:

Estudos recentes mostram que a maioria dos empréstimos chineses na região foram para infraestruturas (55%), seguidos pela energia (27%) e mineração (13%). O principal financiador tem sido o Banco de Desenvolvimento da China (CDB), que tem a China Development Bank (CDB), que concedeu cerca de 71% dos empréstimos à região (SVAMPA, 2019, p. 92).

Neste cenário, de grandes investimentos em sistemas de engenharias, outras políticas territoriais são acrescentadas no intuito de ampliar e melhorar a circulação e armazenamento, principalmente no que tange às infraestruturas (novas rotas de escoamento de exportação, asfaltamento de rodovias, construção de hidrelétricas, e concessões de rodovias, no caso a BR-163) na intenção de atender as demandas corporativas globais.

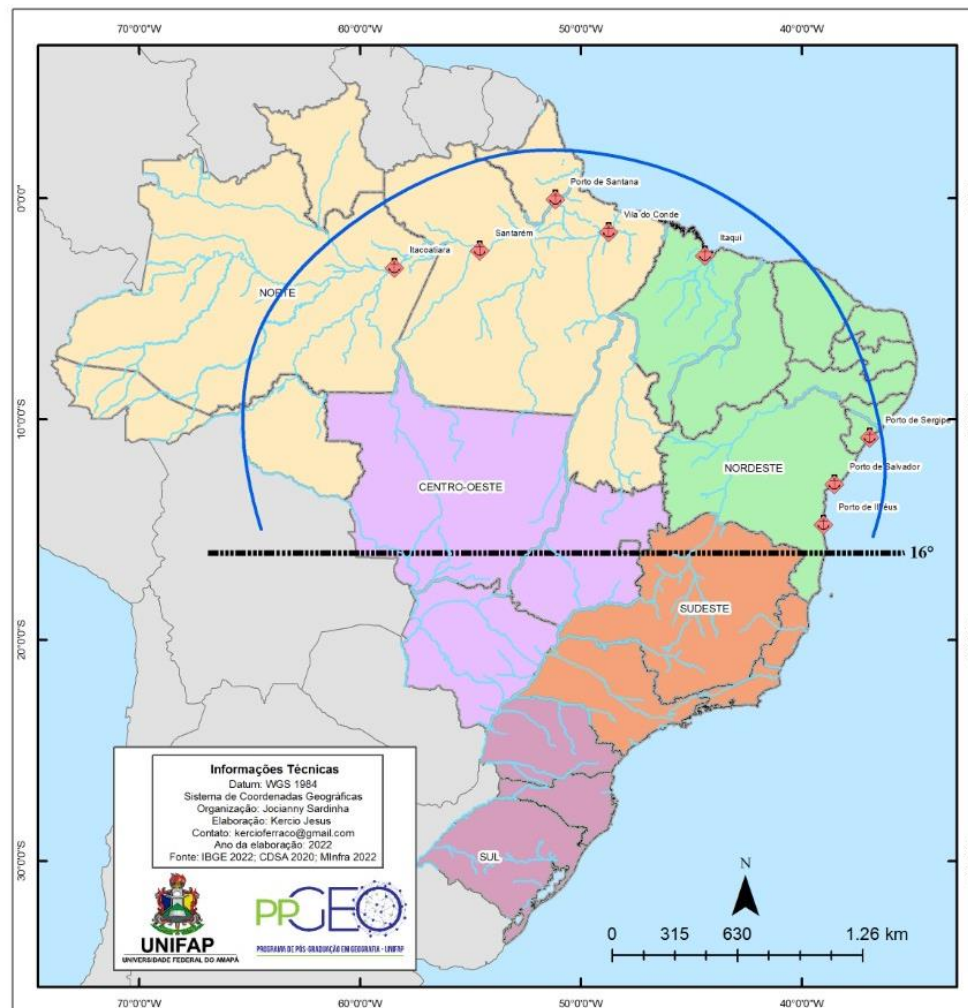
Silveira (2013), aponta que uma das estratégias para suprir as necessidades dessas empresas é a formação de corredores de exportação, e destaca:

No Brasil, é construída, ampliada e reformada uma série de infraestruturas de circulação e armazenamento que atendem, especialmente, as demandas corporativas globais. Nesse ponto, em algumas partes do território brasileiro [...], formam-se corredores de exportação e “eixos de circulação” com forte presença de empresas internacionais. Outro fato é que, junto às infraestruturas de transportes houve o desenvolvimento de um sistema de normas e de tributação para aumentar a fluidez territorial nos espaços corporativamente escolhidos. (SILVEIRA, 2013, p.3).

A Amazônia também é inserida dentro desta formação dos corredores logísticos para circulação e armazenamento, e vista pelos agentes do capital e pelo Estado como a nova fronteira de expansão da produção de grãos (ALMEIDA, 2019). Como consequência a isso, outras duas políticas territoriais precisam ser analisadas, pois se materializam como importantes estratégias de consolidação desta visão: a criação do Projeto Arco Norte e dos Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho. “Estes projetos apontam para uma alternativa para redução do tempo de escoamento, mais competitividade no mercado global e consequentemente maior lucro” (SARDINHA; LOMBA; PORTO, 2021).

De maneira simplificada, para Brasil (2016), o Arco Norte compreende o eixo de transporte que leva a portos situados acima do paralelo 16° e é definido como sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas e insumos com a utilização dos portos ao norte do Brasil, desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelos Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até o Maranhão, conforme (Figura 10).

Figura 10 – Projeto Arco Norte



Fonte: Organizado pela autora e elaborado por Jesus (2022)

Para os grandes produtores de grãos e as empresas ligadas à logística do agronegócio que estão localizadas principalmente no norte do Mato Grosso, no sul e sudeste do Pará e na região do MATOPIBA — englobando o sul do Maranhão, todo o Tocantins, o sul do Piauí e o oeste da Bahia, o Corredor do Arco Norte surge como uma alternativa real de expansão do setor, pois diminui os custos com a logística de exportação ao mesmo tempo em que aumenta a competitividade e o lucro. Paralelamente, estas vantagens levam a reflexões sobre a urgência de investimentos em infraestrutura:

O crescimento do agronegócio na Amazônia Ocidental e no Estado do Mato Grosso implicará em investimentos massivos em infraestrutura para a movimentação de carga, especificamente na expansão dos modais logísticos que garantem reduzir os custos logísticos no Brasil em relação ao seu principal competidor - os Estados Unidos. Neste sentido, o uso do modal fluvial deverá proporcionar maior competitividade, justificando a necessidade da ampliação da logística do Arco Norte (Plataforma Logística do Amapá, 2019).

Mas, quando se procura compreender e analisar o que de fato é este projeto, Rodrigues (2018a), afirma que é um programa político, de Estado (com alianças e lógicas capitalistas); um vetor logístico e um corredor de transporte e movimentação de mercadorias. Somado a isso, Sardinha, Lomba e Porto (2021) apontam que é um projeto estreitamente ligado ao setor do agronegócio, contribuindo para uma melhor movimentação entre local, nacional e global, maior conexão ao circuito produtivo-financeiro internacional, de bancos e fundos, bem como uma cadeia global de valores e de *commodities*.

Ainda sobre o Arco Norte, Rodrigues (2021) o apresenta em suas reflexões como Projeto Arco Norte Amazônia (PANA) e destaca que:

A Amazônia se insere nessa produção/construção de estratégias escalares ou escalas de ação sistêmica, a partir do PANA, que se configuraria como um molde conceitual concreto de uma política trans(inter)escalar de poder, isto é, uma “geometria de poder”. Política trans(inter)escalar de poder, sobretudo, com a produção de complexos logísticos, principalmente portuários na Amazônia Legal, tendo o Estado brasileiro com indutor, mediador e participante geopolítico, a partir da formulação e implementação de políticas territoriais e grandes obras de infraestrutura (com parcerias público-privadas) (RODRIGUES, 2021, p.319).

Para Aguiar (2017), os portos do Arco Norte, não seriam a saída principal da soja exportada pelo país, mas teriam tudo para se tornar o eixo mais dinâmico, posto que:

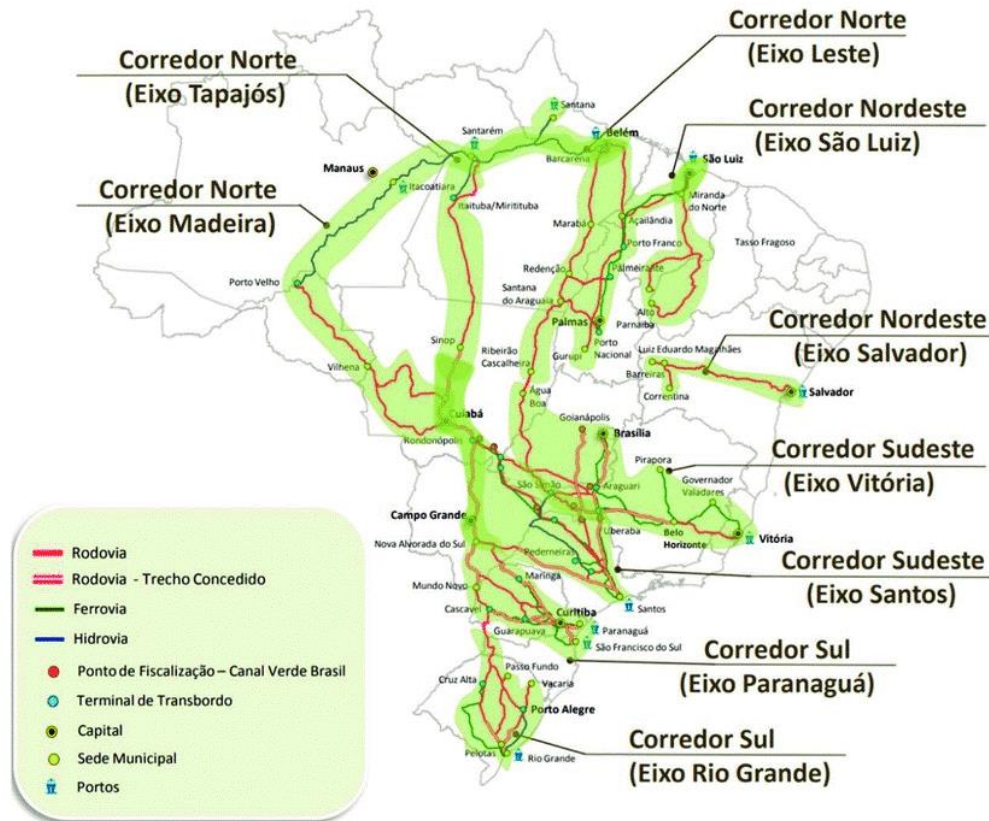
o crescimento de carga exportada entre 2015 e 2025, estimado por uma corporação transnacional financeira holandesa (Rabobank, 2016), é de 288% para os portos do Pará (Santarém e Barcarena) e Amapá (Santana), 166% para Manaus e 53% para São Luís do Maranhão (Itaqui) e Salvador. No mesmo período, os portos do Sul e Sudeste (Rio Grande, Paranaguá, Santos e Vitória) devem crescer 2% em volume de carga exportada (AGUIAR, 2017, p. 25)

Neste sentido, Aguiar (2017) acentua que há uma narrativa histórica de subinvestimentos em logística no país (historicidade mencionada na subseção acima), com consequentes “gargalos” para a inserção mais eficiente da produção brasileira de grãos nas cadeias globais de valor. A autora salienta que as mudanças na legislação portuária brasileira em 2013 teriam possibilitado “um caminho para a instalação de novos portos privados, e os corredores do Arco Norte despontavam como as rotas mais dinâmicas em termos de crescimento do comércio para exportação” (AGUIAR, 2017, p. 63).

Outro “importante” projeto (que é uma política territorial) é o Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho (Figura 11), criado em 2017, tendo como uma das suas finalidades apresentar nove eixos de deslocamento dos principais produtos da economia brasileira (soja e milho; petróleo e combustíveis; minério de Ferro; açúcar; carne; e Automóvel),

divididos em quatro corredores: norte, sul, sudeste e nordeste, sendo que o corredor norte é o próprio Arco Norte, ou seja, há uma total sinergia entre estes projetos.

Figura 11- Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho



Fonte: Brasil (2017b).

Segundo Brasil (2017b, p.14), os Corredores Logísticos incorporam também:

[..] uma visão de análise a partir dos principais fluxos de cargas e suas necessidades de deslocamento entre as regiões produtoras e consumidoras, internas ou externas (neste caso os limites são os portos por onde são exportadas), sendo o processo analisado como um todo, considerando os diversos modos de transporte envolvidos e seus pontos de conexão e eventuais transbordos.

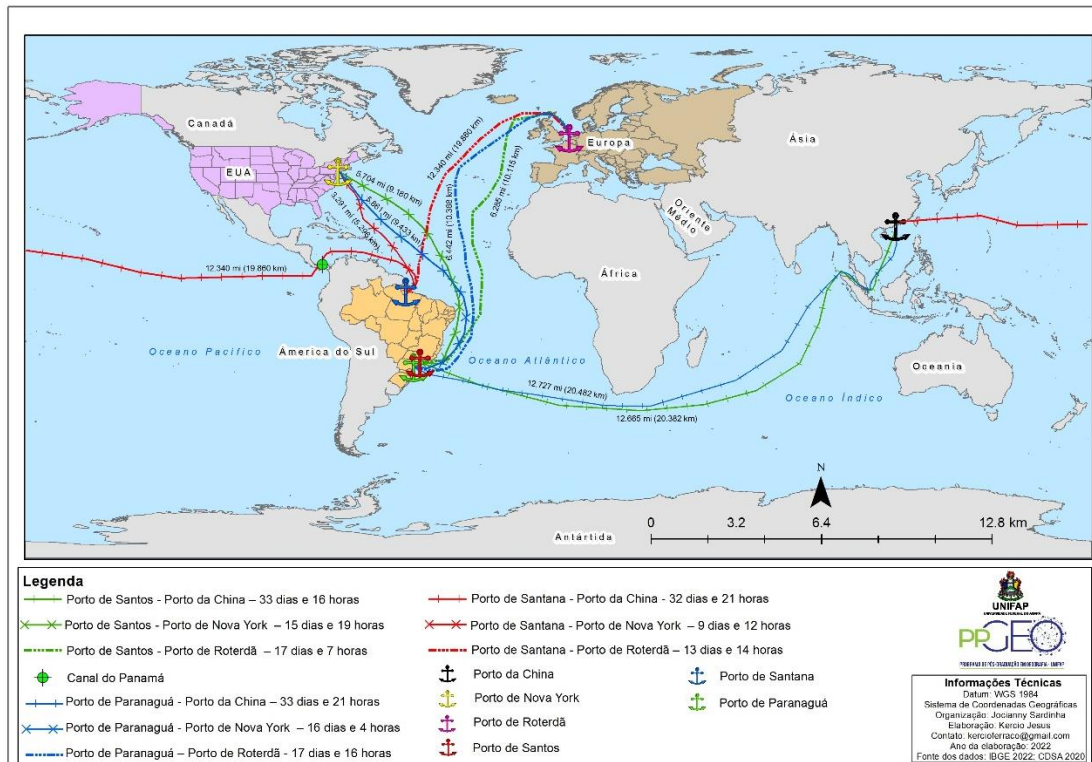
Cardoso, Rodrigues e Sobreiro-Filho (2022) apontam que os Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho são uma política territorial - que define a função do território ou do uso territorial hegemônico - baseada em corredores de exportação: i) Complexo de soja e milho; ii) Petróleo e combustíveis; iii) Minério de ferro; iv) açúcar; v) carne; e, vi) automóvel. Eles ainda ressaltam que o complexo de soja é a mercadoria que ganha maior destaque nos eixos: Tapajós, Madeira e São Luís, possuindo complexos portuários ligados, principalmente, ao agronegócio. Este destaque da soja conforma um aprofundamento da divisão territorial do trabalho e da especialização

regional produtiva e financeirizada, engendrando o entendimento das formas de (re)estrututuração, organização, regulação e do uso dos territórios (CASTILLO; FREDERICO, 2010).

Desta forma, é válido dizer que o Complexo Portuário de Santana – CPS, o qual está localizado no Corredor Logístico Estratégico Norte, beneficia-se de vantagens como a multimodalidade e a economia de escala, tornando-se, com isso, elemento essencial, pois, segundo Santos (2001, p. 37), “o essencial é que o conjunto de suas operações tome possível uma posição vantajosa em relação ao nível internacional no qual opera”.

Esta posição vantajosa do CPS (Figura 12) está relacionada ao tempo reduzido que se levaria pelo Arco Norte em relação aos portos do Sudeste, posto que, o escoamento direto pelo Atlântico Norte economizaria tempo de navegação, via canal do Panamá, até a China, Europa e Estado Unidos, principais importadores de soja. Para Aguiar (2017, p. 55), o território “importa para a acumulação capitalista sobretudo em razão do tempo que a mercadoria leva para percorrê-lo entre os elos das cadeias globais de valor e até os centros globais de consumo.

Figura 12: Comparativo da distância entre os Portos de Santana, Paranaguá e Santos em relação a China, Holanda e Estados Unidos.



Fonte: Organizado pela autora e elaborado por Jesus (2022)

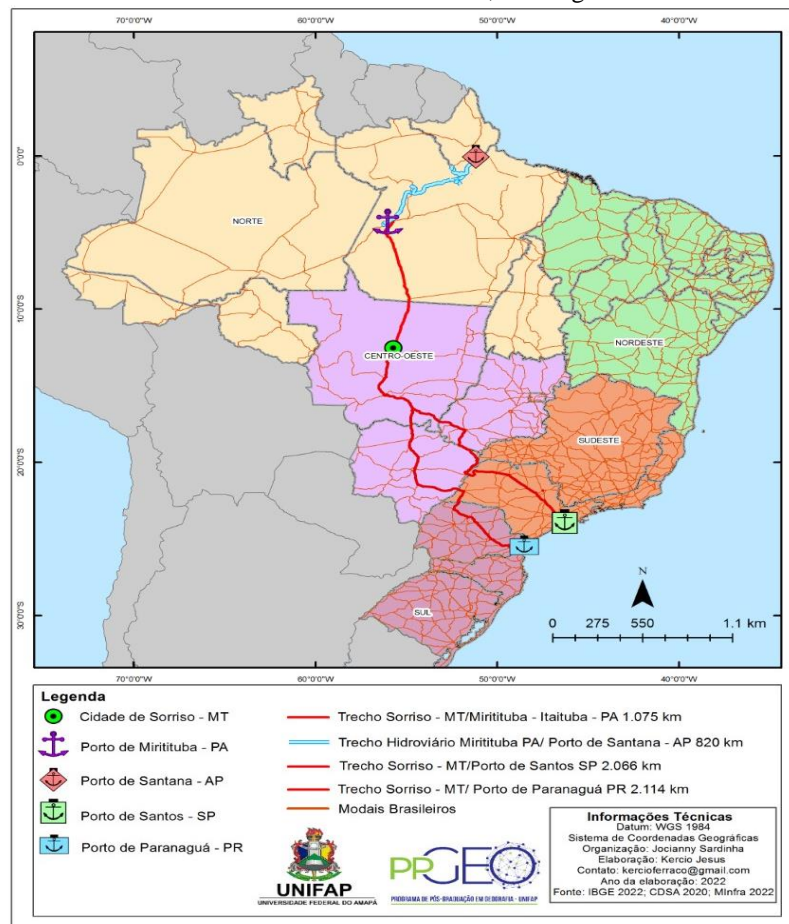
No intuito de reforçar as vantagens comparativas do CPS em relação ao Porto de Santos e Paranaguá, e, calcados na racionalidade de circuito espacial da produção e de círculos de cooperação no

espaço (SANTOS, 1986; SANTOS; SILVEIRA, 2006), alguns processos econométricos são feitos para apresentar as vantagens comparativas da utilização do CPS em relação ao Porto de Santos e Paranaguá:

[...] na exportação da soja pelo porto de Santana até Roterdã, na Holanda, o frete custa cerca de US\$75/ton, enquanto partindo do Paraná via Porto de Paranaguá o frete para mesmo trecho importa em US\$125/ton. Já em relação a Mato Grosso com a mesma logística do Paraná o custo do frete corresponde a US\$185/ton (AMAPÁ, 2019, p. 45).

Outra vantagem do CPS em relação aos Portos de Santos - SP e Paranaguá - PR ocorre através da utilização do multimodal Arco Norte (Figura 13), é quando, por exemplo, verifica-se que a distância da cidade de Sorriso – MT ao Portos de Santos e Paranaguá equivalem a 2.066 km e 2.300 km respectivamente, através do modal rodoviário, no entanto quando se observa a distância em relação ao Porto de Santana - AP ela é de 1.100km, no modal rodoviário (em média) e mais 820 km de curso fluvial. Além disso, no modal hidroviário ocorre a utilização de comboios com até doze barcaças, com uma capacidade de transportar 33.600 toneladas de grãos de uma única vez, o que substituiria 900 carretas via sistema rodoviário (CHELALA; CHELALA, 2019).

Figura 13: Comparativo da distância entre os Portos de Santana, Paranaguá e Santos em relação a Sorriso - MT.



Fonte: Organizado pela autora e elaborado por Jesus, 2022.

Para Aguiar (2017) essa economia de tempo é de grande relevância para a fronteira de expansão da soja, onde os portos do Sudeste estariam mais distantes e com uma logística mais problemática relacionada ao intenso tráfego de caminhões. Desta forma, percebe-se a constituição de “regiões competitivas”, isto é, frações do território nacional nas quais combinações particulares de atributos materiais e imateriais garantem elevados níveis de produtividade e fluidez para determinado produto ou setor da atividade econômica (CAMELINI; CASTILLO, 2012). Ainda para estes autores, tais “regiões produtivas” atrairiam investimentos públicos e privados e orientariam as políticas territoriais do Estado, particularmente na implantação de infraestruturas de apoio logístico. Isto dera reflexões para escolhas ou mudanças no vetor espacial de fluxos commodities agrícolas no Brasil.

Desta forma, o CPS se insere como mais uma alternativa logística para exportação de grãos dos agentes econômicos, com redução do tempo de escoamento, e por consequência, maior lucro e competitividade no mercado global de *commodities*. No entanto, esta alternativa vem acompanhada da urgência de implementação de políticas territoriais (principalmente infraestruturais) que garantam sua funcionalidade, seguindo sempre a justificativa de desenvolvimento do Estado. Já Rodrigues (2018a, p. 97) aponta para outro problema:

Esses complexos portuários [na Amazônia brasileira] certamente apontam para o novo “vetor logístico e corredor de exportação” para o norte do país, e, a territorialização do capital (com o planejamento de construção desses portos [...], mas possui também suas raízes fincadas ou “advindas” principalmente de uma série de políticas nacionais e internacionais (públicas e privadas), para o desestoque de excesso de créditos (títulos e ações), empréstimos, fontes de financiamento, isto é, uma “realocação de capital excedente”.

Segundo Silveira (2007, p. 14-15)³³, “o espaço atual, dominado pela ciência e pela tecnologia, cuja dinâmica responde aos totalitarismos da informação e das finanças, poderia também ser o resultado de outras possibilidades e combinações, que começam timidamente a surgir como formas de vida e de trabalho”. É dentro deste espaço competitivo, que estão os agentes de produção do espaço, as disputas, os conflitos e as escalas de ação e ordens espaciais.

³³ Citação original: “*El espacio actual, dominado por la ciencia y la técnica, cuya dinámica responde a los totalitarismos de la información y de las finanzas, podría también ser resultado de otras posibilidades y combinaciones, que comienzan tímidamente a surgir como formas de vida y de trabajo*”

4 AGENTES ESPACIAIS, ESCALAS DE AÇÃO, POLÍTICAS TERRITORIAIS PORTUÁRIAS E CONFLITOS NO ESTADO DO AMAPÁ

As empresas, o poder público, os cidadãos e organizações diversas configuram uma teia de técnicas, normas e ações, que autorizam e limitam comportamentos. O espaço geográfico encarna os problemas e as soluções do seu tempo e, por isso, tem um papel ativo e as diferenças regionais são prova disso. É assim que as regiões e os lugares também podem ser entendidos como atores. [...] Assim entendido, o território é objeto de novas perguntas: como, onde, por quem, por quê, para quê o território é usado. E aí os atores aparecem, em permanente cooperação e conflito, mediados pelos objetos e revelando diferente poder no uso do território (SILVEIRA, 2011, p.1).

Para Maria Laura Silveira (2011), uma das expressões espaciais é a compreensão e análise do fenômeno da regionalização. Ela se conforma, sobretudo, por ações do Estado e de grandes corporações, conseqüentemente encarnando os interesses dos agentes diversos e a influência das esferas da vida coletiva. O estado do Amapá está inserido dentro desta expressão espacial, de modernização do espaço, divisão territorial do trabalho e uso corporativo, da qual a logística de exportação de grãos (transporte, armazenamento, escoamento, transbordo, recebimento e uso de produtos, insumos e/ou mercadorias relacionadas às atividades comerciais) é apenas um instrumento dos grandes agentes hegemônicos (empresas e Estado) através do CPS, no município de Santana, principalmente a partir do ano 2000. E, assim como na Amazônia, as políticas territoriais portuárias também irão reverberar neste ente federativo:

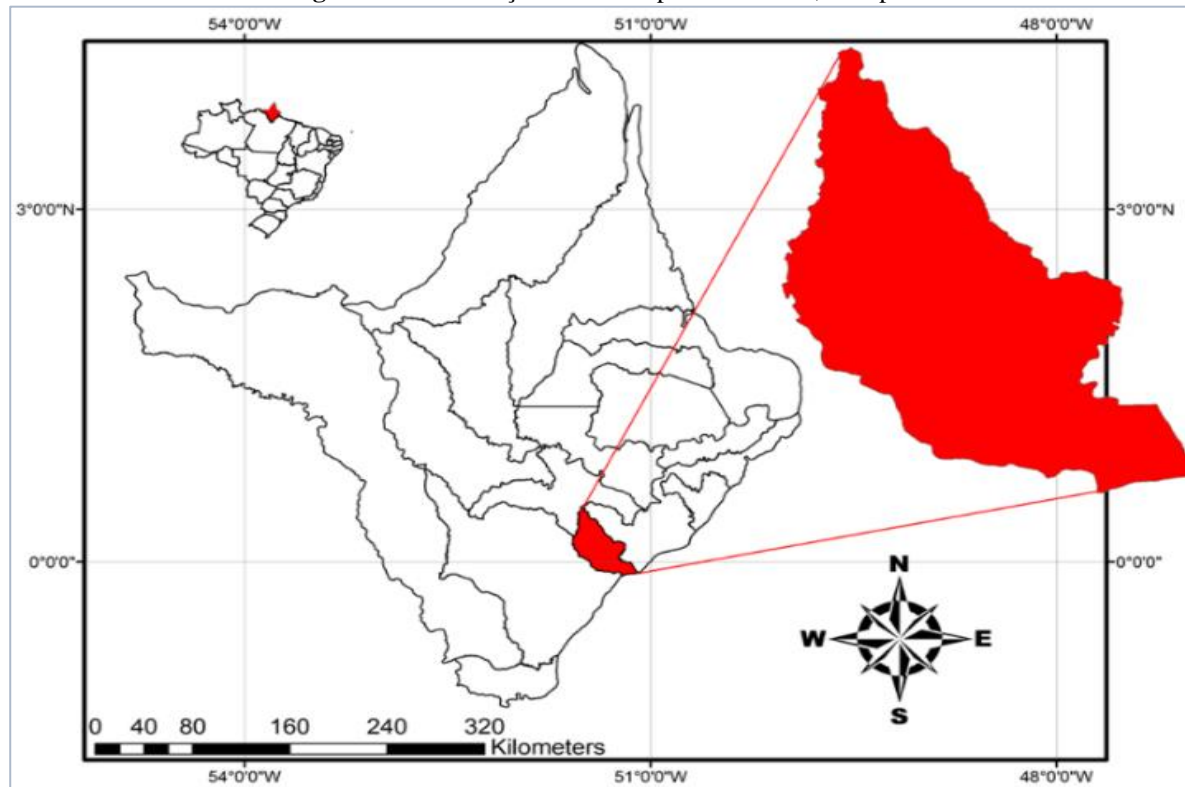
Na expectativa do desenvolvimento regional e nacional, as políticas convergem para a especialização funcional dos pedaços do território. Espelho da política das corporações, essa especialização compromete os recursos fiscais regionais para completar a cooperação. Para a equação interna da firma tal repartição territorial do trabalho ampliada é mais rentável, porque aproveita uma combinação favorável dos fatores de produção ao abrigo das benesses do setor público. Para o conjunto da nação, é mais onerosa, pois a cooperação é cada vez mais feita socialmente (SILVEIRA, 2011, p. 3).

A exemplo das benesses do setor público, o PAC I e II, a Nova Lei dos Portos e os Corredores Logísticos do Arco Norte são políticas visualizadas em uma escala maior, de ordem nacional, e que tiveram seus efeitos no Amapá. Tem-se também o surgimento de outras políticas a nível estadual e municipal, onde se percebe um nível de complementariedade com as políticas federais e suas irradiações no município de Santana.

O município de Santana - (Figura 14) - está localizada no sudeste do estado e, juntamente com Macapá (cidade média e capital) e Mazagão (cidade pequena), compõe a Região Metropolitana de Macapá - RMM, regulamentada pela Lei Complementar 112/2018. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2021), Santana possui uma

população estimada de 124.808 pessoas - o que representa a segunda maior população do estado - e 18,7% da população na RMM. Vale ainda ressaltar que, segundo dados do IBGE, Santana apresenta: área territorial de 1.541,224 Km² (2021); densidade demográfica de 64,11 hab/Km² (2010); Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM de 0,692 (2010); e um PIB que revela uma renda per capita de R\$ 17.515,37 (2019).

Figura 14: Localização de Município de Santana, Amapá



Fonte: Brito, 2013.

Desta forma, o município de Santana está incluído nas políticas territoriais do Amapá, como cita o Guia do Investidor – Amapá, elaborado pelo Governo do Estado do Amapá – GEA (AMAPÁ, 2019). Este Guia é uma política a nível de complementariedade com às políticas federais, destacando-se por apresentar o Amapá com terras “disponíveis” na produção de grãos, somando-se um total de 400 mil hectares. Ele também menciona que as terras amapaenses são muito mais baratas comparadas às terras de outras regiões, a exemplo de Santarém – PA, Sinop - MT; Ponta Grossa – PR e Boa Vista – RR. O Guia apresenta o estado como um promissor território para investimento na produção de grãos, dentro do circuito produtivo e da logística de exportação através do CPS.

Segundo Amapá (2019), a rentabilidade com a produção de soja e milho para o setor privado seria o equivalente a R\$ 2,032 bilhões de reais, vislumbrando o crescimento que vem

ocorrendo na plantação de grãos no estado, conforme descreve: “a área plantada com grãos passou de 2,4 mil hectares em 2012 para aproximadamente 20 mil hectares em 2018” e “a produção, que era de menos de 8 mil toneladas há três anos, fechou 2017 com 50 mil toneladas” (AMAPÁ, 2019, p. 45).

Nesta perspectiva de política de complementariedade, observa-se que Amapá (2019) converge com Brasil (2019b) e Brasil (2017a) quando destaca:

Foram projetadas altas taxas de crescimento para a demanda de soja e milho, que podem ser justificadas pela migração da logística de grãos para o Arco Norte do país. Tal migração deve ocorrer em função da consolidação de investimentos previstos em infraestrutura de transporte que tendem a reduzir os custos logísticos dessas áreas em comparação com os custos dos complexos portuários das regiões Sul e Sudeste do país (BRASIL, 2017a, p.21).

Rodrigues et al (2020) afirmam que a discursiva de Brasil (2017a), Brasil (2019b) e principalmente Amapá (2019) apresentam o estado como um *menu* territorial, onde aos clientes, no caso, as grandes corporações, são oferecidas várias opções de uso do território, sempre pautado no discurso do desenvolvimento, a exemplo:

O Amapá conta com 2,4 milhões de hectares de recursos florestais, 500.000 hectares de cerrados para a produção de grãos e ainda conta com muitos recursos naturais como manganês, ferro e granito, portanto, é necessário ampliar e modernizar ainda mais o porto, para permitir que possa tornar-se mais relevante¹¹ (BRASIL, 2019b, p. 2).

Ainda na perspectiva de *menu* territorial, Aguiar (2007, p. 14) corrobora:

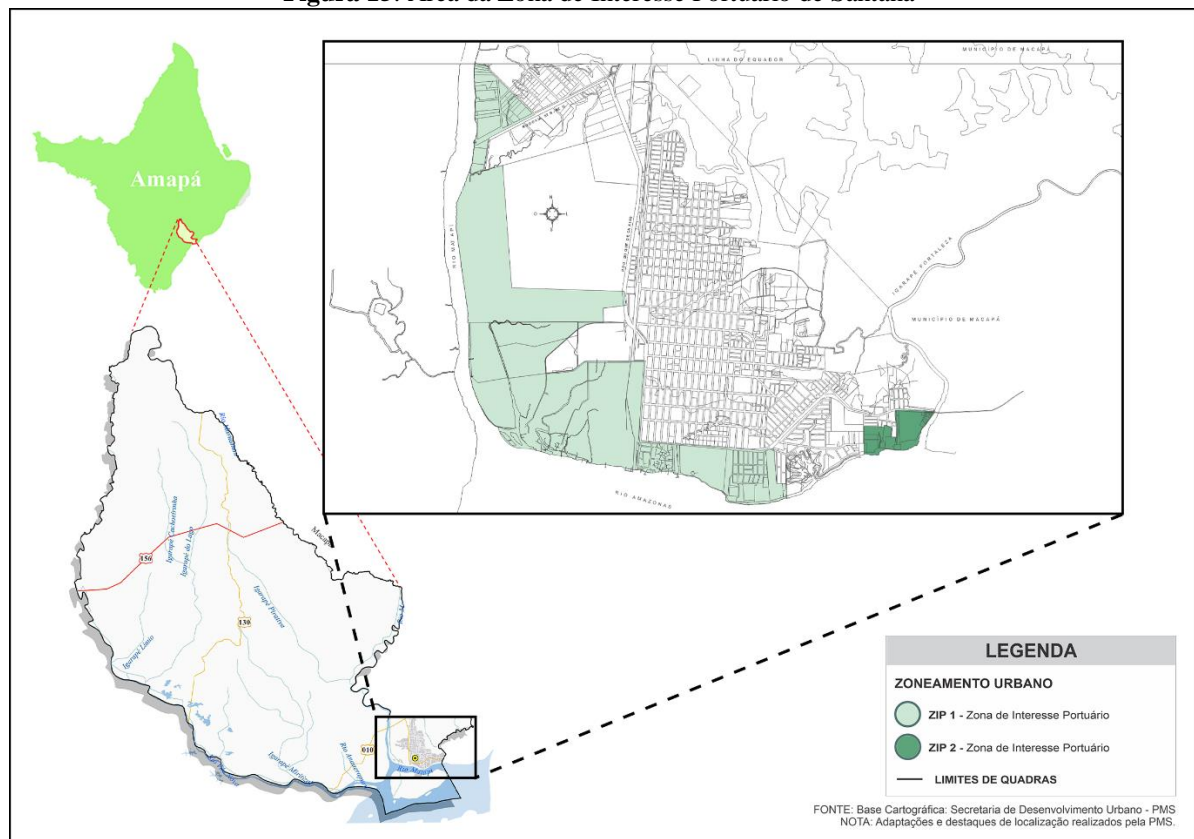
alguns empresários locais se movimentam para se beneficiarem do aquecimento do mercado de terras e de outras oportunidades de agenciamento dos interesses capitalistas. O encontro entre essas múltiplas e diversas territorialidades provoca reordenações espaço-temporais e consequentes conflitos e (re)acomodações.

No que concerne às políticas territoriais municipais, essas reordenações espaço-temporais também são percebidas no município de Santana, com destaque às políticas portuárias. O Plano Diretor Participativo – PDP de Santana (2006) é um desses exemplos, posto que estabelece o zoneamento de áreas urbanas e rurais do município, dividindo-as em macrozonas, na qual o CPS está localizado na macrozona urbana denominada Zona de Interesse Portuário³⁴ – ZIP (Figura 15), sendo que um dos objetivos do zoneamento urbano do município é:

³⁴ Zona de Interesse Portuário (ZIP) – caracteriza-se pelo uso e ocupação destinados às atividades portuárias e correlatas, localizando-se às margens das hidrovias do município (SANTANA, 2006).

planejamento da área portuária, com a elaboração de um plano que permita a instalação de um complexo portuário capaz de atender as futuras necessidades de importação e exportação do Estado, de forma articulada e principalmente ordenar a abertura da cidade para o Rio Amazonas (SANTANA, 2006, p.22).

Figura 15: Área da Zona de Interesse Portuário de Santana



Fonte: Santana (2006), adaptado pela autora, 2022.

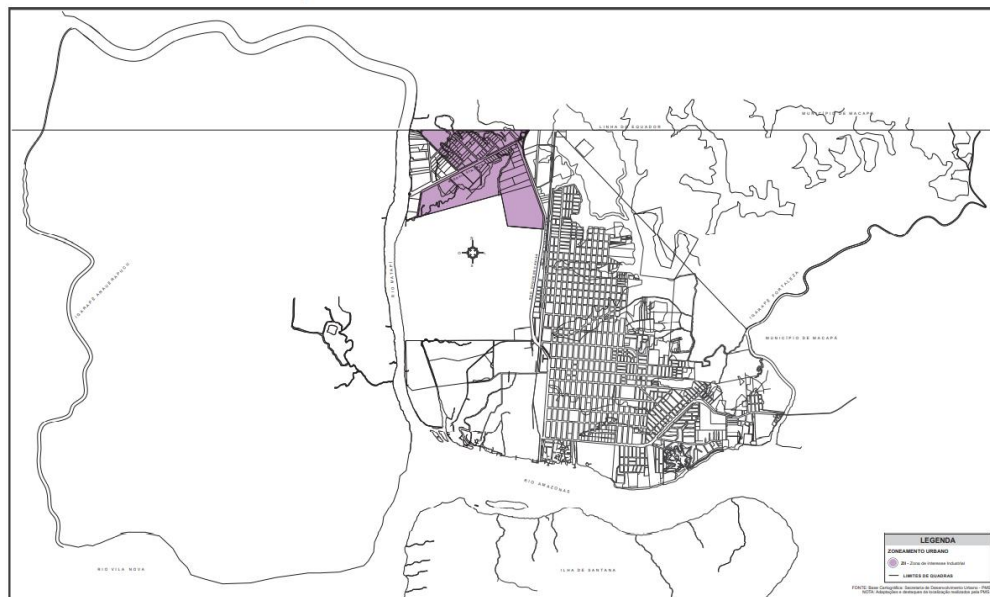
Os objetivos do zoneamento urbano de Santana convergem com os objetivos da Zona de Interesse Portuário (SANTANA, 2006, p. 25), que são:

- i) ampliar, ordenar e potencializar as atividades portuárias, comerciais e de serviços;
- ii) propiciar a redução de usos inadequados à área;
- iii) permitir o monitoramento e o controle ambiental;
- iv) otimizar a integração regional e internacional;
- v) promover o desenvolvimento econômico, social, ambiental e urbano.

Percebe-se que tanto nos objetivos do zoneamento urbano, quanto no da ZIP há um apontamento para a abertura do Porto de Santana ao recebimento de investimento das grandes corporações globais, ficando “sujeito à influência da política internacional e de interesses econômicos diversos, expressando a produção do espaço nesse território como um resultado de fricções globais contínuas” (AGUIAR, 2017, p. 50)

Outra macrozona de grande relevância neste documento é a Zona de Interesse Industrial³⁵ – ZII (Figura 16). Observa-se que entre a ZIP 1 e a ZII há uma complementariedade. Parte da ZIP (a parte que fica às margens do rio Matapi), local onde estão localizadas várias instalações privadas portuárias, tais como: Itaipava S/A, Bertolini, Belnave I, Reicon Santana, Porto Silnave Santana e Nort Log LTDA; encontra-se com a ZII, ou seja, onde exatamente termina uma, começa a outra.

Figura 16: Área da Zona de Interesse Industrial



Fonte: Santana, 2006.

Outra política, é o Plano Plurianual – PPA de 2018-2021³⁶, que logo na sua apresentação, ressalta a importância do CPS para o desenvolvimento do município, como uma “[...] estratégica para a região por apresentar vantagem geográfica com rotas reduzidas entre América do Sul e Europa. Logo, a localização do nosso território oferece vantagens para a implantação e/ou revitalização de transportes intermodais” (SANTANA, 2017, p. 9), destacando que “a Dimensão Estratégica do PPA 2018-2021 apresenta com visão de futuro o reconhecimento do município de Santana como uma cidade Portuária, característica esta que pretende dar sustentabilidade ao Desenvolvimento do Município e do Estado” (SANTANA, 2017, p. 9).

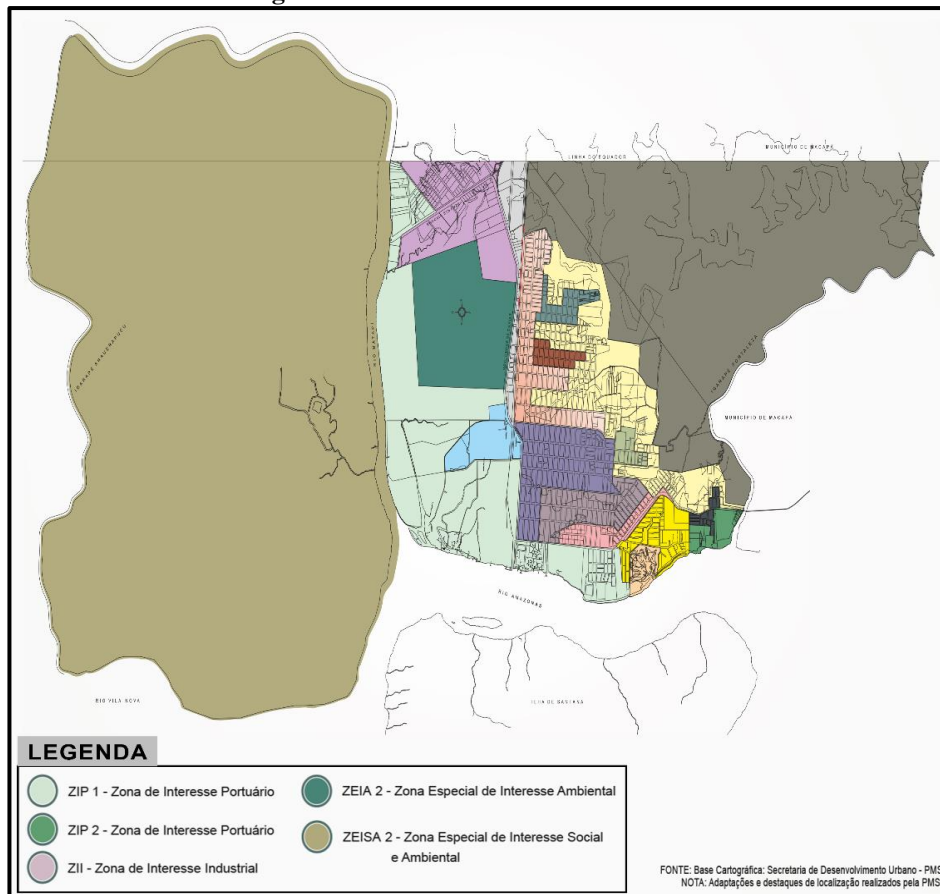
É relevante destacar, ainda no que concerne às políticas territoriais portuárias, que Santana, enquanto município com a segunda maior população do Estado, possui sua

³⁵ Zona Industrial (ZII) - caracteriza-se por atividades industriais de médio e grande porte e correlatas, com potencial de impacto ambiental significativo, e situa-se ao longo do prolongamento da Rodovia Duque de Caxias, lado esquerdo no sentido Santana/Macapá (SANTANA, 2006).

³⁶ Até julho de 2022 não estava disponível na PMS e nem na Câmara do Vereadores o PPA 2022 – 2025 de Santana.

concentração populacional localizada na Zona Mista de Alta Densidade - ZMAD (SANTANA, 2006), sendo que se encontram nesta zona as principais infraestruturas da cidade, bem como a sede administrativa da prefeitura. Desta forma, dispositivos legais³⁷ foram criados para expandir a macrozona urbana, a exemplo da Lei municipal nº 1.021/2013 que alterou a zona urbana, acrescentado a Gleba “Pau Furado”, que antes se caracterizava por uma Zona de Interesse Ambiental – ZIA, passando a compor – após a lei – a ZMAD 1, conforme mapa do zoneamento urbano de Santana (Figura 17).

Figura 17: Zoneamento urbano de Santana



Fonte: Santana (2006), adaptado pela autora, 2022.

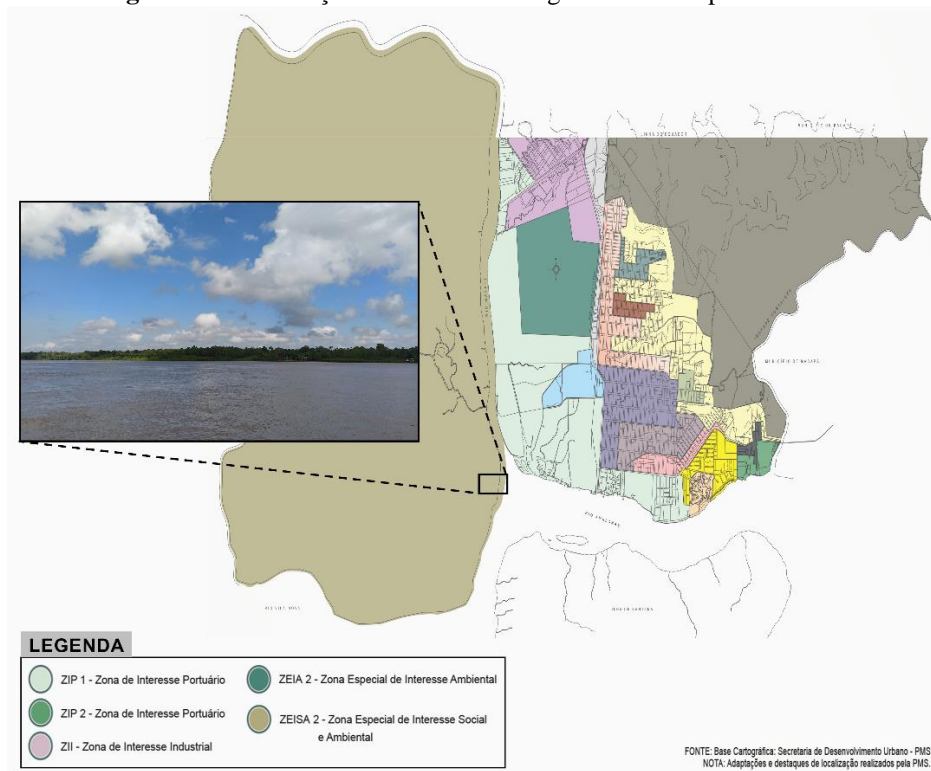
Ainda na análise da Figura 17, é relevante acrescentar que a empresa Plataforma Logística do Amapá, denominada complexo logístico portuário e industrial, autorizada pela ANTAQ em 2021 para atuar como um TUP, está localizada em uma Zona de Interesse Social e ambiental – ZEISA, que tem por objetivos: i - propiciar o remanejamento estratégico de habitação provenientes de áreas de riscos; ii - propiciar o parcelamento do solo urbano em áreas

³⁷ A Lei 949 de 2012 é outro exemplo de dispositivo jurídico que trata sobre o uso, ocupação e parcelamento do solo da macrozona urbana de Santana e corrobora para uma reconfiguração territorial do município.

que não cumprem a função social e de interesse a qual se destinam; e iii - incentivar mecanismo de controle ambiental dos recursos naturais existentes.

A localização deste empreendimento (Figura 18) chama a atenção por ser uma área de 169.523m² e de grande vegetação preservada, em uma zona de interesse social e ambiental. Aguiar (2017) ressalta, que “não é incomum os planejadores de grandes projetos e os investidores desconsiderarem em suas estratégias os grupos sociais (...), tratando regiões que consideram “remotas” como espaços vazios” (AGUIAR, 2017, p. 47).

Figura 18: Localização da Plataforma Logística do Amapá na ZEISA



Fonte: Santana (2006); Sardinha (2022), adaptado pela autora, 2022.

Outra política que merece destaque - e se dá por meio de um dispositivo jurídico – é a Lei 1.403/2022 que institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas³⁸ – PPP, parcerias que possuem um caráter estratégico, de complexidade, de especificidade, volume de investimento, longo prazo, riscos ou incertezas envolvidas e utilizam uma estrutura jurídica igual

³⁸ Segundo a Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a Parceria Público-Privada passa a ser entendida como “o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa” (Art. 2º), diferenciando-se da concessão comum, detalhada por meio da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei de Concessões). A concessão patrocinada constitui “a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado” (Art. 2º, § 1º). Já a concessão administrativa “é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens” (Art. 2º, § 2º) (MANZONI NETO, 2007).

ou equivalente aos contratos, com fins patrocinados ou administrativos, “inclusive à forma regida por legislação setorial, bem como a permissão de serviço público, ao arrendamento de bem público, ao gozo com garantia de direito real e a outros negócios público-privados” (SANTANA, 2022, p. 1). Para Silva (2009, p. 26) o programa é na realidade “o uso de um novo instrumento jurídico e financeiro para reordenar o território (...). Trata-se de um instrumento que irá impactar na reorganização das regiões e cidades, implicando em novos usos corporativos do território”.

Silva (2009, p.26) ainda destaca:

A conformação de uma PPP exige a presença de grandes construtoras, financiadores (os agentes responsáveis pelo crédito aos investimentos, dentre os quais se destacam os bancos internacionais e, no caso brasileiro, o BNDES e os fundos de pensão), empresas de *rating* (que calculam o risco-país, empresas seguradoras (o contra-risco político, risco de inconversibilidade e risco de violência política, guerra ou conflitos civis). Ora, atuando em praticamente todas as etapas de constituição de uma PPP – desde a delimitação dos investimentos, a elaboração dos contratos, até uma provável auditoria nos serviços prestados.

O que se observa é que as políticas territoriais portuárias municipais, sejam no PDP de Santana (2006), no PPA 2018 -2021 (2017), ou na criação de dispositivos jurídicos, seguem a mesma entonação pelos grandes agentes econômicos em relação ao CPS, como uma atividade econômica fundamental para o desenvolvimento econômico do município e do estado do Amapá, sendo intensificadas a partir da inserção deste complexo, no corredor logístico do Arco Norte e do uso corporativo deste território, principalmente a partir da chegada de agentes econômicos ligados ao setor portuário/agronegócio.

4.1. Territorialização de agentes portuários no Amapá

A territorialização de grandes agentes econômicos vem evidenciar aquilo que assinala Wilmsmeier e Monios (2018) acerca da expansão de portos: os portos, ao compor um determinado espaço, não se produzem de maneira espontânea e natural, mas são construídos, moldados por diferentes articulações e relações, sejam econômicas ou políticas, baseadas na mudança de construções espaciais e escalares.

Sendo assim, é relevante discorrer sobre a periodização do uso do território do CPS, o qual se dará neste trabalho com a construção do primeiro porto voltado para exportação de *commodities*, o Porto da ICOMI, na década de 1950 até o *boom* de instalações privadas corporativas, dias atuais, ligadas principalmente à expansão do agronegócio no Brasil. Santos (2006, p. 20) destaca que uma periodização é necessária, pois os usos são diferentes nos diversos momentos históricos:

Cada periodização se caracteriza por extensões diversas de formas de uso, marcadas por manifestações particulares interligadas que evoluem juntas e obedecem a princípios gerais, como a história particular e a história global, o comportamento do Estado e da nação (ou nações) e, certamente, as feições regionais (SANTOS, 2006, p. 20).

Essa periodização será analisada em cinco fases, que são: Porto Icomi, Porto de Santana, Expansão do CPS para o Rio Matapi, CPS e Área de Livre Comércio de Macapá e Santana e CPS e o agronegócio.

1ª Fase: Porto da ICOMI (1950 a 1997) - Exportação de manganês

A primeira fase é iniciada com a construção do Porto da Icomi, na década de 1950, e sua funcionalidade começa em 1957, com a primeira exportação de manganês ao mercado internacional. Este porto ficou ativo até 2013, quando houve seu desabamento (Figura 19), período em que o Porto já pertencia à multinacional suíça Zamin Ferrrous.

Figura 19: Desabamento do Porto da Zamin



Fonte: Autora, 2022.

Segundo Porto (2003, p.122), o Porto Icomi tinha a seguinte relevância:

A primeira remessa de manganês do Amapá ao mercado internacional foi de 668.276 toneladas e correspondia a 83,7% da exportação nacional deste minério, em 1957, permanecendo em posição de destaque na exportação mineral até a meados da década de 1980 (...), quando a produção de Carajás começou a ser exportada.

Depois que a Icomi paralisou suas atividades de mineração no Estado do Amapá no final da década de 1990 – especificamente em 1997 -, a participação do Amapá em exportações

de minérios no cenário nacional ficou abalada. A área de Carajás, no Pará, passou a ser muito mais atrativo para o grande capital. No entanto, nas primeiras décadas do século XXI, um novo acionamento foi feito para exploração mineral no Amapá, por corporações multinacionais³⁹, através da exploração de minério de ferro, no município de Pedra Branca do Amapari. Devido à forte demanda desta matéria-prima no mercado mundial, principalmente chinesa, além das preocupações com a demanda global, o preço deste *commodity* chegou a níveis elevadíssimos⁴⁰, propiciando grande rentabilidade para os investidores do setor.

Todavia, quando ocorreu o desabamento do porto da Icomi, período em que o porto já era operacionalizado pela empresa Zamin Ferrous, as atividades de exportação de minério de ferro são paralisadas e somente no final de 2021, quando a empresa Dev Mineração passou a ser a nova proprietária da mineradora, ocorreu o retorno das exportações, através da utilização da infraestrutura do Porto de Santana (CDSA).

A empresa Dev Mineração, *joint venture* da multinacional inglesa Cadence Minerals, em parceria com a Indo Sino, assumiu as atividades de exploração mineral na mina em Pedra Branca do Amapari, a usina de beneficiamento, a estrada de ferro e o terminal de uso privativo da Zamin (antigo porto da Icomi), apresentando intencionalidade de expansão dos investimentos em todas as infraestruturas adquiridas.

A análise desse acionamento é importante, posto que, novamente o Amapá é apresentado como exportador do *commodity* de ferro, dentro de uma visão neoextrativista:

O neoextrativismo está no centro da acumulação contemporânea. De fato, como vários autores salientaram, o aumento do metabolismo social do capital no quadro do capitalismo avançado exige cada vez mais para a sua manutenção de maior quantidade de matérias-primas e energias, o que se traduz numa maior pressão sobre os recursos naturais e territórios (SVAMPA, 2019, p.18)⁴¹.

2ª Fase: Porto Organizado de Santana (Porto de Santana) – a partir de 1982

Um outro marco dentro desta periodização, é o Porto Organizado de Santana, que é público, teve o início de sua construção em 1980 (período em que era denominado Porto de

³⁹ Esse acionamento retoma com a chegada da empresa Mineração Pedra Branca do Amapari (MPBA), vendida no ano de 2010 para o grupo australiano Beadell Resources Limited (BRL), e da Mineração e Metálicos S.A (MMX), que foi vendida à Anglo American, e depois a Zamin Ferrous.

⁴⁰ O minério de ferro obteve preços superiores a US\$ 150/tonelada em 2021, em razão da demanda global e do lento aumento na produção. Disponível em: <https://www.ourinvest.com.br/artigo/exportacoes-e-rentabilidade-minerio-de-ferro>.

⁴¹ Citação original: el neoextractivismo se encuentra en el centro de la acumulación contemporánea. Efectivamente, como varios autores han señalado, el aumento del metabolismo social del capital en el marco del capitalismo avanzado exige cada vez más para su mantenimiento mayor cantidad de materias primas y energías, lo cual se traduce por una mayor presión sobre los bienes naturales y territorios.

Macapá), sendo inaugurado em 6 de maio de 1982, com a finalidade original de atender a movimentação de mercadorias por via fluvial, transportadas para o Estado do Amapá e para a Ilha de Marajó. Foi administrado pela Companhia Docas do Pará – CDP – até 2002, quando, através do Convênio de Delegação nº 009/02 firmado em 14 de dezembro de 2002, entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o município de Santana – AP, passou para os domínios da Companhia Docas de Santana – CDSA (Figura 20).

Figura 20: Área administrativa da CDSA



Fonte: Autora, 2021.

Neste período, o Porto de Santana também foi acionado para exportar grandes quantidade de *commodities* explorados no estado, a exemplo da Amapá Celulose S/A (AMCEL); Mineração Pedra Branca do Amapari (MPBA); Sambazon - Açaí do Amapá; Mineração Vila Nova; MMX e; Mineral e Metais, entre outros. Algumas destas empresas não atuam mais no estado do Amapá, entretanto, outras foram instaladas, tais como a Soreidom Brasil e a Dev Mineração.

O Porto de Santana, é um dos 36⁴² Portos Públicos Organizados do país (Figura 21) e exerce a função de Autoridade Portuária, com delegação municipal, logo, o superintendente desta companhia é definido pela prefeitura de Santana. Sua área é compreendida por instalações

⁴² Atualmente existem 36 Portos Públicos Autorizados, sendo 18 autorizados por delegação estadual ou municipal, 17 por Companhias Docas e 01 por autorização estadual. Todos esses portos são de competência do Ministério de Infraestrutura. Dados adquiridos no site da Ministério de Infraestrutura, vide <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario>

portuárias e infraestruturas de proteção e de acesso ao porto, caracterizando-se como um porto marítimo⁴³.

Figura 21: Mapa dos Portos Públicos Organizados do Brasil



Fonte: Organizado pela autora e elaborado por Jesus, 2022.

3ª fase: Expansão do CPS em direção ao Rio Matapi – Década de 1980

Dentro desta periodização do uso do território, é necessário tecer alguns comentários acerca de expansão do CPS em direção ao Rio Matapi, por conta da criação do Distrito Industrial, na década de 1980. Esta criação propiciará uma demanda portuária para escoamento e recebimento de mercadorias via Rio Matapi, devido a instalação de empresas na Zona de

⁴³ O porto é considerado marítimo quando ele passa a receber embarcações de linhas oceânicas (BRASIL, 2015).

Interesse Industrial (ZII) de Santana, a exemplo: Norte Log LTDA, Reicon Santana, Silnave Santana, Itaipava S/A, Transporte Bertolini LTDA e Belnave (Figura 22).

Figura 22: Empresas com Instalações Portuárias via Rio Matapi

Empresa Transporte Bertolini LTDA



Empresa Silnave Santana



Empresa Reicon Santana



Empresa Norte Log LTDA



Fonte: Autora, 2022.

Todas as empresas acima mencionadas possuem registros de funcionamento junto à ANTAQ. Algumas, apesar de atuarem neste distrito há mais de 20 anos, passaram a regularizar sua atuação portuária somente nos últimos cinco anos. Entretanto, o município de Santana criou a Lei nº 457 em 1999, a qual já dispunha sobre a criação de um Parque Industrial de Santana. A lei surgiu em um momento o qual a cidade já estava conformatada como ente federativo, desde a sua municipalização, em 17 de dezembro de 1987.

Estas ações normativas expressam o crescimento do CPS de forma complementar aos portos do Rio Amazonas; contínua, pelo modal hidroviário (Rio Amazonas -Rio Matapi), mas também descontínuo; pela distância geográfica dos portos (Rio Amazonas – Rio Matapi) e pela utilização de modais rodoviários diferentes para os portos que estão localizados no rio Amazonas (Rodovia 156) e os portos que estão localizados no rio Matapi (AP 440).

4ª fase: CPS e Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – a partir de 1992

Na década de 1990, um novo uso do território foi apresentado ao CPS, a partir da criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS, onde, tanto a CDSA, quanto as instalações portuárias privadas do complexo, passaram a ser acionadas devido ao crescimento das importações favorecidas pela normatização da ALCMS, através da redução de impostos. Por conta do aumento de recebimento de produtos para o consumo interno, via importação, fez-se necessária a implantação de novos sistemas de engenharias, a exemplo da construção do Píer II, realizado em 1998.

5ª fase: Expansão de Instalações Portuárias Privadas e o Agronegócio

A partir de 2012, com a chegada da Companhia Norte de Navegação e Portos – Cianport (contratada da holding Fiagril, com investimento do capital chinês), o uso do território corporativo foi apresentado ao CPS, e, seguindo a lógica de “aniquilar o espaço pelo tempo” e ter acesso aos mercados mundiais, principalmente os da China, redirecionamentos de rotas logísticas passaram a compor as estratégias do capital em escala global, a exemplo do Arco Norte no Brasil.

O CPS passará, a partir de então, a receber um crescimento de novos agentes econômicos vinculados à logística de exportação de *commodities*, os quais estão ligados ao agronegócio pela sua localização privilegiada e condições naturais favoráveis. O detalhamento da inserção destas empresas no Amapá será apresentado no próximo subitem desta seção.

Como forma de sintetizar a periodização do uso do território portuário em Santana -AP, desde do primeiro porto construído para exportação de *commodities* (o Porto da Icomi) até o *boom* de instalações privadas corporativas no CPS, foi construído um quadro analítico deste processo, o Quadro 05. Este quadro demonstra que “um período histórico pode ser reconhecido por uma dada feição do território ou, em outras palavras, pela existência de uma base técnica e de uma organização da vida política, econômica e social” (SILVEIRA, 2011, p. 4).

Quadro 05: Periodização do uso do território portuário santanense

Fase	Período	Características do uso do território
1º Fase	Porto da Icomi -1950 a 1997 (com a saída da Icomi do estado do Amapá)	Na década de 1950 houve a construção do Porto da Icomi com o objetivo de atender as demandas infraestruturais para escoar o minério do município de Serra do Navio, período da 2ª guerra mundial (1939-1945) e depois guerra fria, onde a necessidade de minério era fundamental para o grande investimento em material bélico. A Icomi deixou o estado do Amapá em 1997 e, a partir daí, várias empresas ligadas à mineração passaram a atuar no seu lugar. Em 2013, já

		caracterizado como TUP, e sob o domínio da empresa Zamin Ferrous, o porto desabou, finalizando ali suas atividades portuárias. A partir de 2021, através da empresa Dev Mineração, <i>joint venture</i> , da multinacional inglesa Cadence Minerals, em parceria com a Indo Sino, retornaram as atividades através do Porto de Santana (CDSA), projetando fazer investimento para a reativação deste TUP.
2º fase	Porto de Macapá (atual Porto de Santana) de 1982, administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP) e, a partir de 2002, transferida para Companhia Docas de Santana (CDSA).	A partir da inauguração do Porto de Santana (antes denominado de Porto de Macapá) em 6 de maio de 1982, ocorreu uma intensificação do escoamento de <i>commodities</i> por este porto, a exemplo da Amapá Celulose S/A (AMCEL); Mineração Pedra Branca do Amapari (MPBA); Sambazon - Açaí do Amapá; Mineração Vila Nova; MMX e; Mineral e Metais, entre outros. Ao mesmo tempo em que algumas destas empresas não atuaram mais no estado do Amapá, outras foram instaladas. Em 2002, a partir do Convênio de Delegação nº 009/02, firmado em 14 de dezembro de 2002, o Porto teve sua administração e exploração transferidas à empresa pública Companhia Docas de Santana (CDSA), vinculada à prefeitura de Santana.
3º Fase	Ampliação do CPS através do Distrito Industrial - década de 1980.	Com a criação do Distrito Industrial, na década de 1980, surgiu uma demanda por escoamento portuário pelo Rio Matapi, a exemplo da instalação de empresas: Norte Log LTDA, Reicon Santana, Silnave Santana, Itaipava S/A, Transporte Bertolini LTDA e Belnave, que necessitavam de recebimento para escoamento e recebimento de mercadorias. O município de Santana criou a Lei nº 457/99, que dispõe sobre a criação do Parque Industrial de Santana, momento este em que Santana já estava conformata como ente federativo, a partir da sua municipalização em 17 de dezembro de 1987. Estas ações normativas expressaram o crescimento do CPS de forma complementar aos portos do Rio Amazonas, contínua pelo modal hidroviário (Rio Amazonas -Rio Matapi), mas também descontínua pela distância geográfica dos portos e pela utilização de modais rodoviários diferentes para os portos que estavam localizados no rio Amazonas e os portos que estavam localizados no rio Matapi.
4º fase	Área de Livre Comércio (a partir de 1991)	Nova funcionalidade para CDSA e instalações portuárias privadas, através do crescimento das importações favorecidas pela normatização da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (redução de impostos). A partir da ALCMS e, conseqüentemente, com o aumento de recebimento de produtos para o consumo interno, fez-se necessária a implantação de novos sistemas de engenharias, a exemplo da construção do Píer II, realizado em 1998.
5º fase	Agronegócio (a partir de 2012 até os dias atuais)	Esse novo uso do território portuário iniciou em 2012, com a empresa Cianport (contratada da <i>holding</i> Fiagril, com investimento do capital chinês), e começou por meio de contrato de uso temporário com a CDSA, sendo alterado no decorrer de sua permanência. Em 2014, teve a chegada da empresa Caramuru Alimentos, atuando principalmente com farelo de soja. Em 2019, a empresa Ipiranga Produtos de Petróleo recebeu autorização junto à ANTAQ, através de um TUP, para atuação com a movimentação e/ou armazenagem de grãos líquidos. Em 2021, mais um TUP foi autorizado pela ANTAQ, denominada Plataforma Logística do Amapá, voltada para o transbordo entre barcas fluviais e navios oceânicos, armazenagem de grãos vegetais e movimentação e armazenagem de granel líquido. Em 2016, foi realizada a primeira exportação de soja do Amapá. Em 2020, ocorreu a primeira atracação de um navio PANAMAX - navio de grande porte -, essencial na logística de exportação. Novos territórios foram acionados, a exemplo do Distrito da Ilha de Santana (com a autorização pela ANTAQ, em 2014, para a construção de um TUP pela Cianport, e em 2021, com autorização pela ANTAQ, de uma Instalação Portuária de Apoio pela empresa Caramuru). O CPS foi expandido, principalmente por conta da importância na logística de exportação de <i>commodities</i> , em destaque aos relacionados ao agronegócio.

Fonte: Elaborado pela autora, 2022.

4.2. Agentes espaciais, escalas de ação e as políticas territoriais portuárias no estado do Amapá

O CPS é um dos principais ajustes espaciais que caracterizam Santana, pois é de extrema relevância na rede urbana local, regional e global, sendo este fato confirmado da seguinte forma: i) local: quando produto que sai pelo porto e vêm de outros municípios; ii) regional: quando ocorre o processo de conectividade como outras cidades de outros estados (com o exemplo das relações estabelecidas com Belém, Santarém e Manaus); iii) global: quando mantém relações com outros países, em destaque: China, Alemanha, Rússia, Espanha, Japão, Portugal e Holanda, devido à proximidade física com os maiores mercados consumidores mundiais de *commodities* agrícolas/grãos.

É neste cenário de proximidade com os mercados mundiais de exportação de *commodities*, que os agentes econômicos portuários (como a Cianport, Caramuru Alimentos, Plataforma Logística do Amapá LTDA, Ipiranga, Itaipava e Teconap, por exemplo) começam a se instalar no Município de Santana, e alguns dos motivos estão interligados com: o estrangulamento dos portos do sul; a proximidade com o mercado externo (Estados Unidos, Europa e principalmente China); as políticas territoriais de Estado para o crescimento de exportações (de *commodities*) via região amazônica, a exemplo dos corredores logísticos de exportação do Arco Norte; o financiamento de bancos e ativos financeiros externos na construção de portos e armazéns de estocagem de grãos.

O CPS, conforme descrito por Brasil (2017b), caracteriza-se pelo Porto de Santana, o Terminal de Uso Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá (situado a 2km a montante do Porto de Santana) e o Terminal de Uso Privativo Cianport (localizado na Ilha de Santana, defronte ao Porto de Santana, na margem oposta do Rio Amazonas) (Figura 23). No entanto, acredita-se que esta compreensão precisa ser redimensionada, pois, com base em pesquisas documentais de órgãos federais, estaduais e municipais, constatou-se uma ampliação deste complexo.

Figura 23: Complexo Portuário de Santana

Fonte: Brasil, 2017b.

Devido as instalações portuárias estarem localizadas em áreas de marinha⁴⁴, foram feitas várias solicitações⁴⁵ junto à Superintendência de Patrimônio da União - SPU, através do Ministério da Economia, sobre informações⁴⁶ das áreas ocupadas no Porto de Santana e seu entorno. A primeira solicitação foi feita no dia 21 de julho de 2021, sendo indeferida em 1ª e 2ª instância⁴⁷, com a justificativa de perda de todos os dados (processos, bases vetoriais e plantas cartográficas, memoriais descritivos) por conta do apagão de energia elétrica ocorrido no Estado do Amapá em novembro de 2020. No entanto, no final do mês de setembro de 2021, em forma digital, a SPU enviou a área presumida (Figura 24) da área de marinha somente de parte do município de Santana.

⁴⁴ O Decreto-Lei nº. 9.760/1946, em seu artigo 2º, define a área de marinha como as áreas que possuem: [...] uma profundidade de 33 (trinta e três) metros, medidos horizontalmente, para a parte da terra, da posição da linha do preamar-médio de 1831: a) os situados no continente, na costa marítima e nas margens dos rios e lagoas, até onde se faça sentir a influência das marés; b) os que contornam as ilhas situadas em zona onde se faça sentir a influência das marés. Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo a influência das marés é caracterizada pela oscilação periódica de 5 (cinco) centímetros pelo menos, do nível das águas, que ocorra em qualquer época do ano.

⁴⁵ Estas solicitações foram feitas através da Controladoria Geral da União – CGU, pela plataforma fala.br - Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação.

⁴⁶ As informações solicitadas a SPU, foram: 1 – Quais áreas de marinha já foram concedidas no entorno da Companhia Docas de Santana de dezembro de 2020 a 2021? Gostaria de dados espaciais destas áreas; 2 – Existe mapas das áreas concedidas para atividades econômicas nas áreas de marinha? Como posso acessá-los? Quais são essas atividades econômicas? Gostaria que a SPU - Amapá disponibilizasse essas informações, documentos; 3 – Já foram concedidas terras para atividades econômicas no município de Santana, Macapá, Mazagão ou em outros municípios nas áreas de responsabilidade da SPU? Quais foram as atividades? Para quais empresas? 4 – Existe um memorial descritivo destas empresas? Há uma descrição desses empreendimentos e localização? Gostaria de ter acesso a estas informações; 5 – Quais as áreas zoneadas relacionadas as atividades econômicas? Gostaria de ter acesso a estes mapas.

⁴⁷ No pedido feito à SPU em 2ª instância foram solicitadas informações do Porto de Santana e seu entorno após o mês de novembro de 2020, (período em que ocorreu o apagão no estado do Amapá). Ainda assim, as solicitações não foram atendidas.

Figura 24: Área Presumida da Marinha no Município de Santana



Fonte: SPU, 2021.

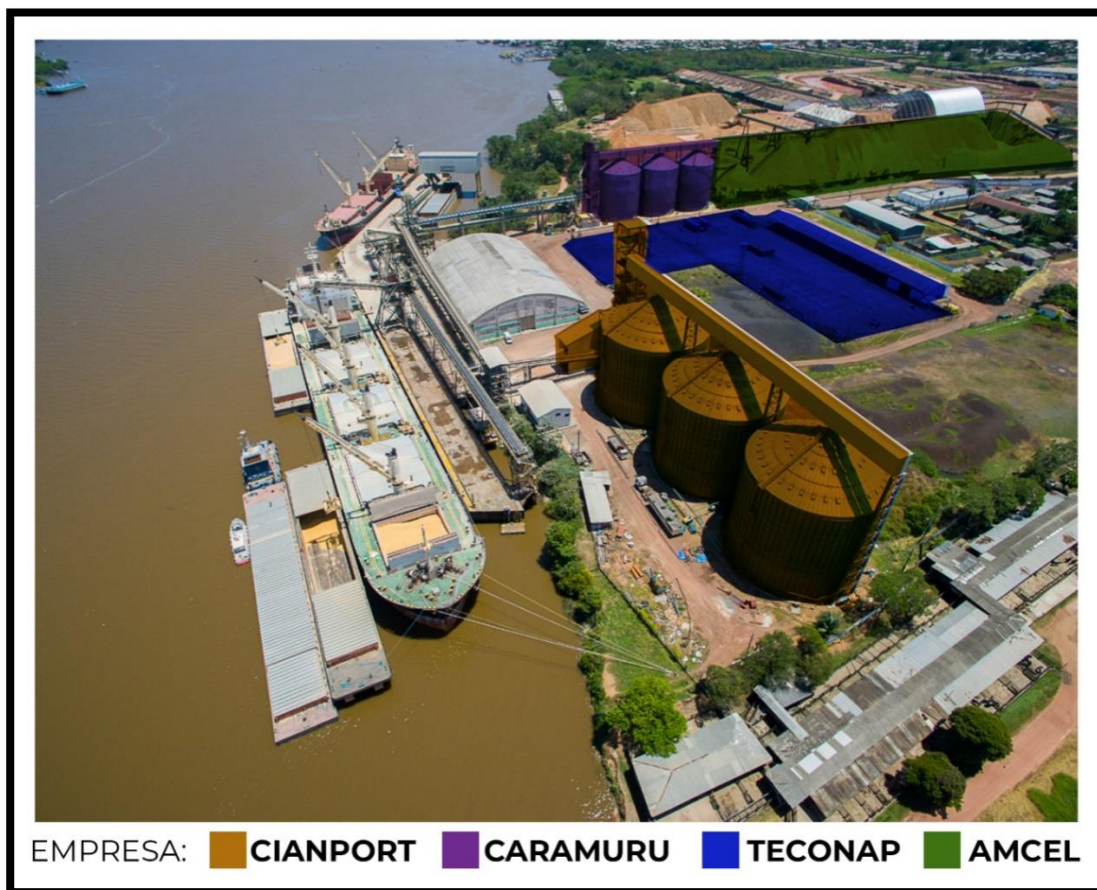
Dentro da poligonal do Porto de Santana se encontram quatro empresas privadas autorizadas pela ANTAQ (Figura 25), com utilização de áreas por arrendamento⁴⁸, a saber: a AMCEL, a Caramuru Alimentos, a Companhia Norte de Navegação e Portos – Cianport, e mais recentemente (em setembro de 2021, a ANTAQ autorizou o arrendamento de mais uma empresa) a TECONAP S/A, para a implantação do primeiro terminal de *containers* do Amapá.

Santos (2006, p. 37) assevera:

A presença numa localidade de uma grande empresa global incide sobre a equação do emprego, a estrutura do consumo consumptivo e do consumo produtivo, o uso das infraestruturas materiais e sociais, a composição dos orçamentos públicos, a estrutura do gasto público e o comportamento das outras empresas, sem falar na própria imagem do lugar e no impacto sobre os comportamentos individuais e coletivos, isto é, sobre a ética. Acrescentem-se a tudo isso as inflexões exigidas da política nos planos federal, estadual e municipal para atender às necessidades de instalação, permanência e desenvolvimento das empresas.

⁴⁸ Arrendamento consiste na cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado para exploração, por prazo determinado mediante celebração de contrato e sempre precedida de licitação (BRASIL, 2019).

Figura 25: Empresas instaladas dentro do Porto de Santana



Fonte: Cianport (2021), adaptado pela autora, 2022.

No que tange às empresas que estão dentro do Porto de Santana, a Cianport⁴⁹, é controlada pela *holding* Fiagril Participações S.A. É uma empresa de logística na Amazônia com estrutura para transbordo e armazenagem no Porto de Santana, voltada para o transporte de grãos, fertilizantes e derivados.

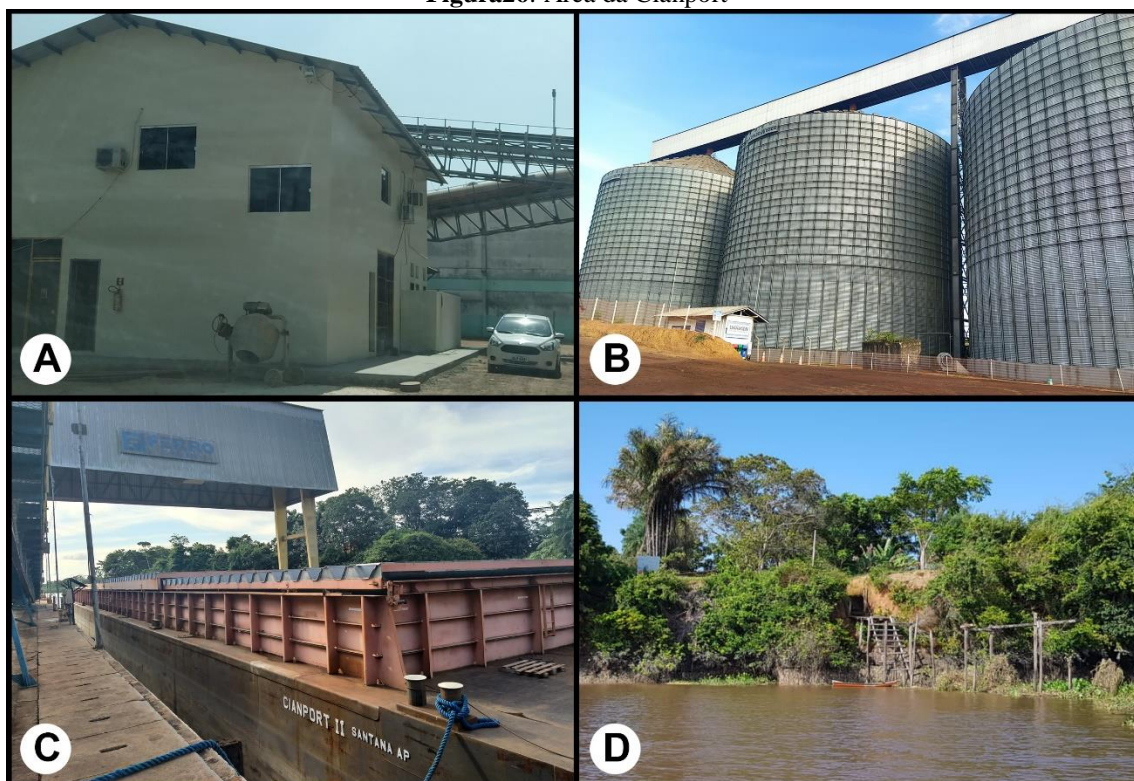
A principal subsidiária da Fiagril Participações S.A., com 60% dos negócios da *holding*, é Fiagril Ltda, através do monocultivo de grãos, produção de biodiesel e distribuição de agroquímicos. Esta informação se faz necessária, posto que, a subsidiária em questão, da mesma *holding* que controla a Cianport, “teve participação majoritária vendida para a empresa chinesa Hunan Dakang Pasture Farming Co. Ltd., em 2016, com assessoria do negócio realizada pelo Rabobank (AGUIAR, 2017, p. 65).

⁴⁹ A Cianport foi fundada em dezembro de 2011, por investidores nacionais (Fiagril Participações S.A. e Agro Soja Comércio e Exportações de Cereais Ltda), com experiência em comercialização e industrialização de grãos na região Centro-Oeste, em busca de alternativas para maior competitividade do agronegócio. Cabe assinalar que, em 2012, a diretoria do BNDES aprovou financiamento de R\$ 75,9 milhões para a Companhia Norte de Navegação e Portos S/A (Cianport). Os recursos partiram do Fundo de Marinha Mercante (FMM), vide https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20121220_hidroviario.

Neste sentido, a China vem se destacando nos investimentos em infraestrutura logística no país em relação a outros capitais, onde sua atuação influencia diretamente na demanda de *commodities* agrominerais exportados pelo Brasil e nas rotas e destinos dos investimentos diversos. Apesar de seus investimentos maciços, a Cianport, “é o único investimento de origem chinesa claramente identificável” (AGUIAR, p. 65), em terminais portuários.

A Cianport (Figura 26 A – prédio administrativo, 26 B – silos da empresa, 26 C – barcaças da empresa e 26 D – área da TUP), possui ainda autorização para a construção de um TUP na Ilha de Santana (fora do Porto Organizado), concedida em 2014 pela ANTAQ para movimentação e ou armazenagem de granel sólido (soja e farelo de soja) e granel líquido (óleos degomados e refinados). Em 2019, através de um termo aditivo, a ANTAQ prorrogou o início da operação da instalação portuária no distrito da Ilha de Santana por mais seis meses.

Figura26: Área da Cianport



Fonte: Sardinha, 2021.

Outra empresa, é a TECONAP, empresa mais recente no Porto de Santana, com sua chegada em 2021, com o objetivo de implantar um terminal de *containers*. Este terminal, já está em construção, possuindo 25.000,00 m² de área de pátio e 3.000,00 m² de armazém para *container* e cargas especiais. Todos os armazéns e pátios são alfandegados (zona primária), informatizados e monitorados 24 horas por dia.

A TECONAP funcionará como um entreposto, onde os *containers*, após armazenados, serão encaminhados para outros portos da região amazônica, do Brasil e internacionais (CDSA, 2021). É relevante destacar que esta empresa também está licenciada como operadora portuária privada no Porto de Santana. A TECONAP seria a constituição de “novas bases técnicas e as novas bases econômicas criam as condições materiais e políticas de uma ampliação do contexto que interessa primordialmente às atividades mais importantes” (SANTOS, 2001, p. 37).

Outra empresa instalada no Porto de Santana, é a Caramuru Alimentos⁵⁰, que foi fundada em 1964 no estado do Paraná, possuindo filiais nos estados de Goiás, Paraná, Mato Grosso e São Paulo, nos segmentos animal, industrial, produtos de consumo, *commodities*, biodiesel e logística. O Grupo Caramuru também se destaca pela logística de movimentação de produtos e grãos, possuindo terminais portuários no Porto de Santos – SP, Tubarão – ES e em Santana – AP; além de uma ETC no município de Itaituba, no Distrito de Miritituba – PA.

Esta empresa está no Amapá desde de 2014, e atuava através de contrato de uso temporário (concessões que eram renovadas a cada seis meses) no Porto de Santana. No entanto, em agosto de 2021, na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) ela arrematou em leilão, pelo valor de R\$ 5.850.000,00, o direito de uso de uma área no Porto de Santana por 25 anos.

Este arremate foi celebrado por autoridades políticas do Estado, a exemplo do prefeito de Santana, o Sr. Sebastião Rocha, o Superintendente da CDSA, o Sr. Edival TorK:

“Estamos aqui na Bolsa de Valores de São Paulo, eu e o Edval Tork, presidente das Docas de Santana, e celebrando aqui né o resultado do leilão de uma das áreas pra arrendamento dentro da Companhia Docas de Santana. Resultado muito bom, R\$ 5.850.000,00 no lance, esse dinheiro de maneira parcelada vai como arrecadação pra própria Docas de Santana, mais o que é muito importante é que os investidores estão acreditando no Amapá, estão acreditando em Santana, estão acreditando na Docas de Santana e que além desse recurso do lance né, o Porto de Santana vai receber aproximadamente 40 milhões de investimentos pra modernização, pra melhorar o desempenho portuário, gerando emprego, renda e oportunidade pra nossa gente de Santana” (Instagram pessoal do prefeito @balarocha, publicado em 13 de agosto de 2021).

“Com a empresa Caramuru em Santana, temos uma grande perspectiva de desenvolvimento, com a geração de empregos e renda. Santana ganhara muitos investimentos daqui pra frente” (Instagram pessoal do prefeito @balarocha, publicado em 22 de setembro de 2021).

“Foi um bom resultado. Tenho certeza que com a empresa Caramuru operando, o município de Santana ganhará novos rumos em sua economia. Teremos um grande avanço” (Edival Tork, em redes sociais, 2021).

⁵⁰ Caramuru Alimentos no site institucional (https://www.caramuru.com/institucional/?page_id=48) é apresentada por ter se tornado o principal grupo brasileiro no processamento de soja, milho, girassol e canola.

A área arrendada é de 5.118,90 m², sendo 4.326,02 m² destinados aos silos de armazenamento para exportação de farelo, farelo hipro e milho em grãos; 767,50 m² à construção de correias transportadoras e 25 m² para instalação de balanças de fluxo.

É relevante acrescentar que, em 2021, esta empresa recebeu autorização da ANTAQ para a construção de uma Instalação Portuária de Apoio na Ilha de Santana, com o registro denominado Porto Primavera, fora da poligonal do Porto Organizado de Santana. Portanto, esta empresa possui duas formas de atuação dentro do CPS, uma, como arrendada do Porto de Santana (Figura 27), utilizando toda a infraestrutura do porto, e outra, como instalação privada, na Ilha de Santana, para ampliação de seu uso no território santanense.

Figura27: Área arrendada pela Caramuru



Fonte: Autora, 2021.

A Amapá Florestal Celulose S/A – AMCEL⁵¹, é outra empresa que possui área arrendada dentro do Porto de Santana, conforme a Figura 28 (A – área administrativa da empresa, B – empilhamento de madeira no pátio da empresa, C – cavaco de eucalipto), com uma área de 25.502,173 m². A empresa utiliza a infraestrutura portuária para movimentação e armazenagem de toras, cavacos de madeira, biomassa e paletes de madeira para exportação. Em 2006, a multinacional Nippon Paper Group assumiu o controle acionário da AMCEL, passando a receber investimentos da multinacional Nippon Yusen Kaisha – NYK, grande multinacional japonesa de logística.

⁵¹ A empresa Amcel – Amapá Florestal e Celulose S.A no site institucional (<http://www.amcel.com.br/#home/>) como empresa brasileira de manejo florestal sustentável, cujo objetivo é reflorestar, processar e exportar cavacos de eucalipto, para suprir de matéria-prima a indústria de celulose, papel e produtos de madeira. Foi criada em agosto de 1976 como subsidiária do Grupo CAEMI, iniciando os plantios de Pinus em 1977. Em 1996, a Champion Papel e Celulose adquiriu os direitos acionários da Amcel e em 2000 a International Paper do Brasil Ltda., assumiu o grupo Champion. Em 2004, a empresa optou pela substituição dos plantios de *Pinus spp.* por *Eucalyptus spp.* Atualmente o controle acionário da AMCEL pertence aos Grupos Japoneses, Nippon Paper Industries e NYK – Nippon Yusen Kabushiki Kaisha. A Amcel possui sob sua propriedade fundiária cerca de 130 mil hectares disponíveis para o plantio de florestas renováveis de eucalipto somados a 180 mil hectares de reservas nativas, o projeto florestal abrange sete municípios do estado do Amapá.

Figura 28: Área arrendada pela AMCEL



Fonte: Autora, 2021.

A Amcel está no Amapá há 46 anos e é a empresa que possui maior área de terra titulada pelo INCRA no estado, mais de 300.000ha de área florestal e possui áreas em sete municípios do estado do Amapá: Santana, Macapá, Porto Grande, Ferreira Gomes, Itaubal do Pírim, Tartarugalzinho e Amapá. Esta empresa tem atuação no mercado global com a para a produção de celulose e energia através do cavaco, cuja madeira advém exclusivamente do plantio de *Eucalyptus* spp.

É relevante destacar que a atuação da empresa é significativa dentro do estado e dos municípios ao qual ela está acionando, pois, segundo os dados apresentados pela CDSA (2017)

no que tange à movimentação dos produtos que foram exportados pelo Porto de Santana, só o *Eucalyptus* spp. representa 81,33% de tudo que foi movimentado no ano de 2016⁵², o equivalente a 721,359 toneladas. Essa importância ocorre por conta da expansão da empresa no plantio de *Eucalyptus* spp. e condução de rebrota de *Eucalyptus* spp. consorciada com a *Acácia* spp., o que para alguns pesquisadores reflete, na verdade, grandes áreas plantadas, caracterizadas como “deserto verde”, posto que, apesar da extensão de áreas verdes, são áreas que não possibilitam as condições necessárias para que outras espécies possam ali viver. Neste sentido Vendrame (2017, p. 1) corrobora:

Decorre do fato de que essa espécie de árvore consome quantidades enormes de água para se desenvolver. Mas não só. Toda a vegetação nativa é derrubada e dá lugar a uma única espécie, que é plantada de forma extremamente adensada – uma árvore bastante próxima da outra. Isso produz uma imensa sombra debaixo do plantio, tornando o local inóspito tanto para o crescimento de outro tipo de vegetação como para a fauna silvestre.

No Porto de Santana, as operações são realizadas exclusivamente por operadores portuários privados, pré-qualificados pela CDSA (Quadro 06), arrendatários ou não. Estes operadores têm suas empresas locadas no município de Santana-AP, Macapá-AP e Barcarena-PA, mostrando as soldagens entre as empresas portuárias na Amazônia. A CDSA pode locar os equipamentos de propriedade do Porto por interessados na operação de carregamento e desova de contêineres, bem como em operações internas e externas, caracterizando-se, dessa forma, por uma gestão que segue o modelo *landlord*⁵³, além de constituir um “fenômeno de alargamento do contexto de uso privado e corporativo do território, verificado no uso diferencial acentuado do território (SANTOS, 2001).

Quadro 06: Operadores Portuários do Porto de Santana

Nº	Empresa	Município
01	AMCEL – Amapá Florestal E Celulose S/A.	Santana – AP
02	CIANPORT – Cia Norte De Navegação E Portos	Santana – AP
03	Goldcoltan Minerai S/A.	Santana – AP
04	Matapi Transporte Multi Modal Ltda.	Barcarena – PA
05	M S Terraplanagem Ltda.	Barcarena – PA
06	Norte Operações De Terminais	Barcarena – PA
07	Norte Trading Operadora Portuária Ltda.	Macapá – AP
08	Teconap S/A.	Santana – AP

Fonte: CDSA, 2022. Elaborado pela autora, 2022.

⁵² Os dados de 2016 são os mais atuais que a CDSA apresenta enquanto informação no seu site institucional <http://docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/21-estatistica/216-movimentacao-de-cargas-no-porto-organizado-de-santana#1-2016>

⁵³ O modelo *landlord* caracteriza-se por uma gestão em que a Autoridade Portuária é responsável pela administração do Porto e pelo fornecimento de condições satisfatórias de infraestrutura portuária, incumbindo à iniciativa privada as operações portuárias.

No que tange às infraestruturas do Porto de Santana (Figura 29), tanto a empresa Cianport quanto a Caramuru Alimentos possuem três silos, com capacidade total de 54.000 e 18.000 toneladas, respectivamente. O porto ainda dispõe de um pátio utilizado pela empresa Amcel, um pátio de contêineres (em reforma pela empresa TECONAP S/A), e um pátio multiuso. Além disso, possui dois píers, sendo um de 150 metros e o outro de 220 metros de extensão. Essa conformação expressa uma cooperação e seletividade do espaço, cujas “empresas mais poderosas escolhem os pontos que consideram instrumentais para a sua existência produtiva. É uma modalidade de exercício do seu poder. O resto do território toma-se, então, o espaço deixado às empresas menos poderosas” (SANTOS, 2001, p. 38).

Figura 29: Infraestruturas no Porto de Santana



Fonte: Brasil, 2017.

O Píer 1 destina-se principalmente à movimentação de cavacos de madeira pela Amcel, à exportação de farelo de soja PCS (Proteína Concentrada de Soja) pela empresa Caramuru, e à exportação de grãos de soja, com possibilidade de exportar também outros grãos, como o milho, movimentado pela empresa Cianport. E o píer 2, a partir do dia 30 de janeiro de 2018 passou a receber comboios com quatro barcaças, com aproximadamente 2 mil toneladas cada de PCS (Farelo de Soja). As proteínas têm origem no Distrito de Miritituba, em Itaituba-PA,

com destino ao Porto de Santana. Após a chegada no Píer 2, são realizados a descarga e o armazenado nos silos da empresa Caramuru (FEESC, 2018, p. 40).

Essas diferenciações de uso dos píeres conformam um mosaico cujos “circuitos espaciais produtivos tornam mais complexa a gestão e o ordenamento dos fluxos materiais e imateriais, fazendo das grandes corporações os agentes privilegiados da articulação entre os lugares, ou seja, da unificação das diversas etapas, geograficamente segmentadas, da produção” (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p. 462).

Silveira (2007, p. 17) afirma que:

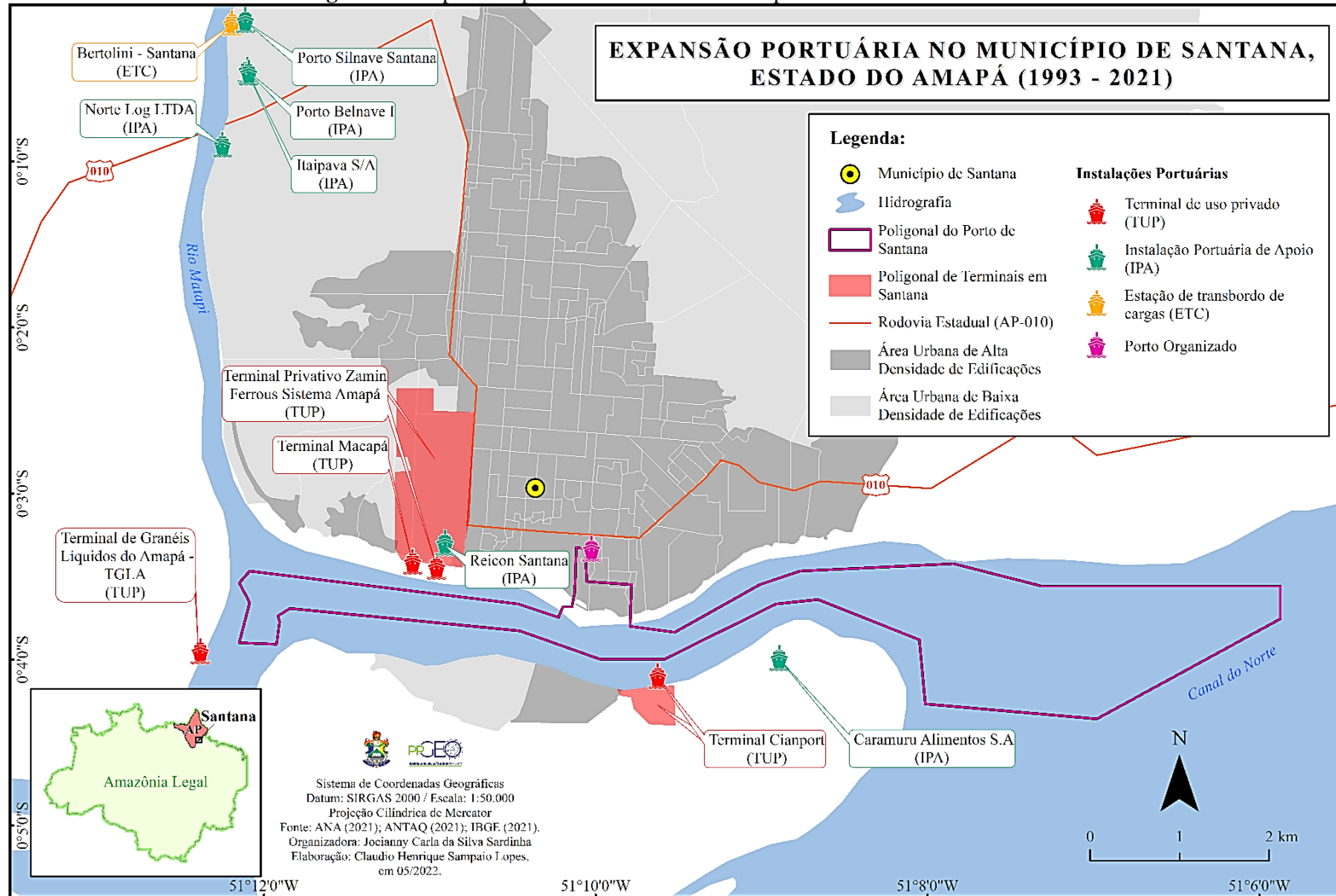
A fluidez do território é tanto uma causa como uma consequência da difusão das atividades modernas, que impõe a cooperação entre empresas, entre empresas e o Estado a diferentes níveis, entre empresas e sociedade. Estas topologias de geometria variável ligam pontos e áreas distantes sob a mesma lógica particular, e produzem aquilo a que chamamos solidariedade organizacional: ou seja, interdependência organizacional e não necessariamente contígua ou interdependência social.

O Complexo Portuário de Santana apresentado pelo aparato governamental (BRASIL, 2017a) precisa ser redimensionado, posto que Santana, a partir das políticas territoriais portuárias implementadas na Amazônia e a exemplo dos corredores logísticos do Arco Norte, passou a ter um outro nível de importância na logística de exportação de *commodities* da região e do Brasil, como se percebe através da instalação de muitos portos privados no município, principalmente desde que entrou em vigor a Nova Lei de Portos 12.815/2013.

Esse redimensionamento é necessário, pois há uma expansão do CPS devido a chegada de novas instalações portuárias privadas em Santana-AP. Desta forma, compreende-se que o complexo Portuário de Santana é composto pelo Porto de Santana (porto público) e por instalações portuárias privadas (fora da poligonal do Porto de Santana) autorizadas e registradas pela ANTAQ, situadas na margem esquerda do rio Amazonas, estendendo-se até o Rio Matapi.

Neste sentido, o que pelo aparato estatal o CPS seriam apenas 03 portos (visto na Figura 24), constatou-se – principalmente por meio da ANTAQ – através de análises de dados e documentos realizadas no período de dezembro de 2020 a dezembro de 2021, confirmadas em pesquisas de campo, a configuração de um quantitativo de 11 instalações portuárias privadas e um porto público, conforme a Figura 30, isso sem acrescentar os dois portos privados de movimentação de passageiros. Portanto, nota-se um crescimento significativo, que não pode deixar de ser analisado.

Figura 30: Mapa da Expansão Portuária do Município de Santana de 1993 a 2021



Para Rodrigues et al. (2020) há um processo de construção de complexos portuários enquanto plataforma logística e célula produtiva e financeira global, conectando à cadeia de suprimentos o valor global do agronegócio. Tal configuração está expressa por agentes portuários que estão com reservas de terras na Ilha de Santana (empresa Caramuru e empresa Cianport) e às margens do Rio Amazonas e Rio Matapi, áreas em que já foram realizados estudos⁵⁴ que viessem a garantir os investimentos de novos agentes econômicos na abertura de novos portos.

O que se observa com a chegada desses grandes agentes do capital é uma busca pelo controle: da produção e das rotas de escoamento, “para as *commodities* que crescentemente passam a compor a paisagem da região, atingindo mais uma vez a vida de inúmeras comunidades e povos tradicionais da floresta e dos rios, em nome, dessa vez, da integração do Brasil à globalização” (AGUIAR, 2017, p. 9).

Um dos estudos realizados em 2020 pelo Tanque de Provas Numéricas da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (TPN-USP), através de simulações *Real-Time*, constatou que, em termos de manobrabilidade e acessos náuticos, há viabilidade da atracação de navios⁵⁵ de maior porte no Porto de Santana (AP) e nas instalações privadas portuárias, principalmente àquelas ligadas à cadeia produtiva da exportação de *commodities* e no Portos graneleiros conectados ao Corredor Arco Norte (Cianport, Caramuru, Ipiranga e Plataforma Logística do Amapá).

É relevante acrescentar que as análises aqui apresentadas estão relacionadas aos portos de movimentação e armazenagem de mercadorias, portanto, ao jogo de relações criado para atender as demandas das grandes corporações, principalmente, as agroalimentares:

Os sistemas de objetos que, nas regiões, poderiam ser vistos como sistemas de engenharia, permitem esta cooperação, desde a estrada moderna, concessionada, até à fibra óptica, passando por um conjunto de redes mais ou menos materiais, mais ou menos imateriais, tais como o sistema de televisão digital e os seus respectivos imperativos técnicos e políticos. Um conjunto de sistemas de engenharia que são, em grande medida, construídos com recursos públicos, mas cuja utilização privada nos permitiria falar de uma verdadeira privatização dos territórios nacionais (SILVEIRA, 2007, p.17-18)⁵⁶.

⁵⁴ Estudo e Pesquisa sobre Manobrabilidade e Acessos Náuticos Manobras de Navios no Porto de Santana (AP) (2020).

⁵⁵ Os navios de maior porte inseridos, são: Tanker Handymax L186 B32 (LOA 186m; B 32,2m; T 8,5m/11,5m; 55.000dwt; fpp); Tanker Panamax L228 B32 [LOA 228,6m; B 32,3m; T 7,3m/11,5m; 70.000dwt; fpp]; Granel Panamax L228 B32 [LOA 228m; B 32m; T 6,6m/12,0m; 73.000dwt; fpp]; Granel New Panamax L245 B38 [LOA 245m; B 38m; T 9,8m; 105.000dwt; fpp]; Granel New Panamax L245 B40 [LOA 245m; B 40m; T 11,5m; 75.993dwt; fpp].

⁵⁶ Citação original: *Los sistemas de objetos que, en las regiones, podrían ser vistos como sistemas de ingeniería, permiten esa cooperación, que va de la carretera moderna y concesionada a la fibra óptica, pasando por un conjunto de redes más o menos materiales, más o menos inmateriales, como el sistema de televisión digital y sus respectivos imperativos técnicos y políticos. Un conjunto de sistemas de ingeniería que son, en buena parte,*

Estes sistemas de objetos são expressos no estado do Amapá na construção e expansão de atividades portuárias. Tal construção e expansão são observadas quando se comparam o número de portos privados que se tinha de 1993 a 2013 com os novos portos que surgiram de 2013 a 2021, conforme as Tabelas 04. Observa-se que esse crescimento está concentrado no município de Santana.

Tabela 04: Comparativo de Crescimento do Portos Privados no Estado do Amapá de 1993 a 2021

Municípios	Portos Privados 1993 a 2013	Portos Privados 2013 a 2021	Total de Portos de 1993 a 2021	Crescimento em Porcentagem%
Santana	02	11	13	
Laranjal do Jari	-	01	01	100
Total Portos no Amapá	02	12	14	500

Fonte: Elaborado pela autora, 2021, a partir de informações disponíveis: <<https://www.gov.br/antag/pt-br>>.

*Não foi acrescentado os outros municípios do Estado do Amapá, pois até dezembro de 2021 os portos estavam localizados somente nesses dois municípios.

Este crescimento no número de portos no CPS, de 02 para 11 portos, revela, como enfatiza Aguiar (2017), no crescimento de investimento privado no setor portuário, por estar mais consolidado do que os outros modais da cadeia logística. A autora ainda assevera, que há uma tendência dos programas governamentais e multilaterais para o aprofundamento da participação privada em toda a cadeia de transportes multimodais, a exemplo o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI.

Das 14 instalações portuárias privadas do estado, 13 estão localizadas no município de Santana e 01 no município de Laranjal do Jari, apresentadas na Tabela 10. No entanto, dos 14 portos que estão localizados no estado do Amapá, 03 não compõem os portos em análise desta dissertação, pois caracterizam-se como portos de movimentação de pessoas, que são: o Porto do Grego (Município de Santana -AP), o Porto Terminal Hidroviário São Benedito (Município de Santana -AP) e o Terminal Hidroviário de Laranjal do Jari (Município de Laranjal do Jari-AP), apesar de serem portos registrados pela ANTAQ na modalidade instalação de apoio. Os portos em análise estão descritos nos Quadro 07 e 08:

Quadro 07: Portos Privados de movimentação de carga no Estado do Amapá de 1993 a 2013.

Nº	Empresa	Ano de autorização da Antaq	Nome do Terminal	Modalidade	Município	Porto
01	Zamin Amapá Mineração S.A.	2006	Terminal Privativo ZaminFerrous Sistema Amapá	TUP	Santana	Autorizado
02	Transporte Bertolini LTDA	2012	Bertolini – Santana	ETC	Santana	Autorizado

Fonte: Elaborado pela autora, 2021, a partir de informações disponíveis em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br>>.

Quadro 08: Portos Privados de movimentação de carga no Estado do Amapá de 2013 a 2021.

Nº	Empresa	Ano de autorização da ANTAQ	Nome do Terminal	Modalidade	Município	Porto*
01	Companhia Norte de Navegação e Portos S.A.	2014	Terminal Cianport Santana	TUP	Santana	Autorizado
02	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A	2019	Terminal Macapá	TUP	Santana	Autorizado
03	Plataforma Logística do Amapá LTDA	2021	Terminal de Granéis líquidos do Amapá – TGLA	TUP	Santana	Autorizado
04	Reicon Santana	2017	Reicon Santana	Instalação de apoio	Santana	Registrado
05	Porto Belnave I	2017	Porto Belnave I	Instalação de apoio	Santana	Registrado
06	Itaipava S/A	2018	Itaipava S/A	Instalação de apoio	Santana	Registrado
07	Porto Silnave Santana	2021	Porto Silnave Santana	Instalação de apoio	Santana	Registrado
08	Norte Log LTDA	2021	Norte Log LTDA	Instalação de apoio	Santana	Registrado
09	Caramuru Alimentos S.A	2021	Retiro Primavera	Instalação de apoio	Santana	Registrado

Fonte: Elaborado pela autora, 2021, a partir de informações disponíveis: <<https://www.gov.br/antag/pt-br>>.

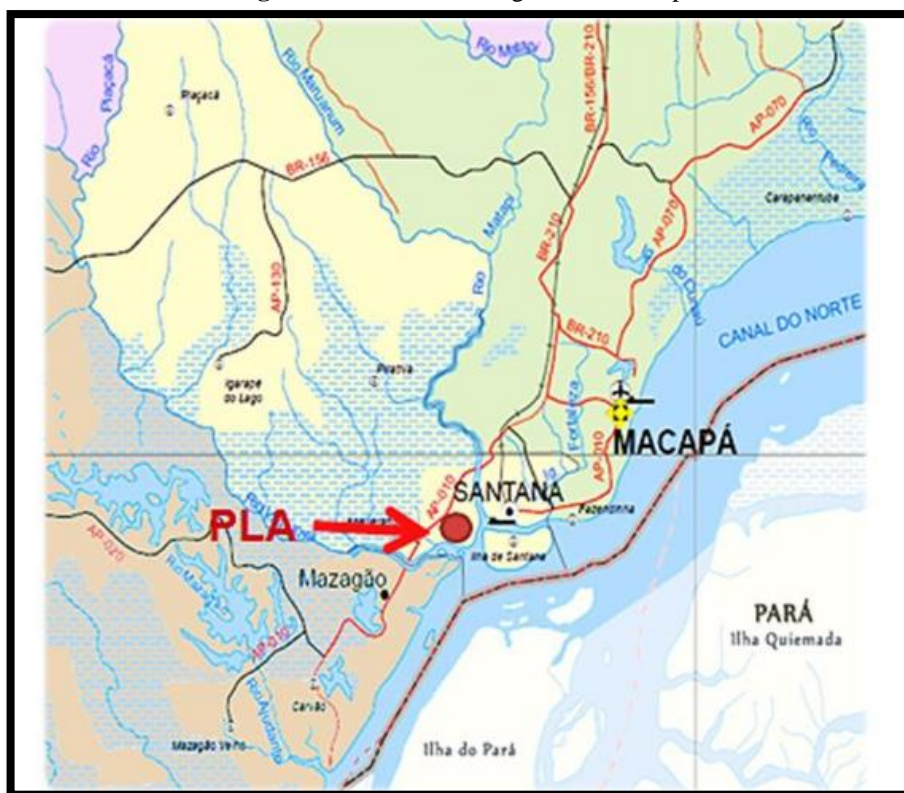
*O Porto do Grego (Município de Santana -AP), o Porto Terminal Hidroviário São Benedito (Município de Santana -AP) e o Terminal Hidroviário de Laranjal do Jari (Município de Laranjal do Jari-AP) são portos registrados pela ANTAQ, mas não compõem esse quadro, pois recebem a classificação de “portos de movimentação de pessoas”.

A instalação destas empresas portuárias está conectada “aos circuitos ou regimes produtivos-financeiros internacionais de *commodities* e as fontes especulativas, com aquisição ou com a produção de ativos, no caso: *commodities*, ações, títulos e projetos de infraestrutura planejados e em funcionamento” (CARDOSO; RODRIGUES; FILHO, 2022, p.224). Neste sentido, Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019) corroboram destacando que estas ações contribuem para a conexão dos territórios da vida à escala de ação e espoliação global corporativa, ou seja, favorecem a inserção dos territórios à cadeia neoextrativista de fluidez de *commodities*, dinheiro e riquezas privatizadas, a partir da sincronização territorial a regimes de acumulação.

Neste contexto, os portos são parte integrante desta sincronização territorial a regimes de acumulação, pois são infraestrutura fundamental para fluidez de *commodities*. Diante disso, no CPS, uma das empresas que vem ganhando envergadura no território amapaense é a Plataforma Logística do Amapá LTDA (Figura 31). Esta empresa possui um empreendimento denominado Plataforma Logística do Amapá, um complexo logístico, portuário e industrial,

composto pelo Terminal de Granéis Sólidos do Amapá (TGA) e o Terminal de Granéis Líquidos do Amapá (TGLA) (Figura 32).

Figura 31: Plataforma Logística do Amapá

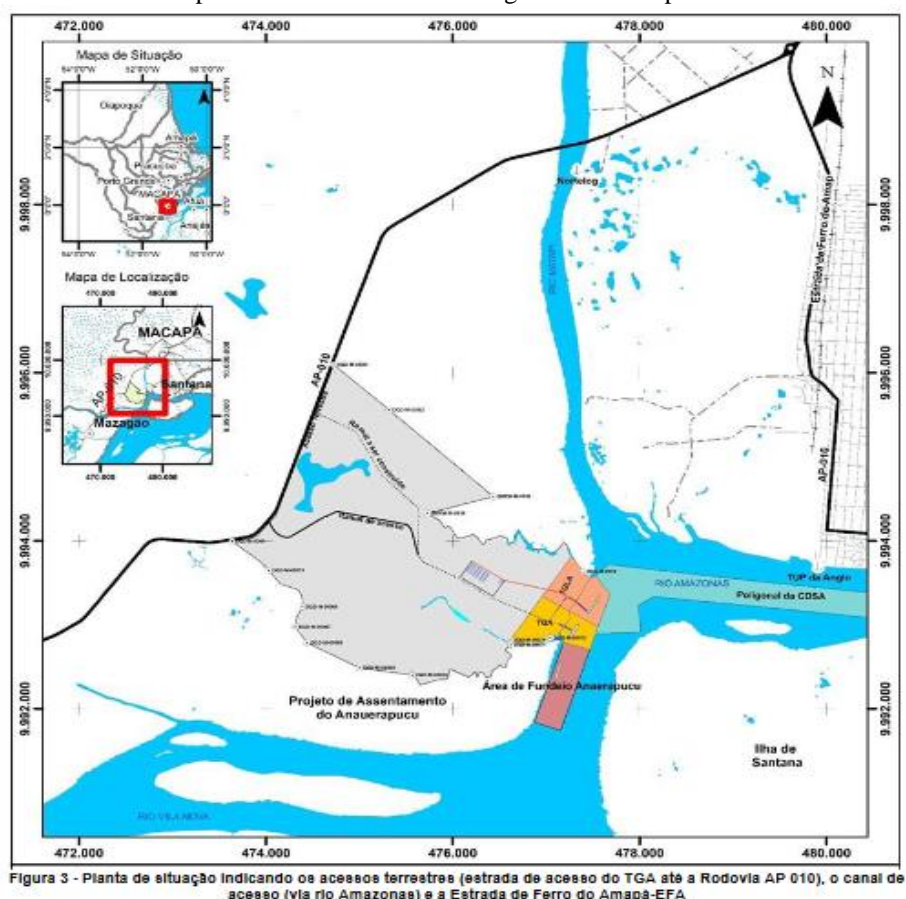


Fonte: Plataforma Logística do Amapá, 2019

O TGA está voltado para a realização do transbordo entre barcaças fluviais e navios oceânicos (1ª fase) e a construção de silos ou armazéns para o recebimento e armazenamento de grãos vegetais. Já o TGLA se caracteriza na movimentação e armazenagem de Granel Líquido, possuindo a capacidade de movimentar 4.765.440 toneladas/ano e de 218.500 m³ de armazenamento de combustíveis. Os autorizatários são o empresário alemão, o Sr. Bernd Jochen Eichert e o empresário brasileiro Ricardo Augusto Leite Falcão⁵⁷.

⁵⁷ Foi candidato em 2018 a Deputado Federal, tendo como slogan de campanha: “O cara do Porto” devido suas propostas para a CPS. Em 2018, seus bens declarados apresentavam um valor de R\$ 6.345.934,00. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/eleicoes/2018/candidatos/ap/deputado-federal/falcao-o-cara-do-porto,2525>.

Figura 32: Localização do Terminal de Granéis Sólidos do Amapá -TGA e Terminal de Granéis Líquidos do Amapá –TGLA da Plataforma Logística do Amapá LTDA



Fonte: Plataforma Logística do Amapá, 2019

Para os sócios da empresa Plataforma Logística do Amapá LTDA o empreendimento servirá como uma alternativa logística para pequenos exportadores e para as tradings, pois irá “viabilizar o transporte da produção de grãos brasileiros, principalmente da região Centro-Oeste, através do uso das hidrovias da região norte brasileira, perfazendo o denominado Arco Norte”, bem como se inserir “no contexto de crescimento da produção agrícola, especificamente no Estado do Mato Grosso, e a possibilidade de uso dos corredores hidroviários, particularmente dos rios Tapajós/Amazônia como solução logística” (PLATAFORMA LOGÍSTICA DO AMAPÁ, 2019, p.10).

Outra empresa, é a Ipiranga Produtos de Petróleo S/A (Figura 33 A e 33 B), que possui um Terminal de Uso Privado no CPS, denominado TUP Macapá, para fins de movimentação e/ou armazenagem de grãos líquidos. O contrato de adesão autorizando a exploração de Instalação Portuária foi confirmado em maio de 2019 e em dezembro de 2021, onde o Ministério de Infraestrutura MINFRA autorizou o aumento da capacidade de armazenagem de combustíveis através do Termo de

Apostilamento⁵⁸. Navios específicos para movimentação de grãos líquidos (combustíveis) abastecem o Porto Ipiranga, conforme Figura 33 C. Neste sentido, é interessante acrescentar que:

que desde abril de 2017, a CDSA passou a receber navios de longo curso trazendo combustíveis (gasolina, diesel s10, diesel s500), trazidos pela empresa Ipiranga, tornando o Porto um distribuidor de combustíveis para a Região Norte. Ao atracar no píer, o navio realiza o transbordo do combustível para balsas-tanques, que fazem a distribuição da carga. O TUP da empresa Ipiranga, localizado a aproximadamente 1,5 km de distância do Píer 1, também recebe o combustível para alimentação em parte do estado do Amapá (FEESC, p. 39).

Figura 33: Porto Ipiranga Produtos de Petróleo S/A



Fonte: Autora, 2022.

Cabe ressaltar que a instalação da empresa Ipiranga, assim como o TGLA da empresa Plataforma Logística do Amapá, enquanto portos de combustíveis, compõem como mais um agente econômico dentro da com(formação) das infraestruturas necessárias para movimentação de *commodities* agrícolas e minerais, bem como a empresa Cianport (Santana –AP e Itaituba-PA), através do armazenamento e transbordo de grãos em Santana e a Caramuru Alimentos (Santana e Itaituba), através do farelo de soja.

⁵⁸Disponível no site da ANTAQ, em: https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7UrE5S8riQuKo2iC_HlsBP8uBRxUxQkQzbL_FjdOBhFpjZAZ2X9oPgnUjhMDHIIplkxoJ3tcJWDIcx6D8S58YCS6CgP

Como já mencionado anteriormente, as políticas territoriais vêm corroborando e materializando as estratégias dos grandes agentes hegemônicos na produção e exportação de *commodities*. E o Estado é protagonista nestas materializações, através de investimentos públicos e privados impulsionados pela lógica capitalista. Neste sentido, pode-se exemplificar por meio da:

Associação de Terminais Portuários Privados – ATP vem financiando, via seus associados interessados, o Projeto Barra Norte, que trata da necessidade de melhorar a segurança da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas, permitindo o aumento do calado de acesso na Barra Norte. Os estudos vêm sendo desenvolvidos pela Marinha do Brasil em conjunto com a COPE da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) (PLATAFORMA LOGÍSTICA DO AMAPÁ, 2019, p.4)

Ainda nesta sinergia de investimentos públicos e privados, verifica-se, por exemplo, que a resolução nº 132,⁵⁹ de 11 de julho de 2018, concede prioridade de apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante - FMM a algumas empresas brasileiras de instalação portuária, ação que vem se tornando crescente no Brasil. No Amapá, um dos exemplos é a Plataforma Logística do Amapá que vem recebendo este incentivo por parte do FMM.

Segundo Rodrigues (2018a) os investimentos em infraestrutura, por parte do Estado brasileiro partem do pressuposto de que grandes financiamentos, investimentos estrangeiros e abertura de crédito são anunciados globalmente para os setores de infraestrutura e do neoextrativismo, principalmente do agronegócio:

Portanto, os investimentos no setor portuário na Amazônia ultrapassam interesses de integração nacional ou regional, de aumento na eficiência e nos fluxos de mercadorias entre os países sul-americanos. Objetiva, sobretudo, constituir ou buscar o controle e monopólio espacial de infraestruturas “naturais” para competição global, devido: i) a proximidade física-natural com grandes mercados consumidores; ii) ao uso de rios ou da multimodalidade; iii) às áreas de terras com potencialidade de plantio, especulação (rentismo) e produção de ativos de infraestrutura; iv) a mão de obra barata; v) a baixa ou nenhuma fiscalização; vi) aos incentivos fiscais e de financiamento; e, vii) ao apoio de elites políticas locais e regionais (CARDOSO, RODRIGUES, FILHO, 2022, p.)

Neste sentido, o CPS é impelido a melhorar seu sistema de engenharia, no intuito de corresponder às novas exigências de exportação, como por exemplo ampliar seus píeres, com

⁵⁹ No Diário Oficial da União o FMM concede a empresa Plataforma Logística do Amapá SPE LTDA recurso para: a construção de 5 (cinco) embarcações do tipo Empurrador Fluvial de 4.000 BHP, 60 (sessenta) Barcaças Graneleiras sendo 30 (trinta) do tipo Box de 2.600 TPB e 30 (trinta) do tipo Racked de 2.450 TPB, 1 (uma) Instalação de Transbordo Flutuante de 2.300 TPB e 1 (uma) Instalação de Transbordo Flutuante de 2.037 TPB tipo catamarã, com valor total de R\$ 482.571.853,12 (quatrocentos e oitenta e dois milhões, quinhentos e setenta e um mil oitocentos e cinquenta e três reais e doze centavos), que correspondem a US\$ 137.720.277,72 (cento e trinta e sete milhões, setecentos e vinte mil duzentos e setenta e sete dólares norte-americanos e setenta e dois centavos), com data-base de 25 de abril de 2018, processo nº 50000.017679/2018-81.

o propósito de receberem mais navios com estruturas maiores. Um exemplo disso são os navios Panamax⁶⁰, que necessitam de algumas condições naturais e infraestruturais para atuarem, como calados bem profundos e píeres mais extensos. Portanto, os portos, enquanto estruturas fixas, são fundamentais para que ocorra a fluidez das mercadorias, e por conseguinte, do capital.

Segundo Silveira (2007, p. 18)⁶¹:

As grandes empresas arrastam, na sua lógica, outras empresas agrícolas, industriais e de serviços, e influenciam fortemente o comportamento do poder público, indicando-lhes formas de ação subordinadas que lançam a vida econômica, social e territorial na arena do mercado. Os partidos políticos, mesmo os mais progressistas ou bem intencionados, propõem frequentemente ações que são subordinadas porque, entre outras coisas, ignoram a forma de existência no território.

Assim, as empresas produzem uma série de contradições, desigualdades, ameaças, tensões e conflitos no uso hegemônico do território.

4.3. Transformações socioterritoriais: ameaças, tensões e conflitos no uso hegemônico corporativo do território santanense

As mudanças que vêm ocorrendo no CPS, apesar de serem gradativas, principalmente pelo atraso da modernização imposta nessas novas funções dos portos, possuem “um denso sistema técnico e informacional compartilhado, realizando o uso corporativo do território [...]; forte mecanismo de segurança (jurídica e física) e pressão política em escala local” (RODRIGUES et al, 2020), propiciando conflitos⁶² no uso do território.

Se, por um lado, os ajustes espaciais são realizados para a materialização da lógica capitalista, com um crescente discurso favorável por parte de autoridades governamentais, de

⁶⁰ Segundo a Universidade de São Paulo (USP), através do Estudo e Pesquisa sobre Manobrabilidade e Acessos Náuticos: Manobras de Navios no Porto de Santana (AP), realizadas em agosto de 2020, no que se refere à evolução dos navios de carga e a estrutura do Porto de Santana, destacam-se algumas características: i: Tanker Handymax L186 B32, capacidade de 55.000DWT, comprimento de 186,0m, boca de 32,2m, calado até 11,5m; ii: Tanker Panamax L228 B32, capacidade de 70.000DWT, comprimento de 228,6m, boca de 32,3m, calado até 11,5m; Granel Panamax L228 B32, capacidade de 73.000DWT, comprimento de 228,0m, boca de 32,0m 6,6m, calado até 12,0m; Granel New Panamax L245 B38, capacidade de 105.000DWT, comprimento de 245,0m, boca de 38,0 m, calado até 9,8m e Granel New Panamax L245 B40, capacidade de 105.000DWT, comprimento de 245,0m, boca de 40,0m, calado até 11,5m.

⁶¹ Citação original: Las grandes empresas arrastran, en su lógica, otras empresas agrícolas, industriales y de servicios, e incluyen fuertemente sobre el comportamiento del poder público, indicándoles formas de acción subordinadas que arrojan la vida económica, social y territorial a la arena del mercado. Frecuentemente, los partidos políticos, aun aquellos más progresistas o con buenas intenciones, proponen acciones que no dejan de ser subordinadas porque, entre otros aspectos, se ignora la forma de existencia en el territorio.

⁶² Entende-se por conflito, a partir do diálogo com a categoria território usado, que para Silveira (2011, p. 5): “é assim uma arena onde fatores de todas as ordens, independentemente da sua força, apesar de sua força desigual, contribuem à geração de situações”.

parte da imprensa, de algumas lideranças e de empresas locais que anseiam por esta concretude; por outro lado, com a chegada das corporações transnacionais, criam-se espaços fixos para as suas instalações portuárias privadas, resultando em tensões oriundas dos conflitos de interesses.

Somando-se a estes pontos, vale frisar que parte do CPS está localizado em áreas centrais ou estratégicas do município de Santana, inclusive com significativo contingente populacional, além de estar se constituindo como espaço de dinâmicas de especialização, de densidades técnicas, informacionais e normativas (SILVEIRA, 2011).

No município de Santana, um dos conflitos expressos se faz entre a área poligonal e os moradores do bairro Novo Horizonte⁶³. Segundo o Plano Mestre do CPS (BRASIL,2017a), parte deste bairro está localizado dentro de sua poligonal, sendo necessária a retirada das famílias para que novas áreas sejam disponibilizadas para arrendamento. A área rosa, da Figura 34, é apresentada como estudo prioritário nas apresentações que a CDSA (2020) realiza, e é descrita como uma área que ainda não possui projetos ou ações que possam resolver tal conflito (BRASIL, 2017, p. 61).

Figura 34: Área de conflito: bairro Novo Horizonte dentro da poligonal do Porto de Santana.



Fonte: CDSA, 2020.

⁶³Segundo o censo 2010 do IBGE, sua população seria de 3.095 residentes e com 712 domicílios particulares permanentes, do qual 65.6% (2.030) são de pessoas de 15 a 64 anos, cuja dependência total dos jovens é de 52,4%.

Nesse sentido Rocha (2019, p.106), enfatiza que “vários dos seus dispositivos [portuários] interferem claramente na vida dessas aglomerações, sobretudo quando esses terminais se localizam próximo às áreas centrais”.

Para Rodrigues et al. (2020, p.104) destacam que o bairro Novo Horizonte (Figura 35) é “resultado” de um processo de formação socioespacial, do qual os moradores foram excluídos dos dividendos econômicos e sofreram pelo uso privado de uma porção territorial, por exemplo, do rio e de ruas. Também foram suprimidos de projetos de compensação e mitigação, face a impossibilidade de interação com o rio – por conta da privação de espaço - e da poluição daquele perímetro - devido a poeira de celulose, da empresa Amcel, e o farelo de soja, da empresa Cianport.

Figura 35: Bairro Novo Horizonte dentro da Poligonal do Porto de Santana

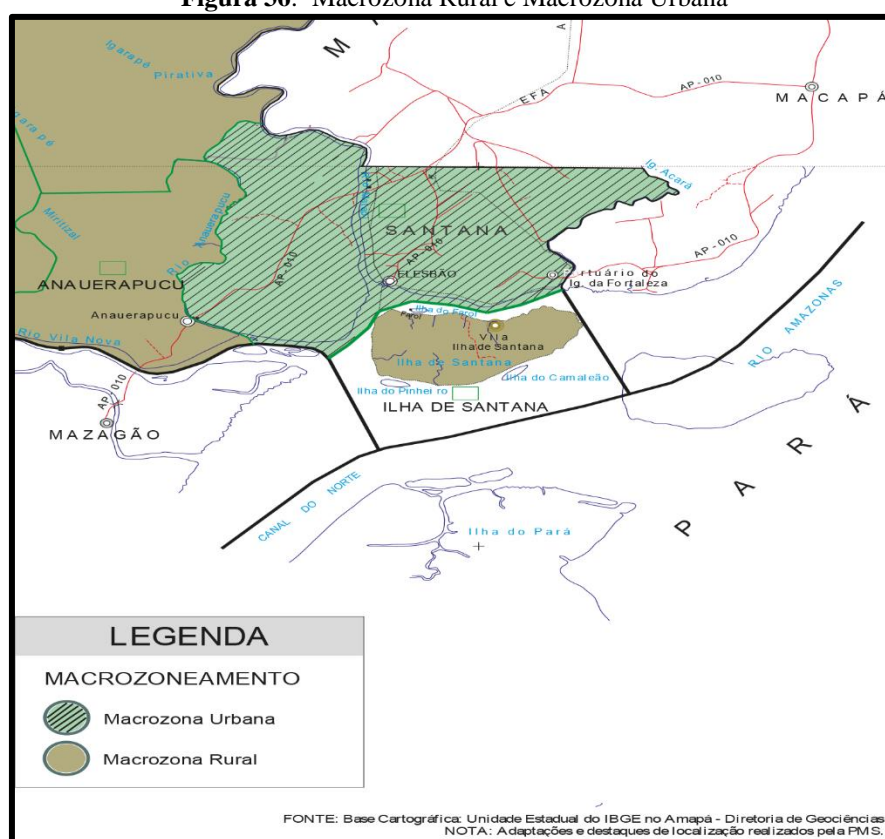


Fonte: Autora, 2021.

Outra tensão a ser analisada em Santana, relacionada ao CPS, vem ocorrendo no Distrito da Ilha de Santana (área que fica bem em frente do Porto de Santana/CDSA). No entanto, é

necessário destacar que este distrito é caracterizado como uma macrozona rural⁶⁴ (Figura 36) no PDP de Santana, denominada Zona Especial de Interesse Ocupacional do Distrito de Ilha de Santana – ZEIO, que, segundo o censo 2010 do IBGE, possui uma população de 2.689 habitantes. Muitos de seus moradores utilizam suas áreas para o plantio, para a pesca artesanal, assim como têm outros que fazem o deslocamento diário para a zona urbana para trabalho e estudos, transportando-se através de catraias⁶⁵.

Figura 36: Macrozona Rural e Macrozona Urbana



Fonte: Santana (2006), adaptado pela autora, 2022.

As tensões estão correlacionadas com a autorização de instalações portuárias na Ilha de Santana, a exemplo da empresa Cianport (construção de um TUP, já mencionado nesta seção) e da empresa Caramuru (com a Instalação Portuária de Apoio Retiro Primavera, registrada na ANTAQ), que possuem áreas neste distrito. Observam-se uma intensificação de conflitos por

⁶⁴ Macrozona Rural apresenta condições similares quanto aos aspectos geológicos e geográficos da região e, na sua maioria, tem o seu acesso através de estradas vicinais e hidrovias que em parte contribuem para a comunicação dessas comunidades (SANTANA, 2006, p. 22).

⁶⁵ Embarcação pequena utilizada para diversos fins, nomeadamente a pesca (Dicionário Infopédia, disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/catraia>)

alguns terrenos (constatados em pesquisas documentais⁶⁶), bem como, o crescimento do número de placas de venda de terrenos (verificadas em trabalhos de campo), conforme a Figura 38.

Figura 37: Terrenos a venda na Ilha de Santana



Fonte: Autora, 2022.

A compra e venda de terrenos no Distrito da Ilha de Santana podem ou não estar vinculados à chegada de instalações portuárias (Cianport e Caramuru), o que o sugere pesquisas futuras a respeito disso. O fato é que empresas imobiliárias começaram a surgir neste distrito, e os valores dos terrenos vêm aumentando, “coincidentemente” a partir da instalação de empresas.

Segundo Silveira (2011, p. 5):

[O] atual conteúdo econômico, financeiro, fiscal e normativo, o território constitui, através dos lugares, aquele quadro da vida social onde tudo é interdependente, levando também à fusão entre o local, o global invasor e o nacional que, na era da globalização, fica às vezes sem defesa. Essa interdependência está, sempre, a se renovar, atribuindo um caráter tenso à existência dinâmica do território.

⁶⁶ Um exemplo é a Certidão de Inteiro Teor (2019), registrado no Cartório de Registro de Imóveis Ofirney Sadala mostrando o Governo do Estado do Amapá como proprietário da área Ilha de Santana, sendo que por se tratar de uma área de marinha pertence ao patrimônio da UNIÃO, através da SPU/AP.

É necessário destacar, que estas aquisições de áreas por parte das corporações portuárias, configuram-se, segundo Corrêa (1995), como mais uma estratégia de atuação do grande capital, na qual o autor denomina de “antecipação espacial”, ou seja, se houver a necessidade de expansão do complexo portuário para a ilha de Santana, elas não terão problemas na busca de novos territórios, em fazer estudos (já foram feitos), em comprar terrenos de moradores.

Faz-se necessário enfatizar que os conflitos territoriais estão emergindo na Ilha de Santana, fatos estes que ainda não haviam sido registrados no Caderno de Conflitos de Campo do Brasil/ Comissão Pastoral da Terra (CPT) nas análises 2018, mas que foram registrados nas análises de 2019, envolvendo 20 famílias (CPT, 2019;2020).

Corroborando com o descrito acima, um outro tipo de conflito está relacionado ao fato de o Estado vir concedendo ação possessória de terrenos na Ilha de Santana, sendo que juridicamente, isso não poderia acontecer, por se tratar de uma área de marinha, logo, uma área que está sobre a responsabilidade da União. Tais conflitos podem ser elencados:

- i) o fato dessas ações possessórias ocorrerem em terrenos que já possuem moradores, inclusive com função social⁶⁷ da propriedade;
- ii) algumas dessas áreas em litígio estão ocupadas por moradores que vivem a mais de 50 anos, receberam como herança e utilizam como meio de subsistência através do uso da terra com o plantio e o uso do rio, com a pesca artesanal;
- iii) as áreas em litígio são áreas de marinha, portanto estão sob a competência e o interesse da União⁶⁸, por meio da SPU/AP;
- iv) as áreas em conflito, por estarem localizadas em terreno de marinha, são protegidas como área de preservação permanente, caracterizando-se como bem público;

⁶⁷ A função social é cumprida quando a propriedade rural atende, simultaneamente, segundo critérios e graus de exigência estabelecidos em lei, aos seguintes requisitos: I - aproveitamento racional e adequado; II - utilização adequada dos recursos naturais disponíveis e preservação do meio ambiente; III - observância das disposições que regulam as relações de trabalho; IV - exploração que favoreça o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores (Art. 186 da Constituição Federal de 1988).

⁶⁸ A Ilha de Santana nos termos do artigo 1.º, letra “c” do Decreto-Lei n.º 9.760, de 5 de dezembro de 1946, combinado com o artigo 20, inc. I, da CRFB, pertence ao patrimônio da UNIÃO por se caracterizar por uma área de marinha, assim como o Decreto n.º 9.309, de 2018, afirma que é interesse da UNIÃO dirimir conflitos fundiários em bem dominical no âmbito administrativo.

v) conflitos entre a dominialidade entre entes públicos⁶⁹ (Estado, Município e União);

vi) a valorização das terras da Ilha de Santana por ter se tornado uma área de interesse para construção de Portos Privados e áreas antes desocupadas e sem ocupação estão sendo alvos de disputa, excluindo os verdadeiros moradores que trabalham e vivem na ilha por vários anos.

Diante disso, é interessante salientar efeitos irradiativos e sinérgicos na mudança do uso deste território:

[...] mudança brusca na paisagem com a construção de terminais; mudanças nas relações da população com o rio, já que a intensificação do fluxo de mercadorias através de grandes balsas e navios graneleiros poderá interferir na mobilidade das populações ribeirinhas que se deslocam via pequenas embarcações, em direção a centros urbanos maiores em busca de serviços, uma vez que, a maior fluidez de transportes de cargas em grandes balsas tende a aumentar a fiscalização da capitania dos portos e da ANTAQ (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014, p. 129).

O próprio funcionamento das empresas globais, na busca de uma lógica planetária, é internamente formado e externamente normativo, acarretando poderosos efeitos ao entorno, mediante vetores de padronização, pragmatismo e, daí, violência (SANTOS, 2001). Para Harvey (2012): “você espolia as pessoas da sua vizinhança, você espolia as pessoas dos seus espaços de moradia, porque você quer aqueles espaços para a incorporação” (HARVEY, 2012, p. 17-8).

Santos (2001) assevera que cada empresa possui seu próprio escopo, o seu próprio *timing*; operando assim segundo metas específicas e motivações privatistas. São guiadas pela busca incessante de aperfeiçoamento e adaptação ao chamado mercado global, segundo as regras fluidas e caprichosas da competitividade. Assim, são criados mecanismos de “conversão de várias formas de direitos de propriedade (comum, coletiva, do Estado etc.) em direitos exclusivos de propriedade privada” (HARVEY, 2005a, p. 121), contribuindo para o “cercamento dos bens comuns” (HARVEY, 2004, p. 110) e apropriação privada de estradas, ruas e rios por caminhões e balsas dos agentes portuários.

⁶⁹ No processo N.º 000753795.2014.8.03.0002, da Vara de Origem: 3.ª Vara Civil de Santana evidencia o conflito da dominialidade de Entes Federativos quando o estado do Amapá arrecadou, realizou averbação no Cartório Eloy Nunes e Transferiu para o Município de Santana, através do Cartório de Registro de Imóveis Ofirney Sadala a Gleba da ILHA de SANTANA sem comprovar a outorga da UNIÃO, pela SPU, cuja área é de Terreno de Marinha.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As duas primeiras décadas do século XXI foram marcadas por uma intensificação do capitalismo financeirizado na economia mundial, aliado a grandes esforços do eixo econômico Ásia – Pacífico, notadamente a China, para um maior crescimento de seu poder global econômico. Estes esforços estão associados a uma busca voraz por novos mercados para o capital excedente, mão de obra barata e recursos naturais que espelhavam volumosos lucros.

Neste sentido, acordos multilaterais e cooperações Sul – Sul dos BRICS passaram a ratificar o comando chinês em grande parte dos processos de globalização, até porque o destino da maior parte de *commodities* minerais, energéticos e agrícolas produzidos no mundo estavam direcionados a este país, por se tratarem de bens essenciais à sustentação do seu crescimento.

O Brasil, no intuito de se inserir de forma mais competitiva nas novas dinâmicas de acumulação em escala global, passou a atuar na materialização de políticas territoriais que pudessem responder às demandas por infraestruturas e instrumentos técnicos que viabilizassem sua integração econômica no mercado mundial, a exemplo do PAC e do PIL.

Em escala regional, esta integração ocorreu por meio da IIRSA, onde o Brasil passou a atuar com este programa em uma Agenda de Implementação Consensuada – AIC, a exemplo dos grandes projetos de infraestrutura que convergiam com os eixos de integração e desenvolvimento da IIRSA.

Neste cenário de grandes investimentos foi que a Amazônia, enquanto “nova” fronteira de expansão do capitalismo e território neoextrativista – característica esta, apresentada pelos grandes agentes econômicos –, teve o Estado como mediador, planejador, financiador e legitimador da reprodução capitalista. O neoextrativismo veio carregado de uma utopia de desenvolvimento, associado à ampliação da exportação de *commodities*, ligados principalmente ao setor do agronegócio.

Diante da apresentação deste cenário, este trabalho analisou de que forma as políticas territoriais portuárias implementadas na Amazônia reverberaram sobre Santana - AP, levando em consideração seus usos e efeitos, de 2013 a 2021. A análise também se pautou na base conceitual do uso do território, alicerçada com a categoria rede e ajuste espacial, proporcionando compreender a ação dos principais agentes espaciais no CPS, suas redes de atuação e as formas particulares do uso deste território, bem como, as transformações socioterritoriais e conflitos decorrentes destas políticas no município de Santana.

A partir dos objetivos apresentados nesta pesquisa, constatou-se que estes foram alcançados. Entretanto, para conseguir tal resultado, algumas alterações metodológicas precisaram ser realizadas, devido as dificuldades apresentadas pela pandemia (SARS-CoV-2) e pela morosidade de algumas instituições em fornecer informações relevantes para este estudo.

Em confirmação à hipótese levantada, conclui-se que, de fato, existe uma sinergia relacionada ao uso e efeito de políticas territoriais portuárias, sejam elas em escala federal, estadual ou municipal, através de decretos, leis, programas governamentais, planos estratégicos e grandes projetos, propiciando um reordenamento territorial direto e indiretamente relacionado a estruturas fixas, como os portos no município de Santana. Assim, nesta perspectiva, acredita-se que a presente pesquisa conseguiu avançar em um diálogo importante no contexto teórico-prático quando promoveu a discussão da interação do uso do território com as políticas públicas territoriais que estão sendo pensadas e as que já foram materializadas na Amazônia, ou seja, como estas políticas territoriais estão reverberando no sudeste do Amapá para atender a lógica do mercado global.

No que tange ao primeiro objetivo específico, foi possível perceber que - ao identificar e analisar as políticas territoriais portuárias que contribuíram e vêm contribuindo para a transformação da visão/função dos territórios na Amazônia, em específico no Estado do Amapá -, a inserção das grandes corporações internacionais na Amazônia vem ocorrendo por meio de destas políticas territoriais implementadas pelo Estado como forma de diminuir os “gargalos” apresentados pelos agentes hegemônicos, inclusive reafirmado através de relatórios de reconhecidos bancos mundiais, a exemplo do Rabobank, que trazia no título e nas conclusões do seu relatório, a seguinte frase: “Construa e eles virão”, marcando a tenacidade e a emergência da ampliação, não somente de portos, mas das infraestruturas necessárias que garantam o escoamento de *commodities*.

É neste discurso de diminuição dos “gargalos”, “de aniquilar o espaço pelo tempo” que ocorreu uma expansão portuária no Brasil, mas principalmente na Amazônia, fomentada pelo aumento de exportações via corredores logísticos do Arco Norte.

Este trabalho apresentou análises, mostrando um crescimento de portos na Amazônia e no Amapá, em específico no município de Santana, a partir da criação de atos normativos, a exemplo da Nova Lei de Portos 12.815/2013, concedendo abertura legal de portos privativos. Estudos institucionais e científicos, como o Estudo e Pesquisa sobre Manobrabilidade e Acessos Náuticos Manobras de Navios no Porto de Santana-AP somados à mudança da poligonal do Porto Organizado de Santana, possibilitaram uma área maior para a construção de portos

privativos. Na região norte, por exemplo, a ANTAQ registrava apenas 39 portos privados até o ano de 2013. A partir de 2013, quando a lei citada entrou em vigor, até dezembro de 2021, o número de portos saltou para 356, um crescimento de 812,8 %.

É evidente a importância desta lei, associada à implementação de outras políticas territoriais portuárias. No entanto, vale ressaltar que os portos enquanto um nó de articulação local – nacional – global vêm sendo fonte de vultuosos investimentos para uma logística de exportação de *commodities* eficiente.

No que diz respeito ao segundo objetivo específico, identificaram-se os principais agentes espaciais, suas redes de atuação e formas particulares de uso dos territórios portuários da Amazônia, em específico de Santana, no Amapá, através do Complexo Portuário de Santana – CPS. Este CPS é próximo dos principais mercados globais, como China, Estados Unidos e Europa e com acesso ao Canal do Panamá. Por isso, afirmou-se que a sua localização geográfica privilegiada reduz o tempo de algumas rotas em comparação com os Portos de Santos e Paranaguá -, atraindo olhares e investimentos de empresas globais, inclusive por estar dentro dos Corredores Logísticos do Arco Norte.

A chegada destas empresas foi marcada por novos usos do território no CPS, inclusive sendo apresentado pelo Estado por meio de um *menu* territorial de possibilidades de investimentos e lucros, através de um documento governamental denominado Guia do Investidor. Esses novos usos foram vinculados, principalmente, ao agronegócio, seja no transbordo de cargas, armazenagem de grãos, ou portos de combustíveis. O que importa dizer é que houve um processo de construção deste complexo, enquanto plataforma logística e célula produtiva e financeira global, conectando-o à cadeia de suprimentos e valor global do agronegócio.

O crescimento de portos no CPS é significativo, posto que até 2013, havia apenas um TUP (o da Zamin Ferrous), uma ETC (da Bertolini) e o Porto Organizado de Santana. A partir da expansão da cadeia logística via corredores do Arco Norte, o quantitativo passou para 14 portos, sendo 11 caracterizados como portos de armazenagem e movimentação de mercadorias. Aliado a esses dados, iniciou-se uma reserva de terras no Distrito da Ilha de Santana (empresa Caramuru – registrada junto à ANTAQ com uma instalação de apoio portuário em 2021 e a empresa Cianport com um TUP em 2014) para a construção de portos, o que vem implicando no reordenamento territorial desta ilha.

O terceiro objetivo específico desta pesquisa visou analisar as transformações socioterritoriais e conflitos no município de Santana, decorrentes das políticas territoriais

portuárias implementadas. Neste contexto, fez-se necessário apresentar uma periodização do uso do território portuário, desde a instalação do primeiro porto em 1957 – através do Porto da Icomi – até o *boom* do crescimento de instalações privadas corporativas a partir de 2013, assim como, frisar os conflitos expressos de formas diretas e indiretas vinculados à expansão do CPS.

Os conflitos ligados ao CPS começaram a emergir no município de Santana, tanto na macrozona rural, quanto na macrozona urbana. No que tange à macrozona rural, evidenciada pela Ilha de Santana, destaca-se que até 2018 não havia registro de conflitos no Caderno de Conflitos no Campo no Brasil/ Comissão Pastoral da Terra (CPT). Entretanto, em 2019 houve 20 registros de famílias em conflito. Além disso, é agravante o fato de o Governo do Estado conceder ações possessórias em terrenos que já possuíam moradores, inclusive com função social da propriedade, pois existem moradores que vivem há mais de 50 anos na ilha, receberam como herança e utilizam como meio de subsistência através do uso da terra com o plantio e o uso do rio, com a pesca artesanal.

Um outro conflito, também vinculado à Ilha de Santana, refere-se às divergências de dominialidade entre entes públicos (Estado, Município e União). Por se tratar de área de marinha, está sobre competência da União, no entanto, documentos registrados no Cartório de Registro de Imóveis expressam a tensão entre as esferas públicas. Somado a isso, tem-se a valorização das terras da Ilha de Santana por estarem em uma área de expansão portuária do CPS.

No que corresponde aos conflitos na macrozona urbana, estes podem ser expressos pela presença do bairro Novo Horizonte dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana. O próprio documento elaborado por Brasil (2017a, p.61), denominado Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana, afirma a existência do problema, e sem apontamentos para solucioná-los.

A intenção da CDSA é retirá-los para que novas áreas sejam ofertadas para arrendamento. Porém, verifica-se que os moradores não foram incluídos nos dividendos econômicos propiciados pelo uso privado deste porto, tampouco receberam medidas mitigadoras relacionadas a melhor interação dos moradores com o rio, ou a diminuição da poluição daquele perímetro - devido a poeira de celulose, da empresa Amcel, e o farelo de soja, da empresa Cianport.

A partir destas análises, verificou-se uma sinergia por meio das políticas territoriais, - em suas diversas escalas (federal, estadual ou municipal) -, para garantir a inserção do país na competitividade em escala global. Tem-se então, uma ampliação de investimentos em projetos de infraestrutura de interesses capitalistas, em detrimento dos projetos de interesse público (hospitais, saneamento básico, iluminação pública, entre outros).

Neste sentido, o Estado, pautado numa justificativa de crescimento econômico, vem garantindo investimentos de “interesse nacional” que não refletem benefícios àqueles que deveriam ser os realmente favorecidos, no caso, a população. Na realidade, só se reafirma a lógica do grande capital, dando continuidade a um capitalismo neoextrativista, espoliador, que está longe de diminuir as disparidades regionais.

Por fim, é importante ressaltar que o debate sobre políticas territoriais portuárias e suas reverberações na Amazônia, no Amapá, e em específico no município de Santana, não se encerram com a finalização desta dissertação. Muitos aspectos não puderam ser aprofundados nesta pesquisa, em função das consequências da pandemia, com limitações à execução de algumas etapas metodológicas. No entanto, acredita-se que os objetivos propostos foram alcançados de forma satisfatória.

6. REFERÊNCIAS

AGUIAR, D. **A Geopolítica de Infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia Brasileira**. Actionaid Brasil, Rio de Janeiro, 2017.

ALMEIDA, J. C. **Fronteira agrícola na Amazônia: análise da dinâmica do uso múltiplo da bacia do rio pedreira no estado do Amapá**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Amapá, 2019.

AMAPÁ. **Guia do Investidor**. Agência de Desenvolvimento Econômico do Amapá, 2019. Disponível em: https://ageamapa.portal.ap.gov.br/res/GUIA%20INVESTIDOR%202019_PORTUGUES.pdf

AMAPÁ. Lei Complementar nº 112, de 09 de abril de 2018. **Dispõe sobre a regulamentação da Região Metropolitana de Macapá – RMM e dá outras providências**. Disponível em: http://www.al.ap.gov.br/ver_texto_lei.php?iddocumento=88094

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa n.º 13**, 2013. Disponível em: https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/instalacoes-portuarias/SEI_ANTAQ0355805NotaTcnica_.pdf/view

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa n.º 20**, 2018. Disponível em: <http://sophia.antag.gov.br/terminal/Acervo/Detalhe/22385?a=1&guid=1615574722662>

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Perguntas Frequentes**. Disponível em: <http://portal.antag.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/perguntas-frequentes/>. Acesso em: 21 set. 2020.

_____. ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Instalações Privadas**. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/instalacoes-portuarias/instalacoes-privadas>. Acesso em 10/08/2021.

ARROYO, M. A circulação da mercadoria na redefinição dos usos do território. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, v. 20, n. 1, p. 133-143, 2018.

BABBIE, E. **Métodos de pesquisa de survey**. 2ª reimp. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2003.

BALETTI, B. Ordenamento Territorial: Neo-developmentalism and the struggle for territory in the lower Brazilian Amazon. **Journal of Peasant Studies**, v. 39, n. 2, p. 573-598, 2012.

BARREDA, Andrés. Análisis Geopolítico del Contexto Regional. In: Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamerica. La Paz-Bolivia: Fobomade, 2005.
BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Secretaria Nacional de Portos. **Plano Mestre: Complexo Portuário de Santana**. Brasília: 2017a.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho**. Brasília: MTPA, 2017b.

_____. Câmara dos Deputados. **Arco norte: o desafio logístico**. Brasília: Câmara dos Deputados/Edições Câmara, 2016.

_____. Ministério de Infraestrutura. **Porto sem papel**. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>. Acesso em 20 de dezembro de 2021.

_____. Ministério de Infraestrutura. **Manual do Investidor do Setor Portuário**. Brasília, 2019a. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporteaquaviario/arquivosplanejamentoportuario/ManualdoInvestidordoSetorPorturioCompletoJunho2019.pdf>

_____. Ministério da Infraestrutura. **Sistema Portuário Nacional**, 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario>. Acesso em: 14/07/2021

_____. **Requerimento de instalação de frente parlamentar**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=7F060F078A15F76066C9F20838195CD7.proposicoesWebExterno2?codteor=1776681&filename=Tramitacao-REQ+1926/2019>. Brasília: Câmara dos Deputados, 2019b.

_____. Decreto-Lei nº. 9.760, de 5 de setembro de 1946. **Dispõe sobre os bens imóveis da União e dá outras providências**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del9760.htm

_____. 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**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm> Acesso em: 07/03/2021.

_____. Convênio de Delegação nº 09 de 14 de dezembro de 2002. **Convênio de delegação que entre si celebram a união, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o Município de Santana – AP, para administração e exploração do porto de Macapá, com a interveniência da Companhia Docas do Estado do Pará – CDC**. Disponível em: <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/legislacao/3-convenio-n-009-2002>. Acesso em 15/06/2021.

_____. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. **Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm. Acesso em: 20/12/2021.

_____. Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. **Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm> Acesso em: 07/03/2020.

_____. Lei nº 14.004, de 26 de maio de 2020. **Altera a Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, que dispõe sobre a Faixa de Fronteira, e a Lei nº 10.304, de 5 de novembro de 2001, que**

transfere ao domínio dos Estados de Roraima e do Amapá terras pertencentes à União. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14004.htm

_____. Projeto de Lei 1304, de 2020. **Altera a Lei nº 10.304, de 5 de novembro de 2001, que transfere ao domínio dos Estados de Roraima e do Amapá terras pertencentes à União e a Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, que dispõe sobre a Faixa de Fronteira, altera o Decreto-lei nº 1.135, de 3 de dezembro de 1970, e dá outras providências.** Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/141814>.

BRITO, P. **Ciclo de palestras: Portos.** Brasília: Secretaria de Assuntos Estratégicos, 2010.

BRITO, Daímio. **Mapa da Cidade de Santana.** Doutor em Biodiversidade Tropical. Universidade Federal do Amapá, UNIFAP, [Macapá - AP], 2013. Disponível em: <<http://geoabrangencia.blogspot.com/2013/>>. Acessado em: 07/01/2021.

CAMELINI, J. H.; CASTILLO, R. Logística e competitividade no circuito espacial produtivo do etanol no Brasil. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 2, p. 262-278, 2012.

CARDOSO, M. C.; RODRIGUES, J. C.; SOBREIRO FILHO, J. Territorialização portuária na Amazônia e suas implicações em Territórios Tradicionais no Baixo Tocantins- Abaetetuba-PA. **Estudos Geográficos (UNESP)**, v. 20, n. 1, p. 215-237, 2022.

CARMO, E; MIRANDA, C. P; BARREIRA, C. C. M. A. A dinâmica territorial das grandes obras de infraestrutura desenvolvidas no Amapá no âmbito do Programa De Aceleração Do Crescimento. **Revista PRACS**. v. 12, n. 2, p. 07-20, jul./dez. 2019.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede.* São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, v. 22, p. 461-474, 2010.

CASTRO, E. M. R. Amazônia na Encruzilhada: saque colonial e lutas de resistência. In: CASTRO, E. M. R. (Orgs.) **Territórios em transformação na Amazônia - saberes, rupturas e resistências.** Belém: NAEA, 2017. p. 19-48.

CDSA, **Companhia Docas de Santana.** Movimentação de cargas do Porto Organizado de Santana, 2017. Disponível em: <http://docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/21-estatistica/216-movimentacao-de-cargas-no-porto-organizado-de-santana#1-2016>. Acesso em: 04/05/2022

CDSA, **Companhia Docas de Santana.** Mais do que um ponto de partida, um empreendimento de futuro. Apresentação institucional em slide, 2020.

CDSA, **Companhia Docas de Santana.** Operadores Portuários. Publicado em 12 março 2014 e atualizado em 11 julho 2022. Disponível em: <http://docasdesantana.com.br/index.php/operacional/tarifa-portuaria/12-informacoes-operacionais/102-auto-generate-from-title>. Acesso em 15/07/2022.

CHELALA, C.; CHELALA, C. *Soja no Amapá: história, economia e meio ambiente.* São Paulo: Clube dos Autores, 2019.

CHESNAIS, F. A mundialização do Capital. São Paulo: Xamã, 1996.

COOPERATIVA UNIPILOT. Cooperativa de Apoio e Logística aos Práticos da ZP 1 LTDA. Áreas de atuação, 2022. Disponível em: <http://www.unipilot.com/areas-atuacao/>. Acesso em: 03/04/2022.

CORRÊA, R. L. Espaço, um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.15-47.

COSTA, J. M. Ação, Espaço e Território: elementos para pensar uma política de ordenamento territorial. **Revista de Políticas Públicas**, v.16, n.1, p. 15-24, 2012.

COSTA, W. M. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. São Paulo: Contexto. 1988.

CPT – Comissão Pastoral da Terra. Conflitos no Campo Brasil 2018. Goiânia: CPT Nacional, 2019.

CPT – Comissão Pastoral da Terra. Conflitos no Campo Brasil 2019. Goiânia: CPT Nacional, 2020.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergências e organização. In: CASTRO, I. E., GOMES, P. C. C. e CORRÊA, R. L. (orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. pp. 141-162.

DIÉGUEZ, C. R. M. A. **De OGMO (Operários Gestores de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos**. 152 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

FEESC. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santana/AP. **Fundação de Ensino e Engenharia de Santa Catarina**, 2018, 291p.

FIGUEIREDO, Nayana Ruth; MOREIRA, Ivan Targino. Estado, políticas públicas e territórios rurais. *Revista OKARA: Geografia em debate*, v. 13, n. 1, p. 76-95, 2019.

FLYVBJERG, B. What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal* 45 (2): 6–19, 2014.

FREDERICO, S. Modernização da agricultura e uso do território: a dialética entre o novo e o velho, o interno e o externo, o mercado e o estado em áreas de cerrado. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, v. 17, n. 2, 2013.

GABRIEL, M. L. D. Métodos Quantitativos em Ciências Sociais: Sugestões para Elaboração do Relatório de Pesquisa. **Desenvolvimento Em Questão**, v. 12, n. 28, p. 348-369, 2014.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª edição. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2008.

GILBERTONI, C. A. C. **A Lei de Modernização dos Portos**, 2000. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-administrativo/a-lei-de-modernizacao-dos-portos/>>. Acessado em: 28/11/2019.

GOBBI, G.; CARRARO, I. R.; FURLAN, J. Análise do setor portuário brasileiro: deficiências, transformações e melhorias. *Espacios* (Caracas), v. 36, n. 5, p.1-13, 2015.

GOULARTI-FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, v. 16, n. 3, p. 455-482. 2007.

GOULARTI-FILHO, A. Estado, transportes e planejamento no Brasil: a atuação do GEIPOT na formulação de políticas públicas para os transportes. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 12, n. 3, p. 228-258, 2016.

GRAND JR, J. **Novos cenários para a competitividade portuária em tempos de reestruturação da economia mundial**: uma análise sobre a dimensão produtiva da relação cidade-porto através da experiência de Itajaí, SC. 128f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - , Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

GREENPEACE. Amapá: no olho do furacão do agronegócio e da especulação fundiária. Revista eletrônica: **Amazônia: notícia e informação**. Publicado em especulação em 27 de setembro de 2017. Disponível em <https://amazonia.org.br/2017/09/amapa-no-olho-do-furacao-do-agronegocio-e-da-especulacao-fundiaria/>

GUDYNAS, E. Estado compensador y nuevos extractivismos-las ambivalencias del progresismo sudamericano. **Nueva Sociedad**, n. 237, p.128-146, 2012.

HARVEY. **O novo imperialismo**. São Paulo:Loyola, 2004.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005a.

HARVEY, D. O “novo imperialismo”: ajustes espaço-temporais e acumulação por desapossamento. **Revista Lutas Sociais**, v. 13, n.1, p.9-21, 2005b.

HARVEY, D. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008.

HARVEY, D. A urbanização e as crises. **Pós**, v. 19, n. 32, p. 10-24, 2012.

HARVEY, D. Os limites do capital. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. População estimada de 2021. Disponível em: <https://ibge.gov.br/cidades-e-estados/ap/santana.html>. Acesso em: 20/12/2021.

IIRSA. Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana. Disponível em:<www.iirsa.org>. Acesso em: abr. 2021.

MACHADO, Lia Osório. Limites, Fronteiras, Redes. **In**: T. M. Strohaecker et alli. (orgs.). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB, 1998.

MALHEIRO, B. C. MICHELOTTI, F. SABINO, T. A. G. Aqui o capitalismo não parou! Espoliação e brutalidade em tempos de pandemia, o que a Amazônia tem a dizer? **GEOgraphia**, v. 22, n. 48, 2020.

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

MARGARIT, E. **Integração Territorial Competitiva do Amapá: o programa de aceleração do crescimento e os grandes projetos de desenvolvimento**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2019.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. O Porto como Nó de Articulação entre os Âmbitos Local e Global. *Espaço Aberto*, v. 5, n. 2, p. 101-122, 2014.

MINAYO, M. C. S. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 3, p. 621-626, 2012.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n.6, p. 975-995, 2006

MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relação cidade/porto no Brasil. In: SILVEIRA, M. R. (org.): **Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 299-330.

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Portos, cidades e regiões: novas problemáticas, abordagens renovadas. **Confins [Online]**, v. 15, 2012. Disponível: <http://journals.openedition.org/confins/7682>. Acesso em: 02 fev. 2021.

MOREIRA, G. L.; TREVIZAN, S. D. P. A produção do espaço de cidades litorâneas e portuárias um estudo comparativo entre Ilhéus/BA e Santos/SP. **Estudos Geográficos (UNESP)**, v. 18, p. 24-74, 2020.

NAFES, S. Pela 1ª vez, Porto de Santana, entra no mapa da “Ferrogrão”. Revista eletrônica: **Seles Nafes.com: sempre conectado**. Publicado em 16 de julho de 2020. Disponível em: <https://selesnafes.com/2020/07/pela-1a-vez-porto-de-santana-entra-no-mapa-da-ferrograo/>

NEVES, J. L. Pesquisa qualitativa – características, usos, possibilidades. **Cadernos de Pesquisa em Administração**, v. 1, n.3, p. 1-5, 1996.

PEREIRA, Ana Paula Camilo; SILVEIRA, Márcio Rogério. A dinâmica do transporte aéreo regional nas cidades médias do Estado de São Paulo. **Revista Formação**, v. 2, 2008, p. 37-55.

PLATAFORMA LOGÍSTICA DO AMAPÁ. **Memorial Descritivo do Terminal de Granéis Sólidos do Amapá**, 2019.

PORTO, J. L. R. Amapá: **Principais transformações econômicas e institucionais (1943 a 2000)**. 1. ed. Macapá: Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia do Amapá – Setec, 2003.

PORTO, J.; CHELALA, C.; SILVA, G. V.; COUTO, M. E. A. “A construção de condicionantes no espaço amapaense”. Condicionantes construídos: reflexões sobre as transformações espaciais amapaenses. Macapá: Jadson Porto. (Série Percepções do Amapá, 5), 2007.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo, Editora Ática, 1993.

RAFFESTIN, C. A produção das estruturas territoriais e sua representação. *In*: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (Org.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

ROCHA, J. M. A conflagração do espaço: a tensa relação porto-cidade no planejamento urbano. **Estudos Avançados**, v. 33, n. 95, p. 91-112, 2019. Disponível em: . Acesso em: 11 jan. 2021.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. A “ideia reguladora” do processo de ambientalização do setor empresarial portuário brasileiro: identificação e análise crítica. **Revista Eletrônica em Gestão, Educação e Tecnologia Ambiental**, v. 18, n. 3, p. 1037-1058, 2014.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. **Caminhos de Geografia**, v. 16, n. 56, p. 1-21, 2015.

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

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

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

RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Grandes projetos de infraestrutura na Amazônia: imaginário, colonialidade e resistências. **Revista NERA (UNESP)**, v. 23, n. 51, p. 89-116, 2020.

RODRIGUES, J. C.; SARDINHA, J. C. S.; COUTO, M. E. A.; ALMEIDA, J. C.; LIMA, R. A. P. Produção territorial portuária na Amazônia: ajustes, ordenamentos e práticas espaciais face a produção do complexo portuário de Santana, Amapá, Brasil. **Revista Tamoios**, v. 16, n. 3, p. 85-113, 2020.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. O projeto arco norte na Amazônia e a sua relação com o agronegócio. *Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)*, v. 23, p. 317-351, 2021.

RODRIGUE, J-P; T. NOTTEBOOM. Port Regionalization: Improving Port Competitiveness by Reaching beyond the Port Perimeter. **Port Technology International**, n. 52, p. 11-17, 2011.

ROSSI, R. Espaço, totalidade e método. **Sociedade e natureza**. Uberlândia, MG; v. 32, p. 578 - 585; 2020.

RUCKERT, A. A. A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 7, p. 01-20, 2007.

SACK, Robert. *Human Territoriality – Its Theory and History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SANCHEZ, Joan-Eugeni. **Geografia Política**. Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

SANTANA. Lei Complementar nº 002 de 11 de outubro de 2006. **Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Santana, nos termos do artigo 182 da Constituição Federal, do Capítulo III da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade - e do Título I, Capítulo II, Seção I, da Lei Orgânica do Município de Santana**. Prefeitura Municipal de Santana, 2006. Disponível em: <https://www.santana.ap.leg.br/leis/legislacao-municipal>.

SANTANA. Lei 949 de 18 de abril de 2012. **Dispõe sobre o Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo da Macrozona urbana do Município de Santana**. Prefeitura Municipal de Santana, 2022. Disponível em: <https://www.santana.ap.leg.br/leis/legislacao-municipal>.

SANTANA. Lei 1.021 de 06 de setembro de 2013. **Altera a lei complementar nº 002 de 11 de outubro de 2006 que institui o Plano Diretor Participativo do Município de Santana - Amapá, atendendo ao art. 161 que prevê a revisão do Plano Diretor, para alterar a área de anexo – IV Memorial Descritivo das Zonas Urbanas – Área denominada “Gleba Pau Furado para – (ZMAD 3) Zona Mista de alta Densidade**. Prefeitura Municipal de Santana, 2013. Disponível em: <https://www.santana.ap.leg.br/leis/legislacao-municipal>.

SANTANA. Lei 1.192/2017, de 28 de dezembro de 2017. **Dispõe sobre o Plano Plurianual de Santana para o quadriênio 2018 -2021 e dá outras providências**. Prefeitura Municipal de Santana, 2017. Disponível em: <https://www.santana.ap.leg.br/leis/legislacao-municipal>.

SANTANA. Lei 1.403 de 25 de fevereiro de 2022. **Institui o programa municipal de parcerias público-privadas e dá outras providências**. Prefeitura Municipal de Santana, 2022. Disponível em: <https://www.santana.ap.leg.br/leis/legislacao-municipal>.

SANTOS, M. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: SOUZA, M. A. A.; SANTOS, M. (Org.). **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986. p. 121-134.

SANTOS, M. **Metamorfose do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M; SOUZA, M. A.; SILVEIRA, M. L. **Território**: Globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

SANTOS, M. O dinheiro e o território. **GEOgraphia**, v. 1, n. 1, p. 1-13, 1999a.

SANTOS, M. O território e o saber local: algumas categorias de análise. **Cadernos IPPUR**, v. 13, n. 2, p. 15-26, 1999b.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização, do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro a São Paulo, Editora Record, 2000.

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

SANTOS, M. O espaço dividido. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, M. BECKER, K. B. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Editora Lamparina, 2007.

SARDINHA, J. C. S.; LOMBA, R.; PORTO, J. Complexo Portuário de Santana (Amapá-Brasil): da interação regional à conexão internacional. **In: Geopolítica e Interação Regional na América Latina**, 2021.

SCHERER-WARREN, I. **Redes de movimentos sociais**. São Paulo, Loyola, 1993.

SECCHI, L. **Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

SILVA, Adriana Maria Bernardes. Círculos globais de informações e uso corporativo do território brasileiro: privatizações e planejamento territorial a partir dos anos 1990. **CADERNOS IPPUR/UFRJ** v. 23, n. 1 jan./jul. 2009.

SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, M. R. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator**, v. 12, n. 2, p. 41-53, 2013.

SILVEIRA, M. R. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. **Revista Entre-Lugar**, V. 11, n.21, p. 45-74, 2020.

SILVEIRA, M. L. Los territorios corporativos de la globalización. **Geograficando**, 2007, ano 3, n. 3, p. 13-26. Disponível em: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf L.

SILVEIRA, M. L. Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. **CDC**, Caracas, v. 25, n. 69, p. 2-19, 2008. Disponível em: <http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S101225082008000300002&lng=es&nrm=iso>. Acesso em 18 jun. 2020.

SILVEIRA, M. L. O território em pedaços. **ComCiência**, n.133, p. 1-4, 2011.

SILVEIRA, M. L. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. **Geusp– Espaço e Tempo** (Online), v. 19, n. 2, p. 246-262, ago. 2015.

SOUZA, M. L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. *In: Castro, I. E et al. (Orgs.): Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, M. L. “Território” da divergência (e da confusão). *In*: SAQUET, M. A; SPOSITO, E. S. (Org.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: 1ª edição, Expressão Popular, 2009.

SOUZA, M. L. **Os conceitos fundamentais da Pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

STEINBERG, M. Território, ambiente e políticas públicas espaciais. *In*: _____. (Org.). **Território, ambiente e políticas públicas espaciais**. Brasília: Paralelo15; LGE Editora, 2006. p.29-82.

SUPERTI, E. Políticas públicas e integração sul americana das fronteiras internacionais da Amazônia brasileira. **Novos Cadernos NAEA**, v. 2, n. 14, p. 32-48, 2011.

SUPERTI, E. As fronteiras internacionais da Amazônia brasileira no contexto das políticas públicas de integração sul-americana. *In*: PORTO, J, L. R.; NASCIMENTO, D. M. (Org.). **Dinâmicas periférico-estratégicas da fronteira da Amazônia setentrional: das políticas públicas e redes institucionais à integração espacial**. Rio de Janeiro: Publit, 2013. p. 91-109.

SVAMPA, Maristella. **Las fronteras del neoextrativismo em La América Latina**. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependências. Calas – Maria Sibylla Merian Center, 2019.

TPN-USP – Tanque de Provas Numéricos. Projeto: Estudo e Pesquisa sobre Manobrabilidade e Acessos Náuticos Manobras de Navios no Porto de Santana (AP). Coordenador: Prof Dr. Eduardo Aoun Tannuri. **Tanque de Provas Numéricos da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (TPN-USP)**. USP, 2020. 176 p.

VENDRAME, F. “Desertos Verdes” dá voz a indígenas, camponeses e quilombolas; eles são expulsos, ameaçados e veem aviões das grandes empresas despejarem veneno na mata e nos rios. **De olho nos ruralistas – Observatório do Agronegócio no Brasil**, 2017. Publicado em 19/09/2017. Disponível em: <https://deolhonosruralistas.com.br/2017/09/19/filme-mostra-degradacao-ambiental-causada-pela-monocultura-do-eucalipto-na-ba-e-no-es/>. Acesso em 02/04/2022.


7. ANEXOS



CARTÓRIO

DE REGISTRO DE IMÓVEIS

— Ofirney Sadala —



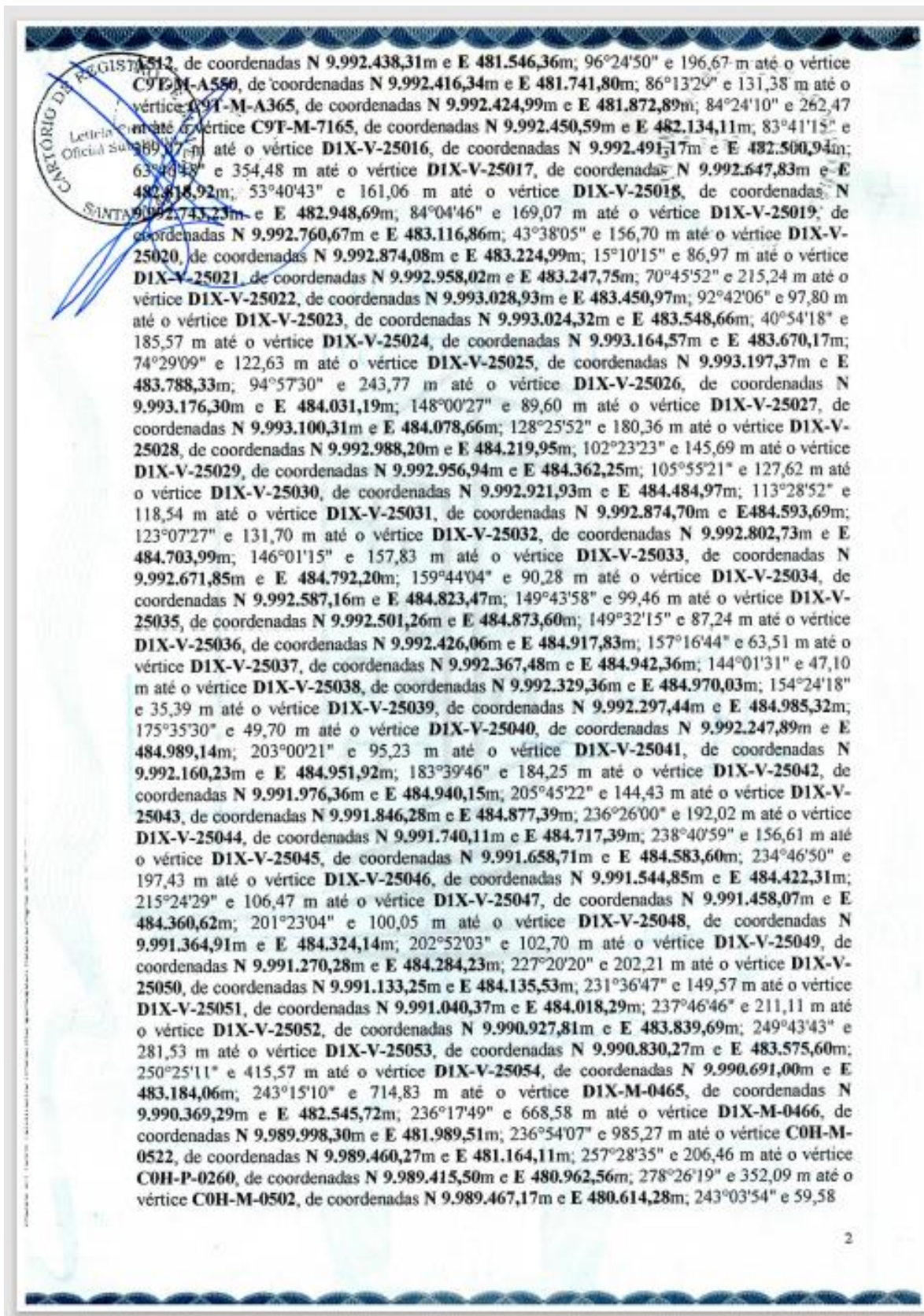
CERTIDÃO DE INTEIRO TEOR


LETÍCIA PINTO CASTELO, Oficial Substituta de Registro de Imóveis da Comarca de Santana, Estado do Amapá, República Federativa do Brasil, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei.3

Certifica que a pedido por parte interessada, onde verifiquei existir a **Matrícula n.º 73, no LIVRO DE REGISTRO GERAL n.º 2-A, folhas 73 e 132, em 22/10/2013**. Como a seguir vai transcrita: **IMÓVEL:** Área de terra denominada "ILHA DE SANTANA", situada no Município de Santana, Estado do Amapá, medindo 2.114 ha, **Perímetro:** 19.850,00m (dezenove mil e oitocentos e cinquenta metros). **DESCRIÇÃO DO PERÍMETRO:** Partindo do ponto-01, de coordenadas geográficas aproximadas de longitude 51°11'36"WGR e latitude 00°04'03" S, situado na Foz do Igarapé Paula, desse segue sentido jusante, por uma distância aproximadas de 4.250,00m (quatro mil, duzentos e cinquenta metros), passando pelos Igarapés: Murututivazinho, até o ponto-02, de coordenadas geográficas aproximadas de longitude 51°09'24" WGR e latitude de 00°04'06" S, situado na Foz do Igarapé Carapinha, desse segue contornado a parte Leste da Ilha, por uma distância aproximada de 3.900,00m (três mil e novecentos metros), passando pelo Igarapé Aldeia, até o ponto-03 de coordenadas geográficas aproximadas de 7.800,00m (sete mil e oitocentos metros), passando pelos Igarapés: Berto e Barreiro, até o ponto-04, de coordenadas geográficas aproximadas de longitude 51°12'18" WGR e latitude 00°05'18" S, situado na Foz do Igarapé Martinho e desse segue por uma distância aproximadas de 3.900,00m (três mil e novecentos metros), passando pelos Igarapés: Roçado, Ponta e Pimenta, até o ponto-01, de coordenadas geográficas aproximadas de longitude 51°11'36" WGR e latitude 00°04'03" S, início da descrição do perímetro. **PROPRIETÁRIO: GOVERNO DO ESTADO DO AMAPÁ** **REGISTRO ANTERIOR:** Livro 2 – A, Matrícula n.º 71 e Matrícula n.º 72, deste Cartório, conforme Sentença proferida pelo Dr. José Hilmo Haas, Juiz de Direito da 1ª Vara Cível da Comarca de Santana, Estado do Amapá, referente ao Processo n.º. 0000459-80.1996.8.03.0002 (Processo n.º. 2.096/96) - Ação Discriminatória. Protocolado no Livro 1-A, sob o número de ordem 77, em 22/10/2013. **AV.01/73 - RETIFICAÇÃO DE REGISTRO (ÁREA)** - Procedo a presente averbação a requerimento do proprietário, para retificação da área do imóvel objeto da presente matrícula, o qual passou a ter as seguintes características: **IMÓVEL:** Gleba Ilha de Santana, situada no Município de Santana, Estado do Amapá, com área total de 1.903,4483 ha, **Perímetro:** 19.245,23m. **DESCRIÇÃO DO PÉRIMETRO:** Inicia-se a descrição deste perímetro no vértice **D1X-M-0769**, de coordenadas N 9.992.758,86m e E 479.091,81m; deste, segue confrontando com Canal do Norte/Rio Amazonas, com os seguintes azimutes e distâncias: 89°16'13" e 328,98 m até o vértice **C9T-M-3827**, de coordenadas N 9.992.763,05m e E 479.420,76m; 99°11'07" e 86,33 m até o vértice **D1X-V-25002**, de coordenadas N 9.992.749,27m e E 479.505,98m; 114°57'26" e 193,32 m até o vértice **D1X-V-25003**, de coordenadas N 9.992.667,70m e E 479.681,25m; 78°56'29" e 442,05 m até o vértice **D1X-V-25004**, de coordenadas N 9.992.752,49m e E 480.115,09m; 64°42'57" e 186,67 m até o vértice **D1X-V-25005**, de coordenadas N 9.992.832,22m e E 480.283,88m; 92°45'58" e 180,07 m até o vértice **D1X-V-25006**, de coordenadas N 9.992.823,53m e E 480.463,74m; 67°48'37" e 93,44 m até o vértice **D1X-V-25007**, de coordenadas N 9.992.858,82m e E 480.550,26m; 104°23'49" e 66,24 m até o vértice **D1X-V-25008**, de coordenadas N 9.992.842,35m e E 480.614,42m; 124°22'23" e 64,46 m até o vértice **D1X-V-25009**, de coordenadas N 9.992.805,96m e E 480.667,62m; 110°02'08" e 571,83 m até o vértice **D1X-V-25010**, de coordenadas N 9.992.610,05m e E 481.204,84m; 116°50'14" e 205,16 m até o vértice **D1X-V-25011**, de coordenadas N 9.992.517,43m e E 481.387,90m; 116°32'00" e 177,11 m até o vértice **C9T-M-**


Rua Machado de Assis, 391 – CEP: 68.925-000 – Bairro Hospitalidade – Santana / AP
Fones: (96) 3283-4492 / (96) 9116-9896 – CNPJ 18.605.614/0001-62

VALIDO EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL, QUALQUER ADSCRIBENÇA DO EMBRADA INVALIDA ESTE DOCUMENTO





CARTÓRIO
DE REGISTRO DE IMÓVEIS
Ofirney Sadala



m até o vértice **D1X-V-25060**, de coordenadas N 9.989.440,18m e E 480.561,10m; 255°15'03" e 69,01 m até o vértice **D1X-V-25061**, de coordenadas N 9.989.422,61m e E 480.494,42m; 255°52'13" e 80,21 m até o vértice **D1X-V-25062**, de coordenadas N 9.989.403,03m e E 480.416,64m; 259°46'33" e 116,96 m até o vértice **D1X-V-25063**, de coordenadas N 9.989.382,27m e E 480.301,54m; 263°50'42" e 218,62 m até o vértice **D1X-V-25064**, de coordenadas N 9.989.358,83m e E 480.084,18m; 281°27'34" e 83,40 m até o vértice **D1X-V-25065**, de coordenadas N 9.989.375,40m e E 480.002,44m; 288°40'01" e 117,13 m até o vértice **D1X-M-0744**, de coordenadas N 9.989.412,89m e E 479.891,47m; 282°28'07" e 553,72 m até o vértice **D1X-V-25067**, de coordenadas N 9.989.532,44m e E 479.350,81m; 283°44'48" e 680,18 m até o vértice **D1X-V-25068**, de coordenadas N 9.989.694,07m e E 478.690,11m; 292°04'47" e 296,39 m até o vértice **D1X-V-25069**, de coordenadas N 9.989.805,48m e E 478.415,46m; 303°03'50" e 141,61 m até o vértice **D1X-V-25070**, de coordenadas N 9.989.882,74m e E 478.296,78m; 266°23'25" e 87,83 m até o vértice **D1X-V-25071**, de coordenadas N 9.989.877,21m e E 478.209,12m; 267°48'19" e 124,29 m até o vértice **D1X-V-25072**, de coordenadas N 9.989.872,45m e E 478.084,92m; 296°02'27" e 131,52 m até o vértice **D1X-V-25073**, de coordenadas N 9.989.930,19m e E 477.966,75m; 350°48'17" e 167,27 m até o vértice **D1X-P-2000**, de coordenadas N 9.990.095,31m e E 477.940,02m; 341°57'29" e 472,53 m até o vértice **EBU-M-0158**, de coordenadas N 9.990.544,61m e E 477.793,67m; 344°11'54" e 43,77 m até o vértice **EBU-M-0155**, de coordenadas N 9.990.586,73m e E 477.781,75m; 337°29'10" e 84,38 m até o vértice **D1X-M-0738**, de coordenadas N 9.990.664,68m e E 477.749,44m; 323°32'33" e 153,95 m até o vértice **C9T-M-3601**, de coordenadas N 9.990.788,50m e E 477.657,96m; 351°13'32" e 400,60 m até o vértice **C9T-M-3802**, de coordenadas N 9.991.184,41m e E 477.596,85m; 3°03'10" e 550,00 m até o vértice **C9T-M-3548**, de coordenadas N 9.991.733,63m e E 477.626,14m; 12°49'07" e 282,92 m até o vértice **C9T-M-3417**, de coordenadas N 9.992.009,50m e E 477.688,91m; 15°15'03" e 206,66 m até o vértice **C9T-M-3881**, de coordenadas N 9.992.208,88m e E 477.743,27m; 6°19'03" e 147,59 m até o vértice **D1X-V-25083**, de coordenadas N 9.992.355,57m e E 477.759,51m; 9°16'14" e 161,14 m até o vértice **D1X-V-25084**, de coordenadas N 9.992.514,61m e E 477.785,47m; 38°37'53" e 242,11 m até o vértice **D1X-V-25085**, de coordenadas N 9.992.703,74m e E 477.936,62m; 39°29'21" e 197,33 m até o vértice **D1X-V-25086**, de coordenadas N 9.992.856,03m e E 478.062,11m; 59°40'40" e 147,68 m até o vértice **C9T-M-3439**, de coordenadas N 9.992.930,59m e E 478.189,59m; 61°36'24" e 100,50 m até o vértice **D1X-V-25088**, de coordenadas N 9.992.978,38m e E 478.278,00m; 70°13'31" e 71,41 m até o vértice **D1X-V-25089**, de coordenadas N 9.993.002,54m e E 478.345,20m; 84°43'37" e 118,93 m até o vértice **D1X-V-25090**, de coordenadas N 9.993.013,47m e E 478.463,63m; 122°06'59" e 94,22 m até o vértice **D1X-V-25091**, de coordenadas N 9.992.963,38m e E 478.543,43m; 133°46'19" e 159,37 m até o vértice **D1X-V-25092**, de coordenadas N 9.992.853,13m e E 478.658,51m; 102°16'27" e 443,44 m até o vértice **D1X-M-0769**, ponto inicial da descrição deste perímetro. Conforme Memorial Descritivo e Planta do Imóvel Georreferenciado, datados de 23/10/2013, emitidos pelo Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial do Estado do Amapá-IMAP. Protocolado no Livro 1-A, sob o número de ordem 77, em 22/10/2013 **AV.02/73**—Procede-se a esta averbação para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 106, da Área de terra, medindo 20,8700 ha, denominada de "Retiro Pais e Filhos", fica a referida área desligada da área da presente matrícula Santana-AP, 06 de dezembro de 2013 **AV.03/73**—Procede-se a esta averbação para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 130, da Área de terra, medindo 7.896,29m², fica a referida área desligada da área da presente matrícula.Santana-AP, 06 de dezembro de 2013 **AV.04/73**—Procede-se a esta averbação para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 131, da Área de terra, medindo 633,558m², fica a referida área desligada da área da presente matrícula.Santana-AP, 06 de dezembro de 2013. **AV.05/73**—

Rua Machado de Assis, 391 – CEP: 68.925-000 – Bairro Hospitalidade – Santana / AP
Fones: (96) 3283-4492 / (96) 9116-9896 - CNPJ 18.605.614/0001-62

VALIDO EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL, QUALQUER ADIUSTAMENTO DO ESTUDO INVÁLIDO ESTE DOCUMENTO

desligada da área da presente matrícula Santana-AP, 06 de dezembro de 2013. **AV.05/73**—
 Procedeu-se a esta averbação para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 622, da
 Área de terra, medindo **5,2416ha**, denominada de "Retiro São Sebastião", fica a referida área
 desligada da área da presente matrícula. Protocolado no Livro 1-B, sob o nº. 777, em
 16/12/2015. Santana-AP, 16 de dezembro de 2015. **AV.06/73**—Procede-se a esta averbação para
 constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 650, da Área de terra, medindo
11,1194ha, denominada de "Sítio Deus Proverá", fica a referida área desligada da área da
 presente matrícula. Protocolado no Livro 1, sob o nº. 806, em 26/01/2016. Santana-AP, 25 de
 janeiro de 2016. **AV.07/73**—Procede-se a esta averbação para constar que tendo em vista a
 abertura de matrícula nº. 715, da Área de terra, medindo **17,4003ha**, denominada de "Chácara
 Acará", fica a referida área desligada da área da presente matrícula. Protocolado no Livro 1, sob
 o nº. 886, em 22/04/2016. Santana-AP, 29 de abril de 2016. **AV.08/73**—Procede-se a esta
 averbação para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 733, da Área de terra,
 medindo **13,2134ha**, denominada de "RETIRO SÃO FRANCISCO", fica a referida área
 desligada da área da presente matrícula. Protocolado no Livro 1, sob o nº. 898, em 10/05/2016.
 Santana-AP, 01 de junho de 2016. **AV.09/73**—Procede-se a esta averbação para constar que
 tendo em vista a abertura de matrícula nº. 751, da Área de terra, medindo **27,3588ha**,
 denominada de "RETIRO SANTA CECÍLIA", fica a referida área desligada da área da presente
 matrícula. Protocolado no Livro 1, sob o nº. 940, em 11/07/2016. Santana-AP, 14 de julho de
 2016. **AV.10/73**—Procede-se a esta averbação para constar que tendo em vista a abertura de
 matrícula nº. 758, da Área de terra, medindo **7,4011ha**, denominada de "RETIRO DOIS
 IRMÃOS", fica a referida área desligada da área da presente matrícula. Protocolado no Livro 1,
 sob o nº. 948, em 21/07/2016. Santana-AP, 21 de julho de 2016. **AV.11/73**—Procede-se a esta
 averbação para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 801, da Área de terra,
 medindo **6,1411ha**, denominada de "RETIRO SEGREDO DA TERRA", fica a referida área
 desligada da área da presente matrícula. Protocolado no Livro 1, sob o nº. 1.001, em 19/09/2016.
 Santana-AP, 21 de setembro de 2016. **AV.12/73**—Procede-se a esta averbação para constar que
 tendo em vista a abertura de matrícula nº. 812, da Área de terra, medindo **7,9829ha**,
 denominada de "RETIRO RECANTO DA AMIZADE", fica a referida área desligada da área da
 presente matrícula. Protocolado no Livro 1, sob o nº. 1.019, em 29/09/2016. Santana-AP, 10 de
 outubro de 2016. **AV.13/73**—Procede-se a esta averbação para constar que tendo em vista a
 abertura de matrícula nº. 832, da Área de terra, medindo **3,9009ha**, denominada de "RETIRO
 NOVA ESPERANÇA", fica a referida área desligada da área da presente matrícula. Protocolado
 no Livro 1, sob o nº. 1.049, em 09/11/2016. Santana-AP, 09 de novembro de 2016. **AV.14/73**—
 Procedeu-se a esta averbação para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 835, da
 Área de terra, medindo **9,3548ha**, denominada de "RETIRO BOA ESPERANÇA", fica a
 referida área desligada da área da presente matrícula. Protocolado no Livro 1, sob o nº. 1.054,
 em 14/11/2016. Santana-AP, 14 de novembro de 2016. **AV.15/73**—Procede-se a esta averbação
 para constar que tendo em vista a abertura de matrícula nº. 1021, da Área de terra, medindo
23,901,456m², fica a referida área desligada da área da presente matrícula. Protocolado no Livro
 1, sob o nº. 1.340, em 27/12/2017. Santana-AP, 27 de Dezembro de 2017.

Certifico que a presente Certidão confere com o original que é privativo deste REGISTRO (Art. 19 § 1º da
 Lei Federal nº. 6.015/73 e Art. 365 do CPC. Válida por 90 dias a contar da data de sua expedição. Valor dos
 Emolumentos: R\$ 63,16.

Santana-AP, 22 de Fevereiro de 2019.

LETICIA PINTO CASTELO
 Oficial Substituta