

Seção Temática

Agronegócio, Infraestrutura Logística e Dinâmicas Fundiárias na Amazônia

Dinâmicas da ocupação da logística portuária do agronegócio e seus rebatimentos socioeconômicos e territoriais em Itaituba – Pará

Dynamics of occupation for agribusiness port logistics and territorial and socioeconomic repercussions in Itaituba, Pará

 **Márcio Júnior Benassuly Barros**¹

 https://doi.org/10.36920/esa32-2_st08

Resumo: O município de Itaituba, localizado na região do Tapajós no estado do Pará, abriga atualmente em seu território um conjunto de terminais portuários graneleiros usados no transbordo da produção de soja, que tem como origem o estado de Mato Grosso e como destino portos do Pará e Amapá, antes de serem exportados para o mercado internacional. A presente pesquisa teve como objetivo analisar as dinâmicas da ocupação da logística portuária do agronegócio e seus rebatimentos socioeconômicos e territoriais em Itaituba – Pará. A metodologia consistiu de uma pesquisa quantitativa e qualitativa, com levantamento documental, bibliográfico,

¹ Professor do quadro permanente do Programa de Pós-graduação em Ciências da Sociedade da Universidade Federal do Oeste do Pará (PPGCS/Ufopa). Doutorado em Geografia pela Universidade de Brasília (UnB). E-mail: marcgeo2000@yahoo.com.br.

trabalho de campo e registro fotográfico. Os principais resultados indicam que até a década de 1970, Itaituba mantinha uma dependência do rio Tapajós e da produção da borracha, situação que foi mudada com a abertura da rodovia Transamazônica, na década de 1970, e com a instalação de cinco estações de transbordo de cargas de soja no distrito de Miritituba-Itaituba a partir de 2014, evento que implicou profundos impactos socioeconômicos e territoriais nesta localidade.

Palavras-chave: logística; portos; Itaituba.

Abstract: The town of Itaituba in the Tapajós region of Pará state currently has several bulk grain ports used for transshipment of soybeans produced in Mato Grosso state that stop in ports in Pará and Amapá before export to the international market. This study analyzes the occupational dynamics for agribusiness port logistics and territorial and socioeconomic repercussions in Itaituba. The study was qualitative and quantitative and involved bibliographic and documental surveys, fieldwork and photographic records. The main findings indicate that up to the 1970s, Itaituba was dependent on the Tapajós River and rubber production, a situation that changed with the creation of the Transamazonian highway in the 1970s and establishment of five soy transshipment stations in the Miritituba district from 2014, an event with profound territorial and socioeconomic impacts.

Keywords: Logistics; ports; Itaituba.

Introdução

Desde 1812, a cidade de Itaituba, no estado do Pará, já era conhecida como centro de exploração e comércio de especiarias do alto Tapajós, com fortes ligações de caráter econômico com o estado de Mato Grosso. Em sua história econômica, o território de Itaituba tem profundas ligações com o extrativismo vegetal, como a borracha presente no município, com grandes seringais, e o extrativismo mineral, com a extração de ouro em garimpos, principalmente ao longo do rio Tapajós (IBGE, 1962).

Em 1836, Itaituba figurou como um aldeamento indígena no qual foi instalado um destacamento militar no contexto da revolta da Cabanagem. Em 1854, ocorreu a criação do município de Itaituba por meio da Lei nº 266, estabelecendo os domínios territoriais itaitubenses. Quando da criação do município, a sede escolhida foi a vila de Brasília Legal que, em função do pouco desenvolvimento do sítio urbano, foi transferida para o local onde atualmente se encontra a cidade de Itaituba, fato ocorrido em 1856 (IBGE, 1962).

Em 1890, o município foi elevado à categoria de comarca; dez anos depois, em 1900, ocorreu a elevação à categoria de cidade. Do ponto de vista da ocupação econômica municipal, até a década de 1950, a economia local estava ancorada no extrativismo vegetal, com destaque para a borracha e a castanha do Pará (IBGE, 1962).

Desde a sua ocupação pelos colonizadores portugueses no século XVIII até o século XX, mais precisamente até a década de 1970, Itaituba manteve uma dependência do rio Tapajós como único elemento de transporte de acesso ao núcleo do município. Esta situação de dependência do rio mudou com a abertura da rodovia Transamazônica, evento que implicou profundas transformações para o município em questão.

Com a construção da Transamazônica (BR-230), foi implantado no trecho paraense desta rodovia federal, entre Marabá e Altamira, o Projeto de Colonização Integrada (PIC), o PIC Itaituba, com várias agrovilas como a de Miritituba, localizada às margens do rio Tapajós em frente à cidade de Itaituba (Barros, 2019).

A abertura da rodovia Transamazônica permitiu o acesso ao sistema rodoviário nacional, fazendo com que o município passasse a receber em seu território grandes investimentos em diversos setores. Cabe destacar que Itaituba recebe ainda fortes influências da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), que, à altura do município de Rurópolis, se conecta com a rodovia Transamazônica. Na atualidade (2024), o município de Itaituba é apontado para receber grandes empreendimentos como: hidrelétricas, ferrovias, portos, projetos de mineração, dentre outros.

O objetivo desta pesquisa foi analisar as dinâmicas da ocupação da logística portuária do agronegócio e seus rebatimentos socioeconômicos e territoriais em Itaituba – Pará. A metodologia de trabalho está fundamentada em uma pesquisa quantitativa e qualitativa, o que consistiu no levantamento documental, bibliográfico e na realização de dois trabalhos de campo em 2018 e 2023, com observação da realidade local, executados na cidade de Itaituba e no distrito de Miritituba. Trata-se de um estudo de caso.

Este artigo está dividido em cinco seções, incluindo a introdução e as considerações finais. Na primeira seção, tratamos da introdução na qual apresentamos uma descrição da ocupação de Itaituba desde 1812 até a atualidade (2024).

Na segunda seção, intitulada “Fluidez territorial e logística de transportes”, abordamos as bases conceituais da pesquisa.

Na terceira seção, “Dinâmicas da ocupação da logística de transporte rodoviária e portuária posterior à década de 1970 em Itaituba – Pará”, tratamos da ocupação de Itaituba depois da década de 1970 no contexto da execução das políticas de logística de transportes.

Na quarta seção, intitulada “Miritituba: de agrovila a nó logístico do agronegócio na conexão dos modais rodoviário-hidroviário na Amazônia”, discutimos as transformações em Miritituba, com a implantação de cinco estações de transbordo de cargas. Por fim, são apresentadas as considerações finais.

Fluidez territorial e logística de transportes

O período atual do capitalismo globalizado tem como uma de suas características a fluidez territorial de bens, serviços, pessoas e capital em escala mundial. Milton Santos (2008a), refletindo sobre este período do capitalismo, destaca:

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos e dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são os suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez,

levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado. Criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez: oleodutos, gasodutos, canais, autopistas, aeroportos, teleportos”. (p. 274)

Na obra *Por uma outra globalização*, Santos (2000) menciona que, a partir da globalização, o território passou a ser usado por grandes empresas segundo uma lógica que obedece a uma racionalidade hegemônica de mercado. Para ele, “nesse movimento, tudo que existia anteriormente à instalação dessas empresas hegemônicas é convidado a adaptar-se às suas formas de ser e de agir, mesmo que provoque ... a quebra da solidariedade social” (Santos, 2000, p. 85). A ação das empresas hegemônicas no território provocou uma mudança na realidade local que passou a depender das ações que ali são deliberadas.

No atual período da globalização, o *imperativo da exportação* descrito por Milton Santos (2002) coloca a necessidade de exportação como uma imposição no comércio global, em que a fluidez territorial torna-se um elemento da competitividade entre os países no mundo.

O imperativo da exportação, sugerido a todos os países como uma espécie de solução salvadora, é uma verdade ou apenas um mito? Afirma - se, com muita força, que os países que não exportam não têm presente nem futuro, sem explicar cabalmente porque. (p. 87)

Para Santos e Silveira (2001), na obra *O Brasil território e sociedade no início do século XXI*, a circulação de pessoas, mercadorias, dinheiro e produtos são elementos que marcaram a competitividade dos países no mundo, conforme destacada por estes autores:

Uma das características do presente período histórico é, em toda parte, a necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, das informações, das ordens etc. Os países distinguem-se, aliás, em função das possibilidades abertas a essa fluidez. Por isso um dos capítulos mais comuns a todos ele é a produção do seu equipamento, isto é, da criação ou

aperfeiçoamento dos sistemas de engenharias que facilitam o movimento. (p. 261)

Mônica Arroyo (2001), em sua tese de doutorado intitulada *Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX*, ressalta a importância dos fixos e fluxos como elementos importantes da fluidez territorial, em que os sistemas de engenharia como os portos são essenciais para as conexões das escalas local-global no comércio exterior entre os países.

A base material que cria as condições para que as mercadorias circulem e, portanto, se formem os fluxos internacionais de comércio é formada por diversos sistemas de objetos de ordem técnica, cumprindo cada um deles uma função determinada, entre eles, portos, aeroportos, ferrovias, armazéns etc. os fluxos de mercadorias se organizam através de redes, para multiplicar-se e intensificar-se dependem de eficácia desses fixos. Estes últimos são verdadeiros sistemas de engenharia que atuam de forma independente e que, por sua vez, acarretam uma divisão territorial do trabalho bem definida. (p. 105)

A autora conceitua fluidez territorial como:

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

Entre os fixos do sistema de engenharia, destacam-se os portos que certamente são elementos que permitem esta conexão de mercadorias entre a escala local e global.

Os portos e aeroportos internacionais são aqueles macrossistemas técnicos que, além de cumprir as funções para facilitar o escoamento das mercadorias, albergam uma função normativa particular, exercida pelo sistema de alfândegas. (Arroyo, 2001, p. 105)

Os portos brasileiros são os principais fixos por onde fluem as mercadorias destinadas ao comércio exterior do Brasil (Arroyo, 2001). As bases da fluidez territorial (Arroyo, 2001) têm nos portos do *Arco Norte* importantes fixos por onde flui a produção graneleira da região Centro-Oeste do Brasil.

Daniel Huertas (2009), ao dissertar sobre a fluidez territorial do transporte rodoviário e portuário, destaca que:

Os caminhos, as pontes, os portos, a pavimentação ou não de uma via são elementos que acabam se transformando em determinações territoriais cuja capacidade reside exatamente em condicionar (ou ao menos estabelecer) as variáveis intrínsecas a fluidez territorial- intensidade, qualidade e natureza dos fluxos que expressam o poder de definir e limitar os sistemas de ações e de objetos dos agentes sociais. (p. 178)

O desenvolvimento dos transportes a partir do século XVIII, principalmente da ferrovia e do navio a vapor, promoveu uma verdadeira revolução na relação tempo-espço. Desta maneira, a técnica empregada nos transportes ferroviários e marítimos promoveu uma mudança radical na indústria. Por intermédio destes meios, a produção pôde ser comercializada em territórios cada vez mais distantes, assim como matérias-primas puderam ser acessadas de locais que antes não seria possível. Desta forma, o desenvolvimento dos meios de transportes foi peça fundamental na formação de um mercado cada vez mais ampliado em escala mundial de circulação.

Milton Santos nos chama a atenção para a existência dos sistemas de engenharias. Para ele, “o conjunto de fixos, naturais e sociais, forma sistemas de engenharia, seja qual for o tipo de sociedade” (Santos, 2008b, p. 87). Os sistemas de engenharia são constituídos fundamentalmente pelos objetos técnicos construídos pelo homem, como ferrovias, portos, pontes, aeroportos, estradas, cidades, entre outros. Estes conjuntos de objetos formam a configuração territorial de um país.

A partir da década de 1970, o Estado promoveu a implantação de um sistema de engenharia de portos no Brasil favorecendo o imperativo da exportação (Santos, 2002). Na década de 1990, já no período da economia do agronegócio

(Delgado, 2012), o Estado implementou uma ampla melhoria técnica dos portos do Brasil visando atender à crescente demanda de exportação de produtos primários como soja e minérios.

A logística na globalização passou a ser um elemento de competitividade corporativa no mercado global, conforme descreve Barat (2007).

A logística empregada para o agronegócio globalizado tornou-se vital para o escoamento da produção de grãos para o comércio exterior.

Logística, na migração do sentido militar para o empresarial, tornou-se um termo escorregadio e polissêmico, empregado para designar variadas formas de prestação de serviços, condições gerais de produção, setor de atividade econômica, ramo de investimentos públicos entre outras. Na tentativa de compreender o termo em sua dimensão geográfica, propomos, por ora, defini-lo como o conjunto de competências infraestruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público privadas, agências reguladoras setoriais, tributação) e estratégicas (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que reunidos num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos trata-se da versão atual da circulação corporativa. (Castillo, 2007, p. 23)

Ainda segundo Castillo (2011):

A logística torna-se, assim, a expressão de uma organização e de um uso do território, voltados, na linguagem corporativa (que também é da grande mídia), para a superação dos gargalos da circulação, para se evitar os “apagões” (portuárias, ferroviários, de armazenamento, etc.) e para se reduzir o “custo país”. (p. 339)

A logística de transporte no Brasil, com o ingresso do país no período da globalização, passa por profundas mudanças em sua base técnica, com os reflexos na modernização técnica dos portos brasileiros. A respeito desta

dinâmica nas inovações técnicas portuárias no Brasil, Santos e Silveira (2001) destacam que:

Em meados da década de 1990, inovações técnicas concorrem para garantir a fluidez dos intercâmbios. A informatização do controle aduaneiro das cargas desembarcadas e destinadas aos terminais retroportuários alfandegados aperfeiçoa a fiscalização sobre os fluxos e elimina viscosidade burocrática. (p. 59)

Para estes autores, “o movimento de mercadorias nos portos brasileiros ajuda a entender o ingresso do país no mundo globalizado (Santos; Silveira, 2001, p. 180).

Júlia Adão Bernardes (2010), ao descrever a situação da logística de transporte usada pelo estado de Mato Grosso, destaca as dificuldades do escoamento da produção de soja neste estado e o peso no custo do transporte.

No que diz respeito à logística, as formas e condições de acesso aos mercados internos e externos constituem dificuldades para a colocação de soja de Mato Grosso a nível competitivo, uma vez que a produção se afasta dos tradicionais portos e centros consumidores. Se a capacidade empresarial no complexo da soja está amplamente demonstrada, se os problemas de ordem tecnológica foram superados o peso do custo do transporte na composição global de custos da soja e seus derivados afeta o sucesso da expansão já que as condições de mobilidades entre centros de produção e consumo constituem um fator desfavorável a competitividade. (p. 353)

A implantação de grandes objetos (Santos, 1995) presentes na criação de portos graneleiros ao longo do rio Tapajós (Santarém e Itaituba), no estado do Pará, faz parte de um processo que busca a redução do valor do frete principalmente da produção graneleira do estado de Mato Grosso em direção aos portos do estado do Pará.

Dinâmicas da ocupação da logística de transporte rodoviária e portuária posteriores à década de 1970 em Itaituba – Pará

As dinâmicas da ocupação de Itaituba até a década de 1970 têm no rio o seu principal sistema de comunicação interno e externo. O mais importante objeto de engenharia que marca esta comunicação é o trapiche municipal, construído de madeira e que representava um símbolo da conexão com o mundo dos rios. Nesse período, o extrativismo vegetal, com destaque para a borracha, era a fonte de renda primordial dos munícipes itaitubenses.

No período áureo da borracha (1880-1910), Itaituba comandava uma vasta produção de látex, contando com seringais espalhados pelos principais rios e afluentes do município. O transporte e a comunicação com a sede municipal ocorriam por meio dos rios e sua vasta bacia hidrográfica.

Nesse período, havia em Itaituba grandes seringalistas, o mais importante, sem dúvida, foi Raimundo Pereira Brasil, que revelou em suas publicações a dinâmica da economia, o ambiente social e o território da produção da borracha no vale do rio Tapajós (Brasil, [1910] 2014a, [1925] 2014b, 1913).

As dinâmicas da ocupação em Itaituba até a primeira metade do século XX ocorreram em função dos seringais existentes na região do rio Tapajós e seus afluentes. Na sequência, as dinâmicas da ocupação no município passaram para as atividades ligadas à extração madeireira, à descoberta do ouro, à abertura das rodovias BR-230 e BR-163, entre outras.

Durante o período da borracha, Itaituba se destacou como grande produtor de látex de seringa, possuindo em seu território extensos seringais. Nas últimas décadas do século XIX e no início do século XX, o município recebeu muitas levadas de migrantes nordestinos para trabalharem nos seringais do rio Tapajós.

Com a decadência da borracha, a economia local passou para a exploração de atividades ligadas a outros produtos extrativistas como castanha-do-pará, peles de animais etc. A partir da década de 1950, mais precisamente em 1958, com a descoberta do ouro por Nilçom Pinheiro, a atividade do extrativismo mineral começou a ganhar força nas centenas de garimpos que foram abertos no município de Itaituba.

O ciclo do ouro em Itaituba teve seu auge na década de 1980, quando o município passou a figurar como um dos maiores produtores de ouro do Brasil.

Em 1986, foi criada, pelo Ministério das Minas e Energia (MME), a Reserva Garimpeira do Tapajós, que procurava ordenar a atividade de extração de ouro na região. Até o ano de 1992, Itaituba era o único produtor de ouro do Tapajós, mas depois desta data, com a fragmentação territorial do município dando origem aos municípios de Jacareacanga, Novo Progresso e Trairão, a produção passou a ser realizada e compartilhada com os novos municípios emancipados de Itaituba (CPRM, 1996).

O segundo período de ocupação do território de Itaituba teve início a partir da década de 1970, com o anúncio do Programa de Integração Nacional (PIN), que previa a construção da rodovia Transamazônica (BR-230) e da rodovia Santarém-Cuiabá (BR-163), que cortam o município de Itaituba. A construção destas rodovias em Itaituba representou mudanças significativas na ocupação e uso do território municipal.

Depois da década de 1970, teve início no município um modelo de ocupação centrado nas estradas e no extrativismo vegetal, florestal, mineral e na agropecuária. Neste contexto, ocorreu a abertura das rodovias, a chegada de construtoras, as instalações de vários órgãos públicos, com destaque para os federais, e projetos de colonização, oficialmente comandados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incrá) às margens das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

Como desdobramento regional do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), o I Plano de Desenvolvimento da Amazônia (I PDA), com vigência entre 1972-1974, traçou como objetivo:

Descolocar a fronteira, notadamente, a fronteira agrícola para as margens do rio Amazonas, realizando, em grande escala e numa região com importantes manchas de terras férteis, o que a Belém-Brasília e outras rodovias de penetração vinham fazendo em pequenas escalas e em áreas menos férteis. (Sudam, 1973, p. 1)

Na estratégia global do I PDA, previa-se “a integração física, econômica, cultural, ocupação econômica e desenvolvimento” (Sudam, 1973). No plano da integração física, foram colocadas em prática a construção das rodovias

Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163) e a aplicação da política de colonização ao longo destas rodovias.

No plano energético, foram construídas as hidrelétricas de Curuá-Una, em Santarém (PA), e Coaracy Nunes (AP). No plano rodoviário, durante o I PDA, foram realizadas ações nas rodovias: asfaltamento na Belém-Brasília, construção das rodovias Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho, Manaus-Caracas (Venezuela), Macapá-Oiapoque, Rio Branco-Brasileia-Assis Brasil. Durante a vigência do I PDA foram executadas obras de melhorias nos portos de Santarém e Itaituba, no Pará (Sudam, 1973).

No decorrer do II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (II PDA), entre os anos 1975-1979, foi constatada a existência de um setor de economia tradicional (extrativismo) ao lado de um setor moderno na Amazônia.

Ao longo do II PDA, foram programadas e executadas diversas ações como o Projeto Radam Brasil, que consistiu no levantamento aerofotogramétrico por meio de radar e outros sensores da Amazônia e da fotointerpretação das imagens obtidas nos campos da geomorfologia, geologia, solos, vegetação e uso da terra. Este projeto revelou uma Amazônia com grande potencial em recursos naturais (Sudam, 1975).

O projeto Radam Brasil indicou uma capacidade mineral expressiva na Amazônia em minério de ferro, manganês, bauxita, cassiterita, ouro, diamante, salgema, calcário, caulim, gipsita, urânio, titânio, carvão, prata, cobre, chumbo, cromo, zinco, mercúrio, níquel e nióbio (Sudam, 1976).

O maior projeto do II PDA foi o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), que visava promover o aproveitamento integrado dos recursos florestais, minerais, agropecuários, agroindústrias e das atividades urbanas (Sudam, 1975).

Com a abertura das rodovias BR-230 e BR-163, ocorreram a ocupação intensiva do território municipal e a integração regional e nacional de Itaituba à região Norte do Brasil. No trecho paraense da rodovia Transamazônica, foram criados três Projetos Integrados de Colonização (PIC), tendo como centro as cidades de Altamira, Itaituba e Marabá (Incra, 1972; Barros, 2019).

O município de Itaituba foi profundamente afetado pelas políticas de logísticas de transportes da década de 1970.

O impacto causado em Itaituba com o advento da estrada pode ser evidenciado pelo fato de que o município, em 1970, de acordo com dados do censo, possuía uma população de 12.836 habitantes e três anos depois as autoridades locais estimam a população em 20.000 habitantes. (Sudam, 1976, p. 82)

Neste sentido, a primeira política de logística de transporte que teve fortes impactos em Itaituba foi o PIN, durante a década de 1970. No decorrer da década de 1990, no governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), na edição do Programa Brasil em Ação (1996-1999), foram criados os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (Enid), que transformaram as rodovias e as hidrovias nacionais em corredores de exportação de *commodities*.

A trajetória dos eventos do escoamento de soja do Mato Grosso pelo porto de Miritituba, usando a BR-163, teve início em 1999, durante o segundo governo de FHC, na gestão do ministro dos Transportes Eliseu Padilha. Nesse ano foi realizado o primeiro embarque de soja no porto de Miritituba procedente de Mato Grosso. Neste evento, acompanhado pelo setor graneleiro, estavam presentes em Miritituba o então ministro dos Transportes e senadores do Mato Grosso e Pará (Senado Federal, 4/5/1999).

Desde então, um conjunto de ações técnicas de melhoria do asfaltamento da BR-163 foi realizado pelos governos posteriores a FHC, bem como a partir de 2014 teve início a implantação de várias estações de transbordo de cargas de grãos em Miritituba.

Durante o governo FHC (1996-2002), foi colocado em execução o corredor de exportação Madeira-Amazonas, operado pela Amaggi desde 1997 em Itacoatiara, no Amazonas. Com a entrada da Amaggi na rota de exportação pela hidrovia Madeira-Amazonas, em 2003, a Cargill iniciou as operações do Terminal Graneleiro de Santarém com grãos oriundos de Rondônia e Mato Grosso que chegam em Santarém por barcaças usando a hidrovia Madeira-Amazonas-Tapajós e pela rodovia BR-163.

No governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010), um conjunto de ações estatais foi colocado em prática para o desenvolvimento da logística portuária nacional. Em 2007, ocorreu a criação da Secretaria de Portos (SEP), ligada à Presidência da República, tendo como objetivo formular e acompanhar a

execução das políticas portuárias no Brasil. Neste ano, foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que incluía a execução de um conjunto de obras como ferrovias, rodovias, portuárias com fortes rebatimentos em Itaituba.

Durante o governo Dilma Rousseff (2011-2016), foi aprovada a lei de modernização dos portos (Lei nº 12.815/2013), que trouxe uma série de mecanismos como a criação do Terminal de Uso Privado (TUP) e das Estações de Transbordo de Cargas (ECT), que fez com que várias empresas não tivessem que depender dos portos organizados (portos públicos). Com a entrada em vigor desta lei, ampliou-se a solicitação pelas empresas para a criação de TUP e ETC, principalmente no Norte do Brasil.

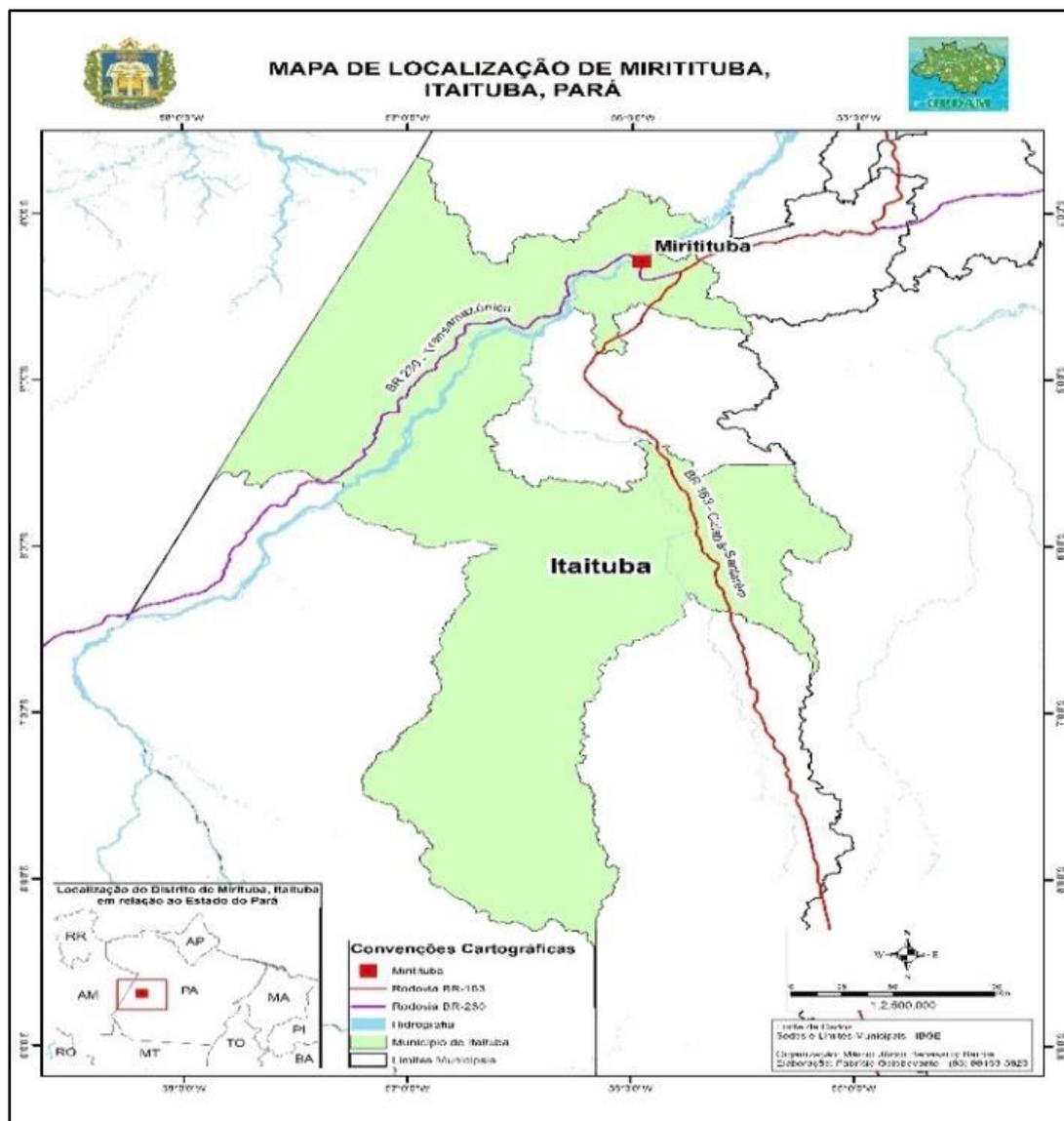
Na gestão de Dilma, em 2015, foram criados o Programa de Investimentos em Logística (PIL) e o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) pela então Secretaria de Portos da Presidência da República. Este último documento contém a realização de um conjunto de ações estatais do setor, bem como da infraestrutura portuária nacional.

No decorrer do governo Michel Temer (2016-2019), um conjunto de ações estatais foi colocado em prática pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA), como o prosseguimento do asfaltamento da BR-163. Nesse governo, foram elaborados vários documentos visando encontrar alternativa para a superação do escoamento de grãos do Centro-Sul do Brasil, além da viabilidade econômica do uso rodoviário da BR-163 e das Estações de Transbordo de Cargas (ETC) instaladas desde 2014 em Miritituba. Ainda no governo Temer, a construção da Ferrogrão foi inserida no Programa de Parcerias Público-Privadas (PPP), ligando Lucas do Rio Verde (MT) a Miritituba (PA).

Miritituba: de agrovila a nó logístico do agronegócio na conexão dos modais rodoviário-hidroviário na Amazônia

Miritituba tem suas origens no século XVIII quando ali habitavam os índios Mundurucu e os primeiros colonizadores portugueses, em uma área localizada em frente à cidade de Itaituba, na margem direita do rio Tapajós.

Figura 1 – Mapa de localização de Miritituba, Itaituba – Pará



Fonte: Organização própria.

Em 1972, com o início da construção da rodovia Transamazônica, foram criadas instalações do Departamento Nacional Estradas e Rodagens (DNER) neste local onde seria posteriormente construída pelo Inbra a agrovila de Miritituba. Durante as décadas de 1970 e 1980, foram estabelecidos também na localidade o escritório do Inbra, instalações do DNER, da Companhia do 8º Batalhão de Engenharia do Exército, do Terminal de Combustível da Petrobras (diesel e gasolina) e do Porto da Companhia das Docas do Pará (Sudam, 1976).

Figura 2 – Casa da agrovila de Miritituba – Itaituba



Fonte: Acervo GPDAM/Ufopa, 2018.

Em 1895, o geógrafo francês Henri Coudreau esteve em Miritituba realizando pesquisas ao longo do vale do rio Tapajós. O resultado desta viagem de exploração foi publicado na França em 1897 e traduzido para o português e publicado no Brasil em 1977 com o nome de *Viagem ao Tapajós* (1977).

Em 1909, João Palma Muniz, na obra *O município de Itaituba*, também citou a localidade de Miritituba evidenciando que ela possuía mais de 100 anos de existência. O início da ocupação de Miritituba ocorreu pelo rio Tapajós onde atualmente existe o bairro Buritizal, no qual foram construídas residências pelos primeiros moradores, tendo o rio como meio de transporte e comunicação com o mundo exterior. Na localidade, à beira rio, foi então fundada a vila de Miritituba, cuja construção de habitações começou a ser realizada por comerciantes, pescadores, caboclos e índios aculturados.

Pelos relatos coletados de moradores em trabalho de campo em 2019 na localidade, na década de 1970, Tibiriçá Cunha, ex-prefeito de Itaituba, mantinha uma grande fazenda onde, a partir de 1972, foi construída a agrovila de Miritituba.

Em 1993, Miritituba foi transformado em distrito de Itaituba por meio da Lei Municipal nº 1.178, de 19 de outubro de 1993. Em 2012, mediante a Lei Municipal nº 2.308/2012, a Prefeitura criou a Zona Comercial, Industrial e Portuária (ZCIP) no distrito de Miritituba (Prefeitura Municipal de Itaituba, 2012).

Com a abertura da rodovia Transamazônica em 1972, foi criado o Projeto Integrado de Colonização Itaituba (PIC Itaituba), e a sua primeira sede foi em Miritituba. Atualmente, a sede do projeto foi transferida para Rurópolis. No local existe um escritório do Incra que é usado para atendimento das demandas de Itaituba. Na década de 1970, havia um campo de pouso de pequenas aeronaves bastante movimentado, que dava apoio logístico às ações da agrovila e das atividades econômicas da região (DNPM, 1975).

Atualmente, Miritituba possui vários bairros como: Jardim do Éden, Buritizal, Barreiras, Bem Bom e Nova Miritituba. Nesse lugar, a pesca tem muita importância, principalmente por moradores do bairro Buritizal. A atividade madeireira em Miritituba foi bastante intensa, com a presença de várias serrarias. Esta atividade funcionou com intensidade até meados da década de 2000, quando as ações de combate ao desmatamento na região fecharam várias serrarias em Itaituba. Na localidade, assim como em vários distritos da região do Tapajós, não possui serviços de saneamento básico nas ruas.

O distrito de Miritituba foi escolhido para abrigar as instalações de transbordo de cargas graneleiras pelos seguintes fatores: a) possui localização estratégica à margem direita do rio Tapajós, onde é possível realizar o transbordo de cargas do modal rodoviário para o modal aquaviário; b) está conectado às rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica; c) o rio Tapajós neste trecho é navegável de onde a carga pode ser transportada via barcaças para os portos de Santarém (PA), Vila do Conde (PA) e Santana (AP).

Figura 3 – Barcaça transportando soja no rio Tapajós de Miritituba para Santarém



Fonte: Acervo GPDAM/Ufopa, 2021.

A área escolhida para abrigar os portos localiza-se às margens do rio Tapajós, a oeste do núcleo urbano de Miritituba. Nesse local, funcionavam antigas serrarias e fazendas que foram adquiridas pelas empresas graneleiras como Cianport, Bunge, Hidrovias do Brasil e Cargill.

Miritituba recebe milhares de caminhões de soja todos os anos. Desde 2014, com a inauguração do primeiro porto graneleiro na localidade pela Bunge-Amaggi (ETC Miritituba), tornou-se um importante nó logístico (Barros, 2019) dos modais rodoviários e hidroviários na Amazônia.

Ao longo do percurso entre Campo Verde e Miritituba, os caminhões fazem paradas nos postos de triagem para controle dos grãos por parte das empresas graneleiras. O posto de triagem de Campo Verde possui uma estrutura moderna que contrasta com a pobreza das residências dos moradores do lugar. Uma vez que os caminhões entram nas estações de transbordo de cargas das empresas, passam por uma pesagem e controle de qualidade da carga, sendo em seguida armazenados nos silos existentes para depois serem transportados por um

sistema de correias até as barcaças posicionadas na estação de transbordo no rio Tapajós.

Quando a carga já se encontra nas barcaças, segue pela hidrovía Amazonas-Tapajós até Barcarena (PA), Santana (AP) ou Santarém (PA). As estações de transbordo chamam a atenção pelo tamanho da estrutura com silos e esteiras que se destacam na paisagem. O eixo logístico portuário do Tapajós, a partir de 2014, tem recebido um conjunto de obras de empresas graneleiras na construção de infraestrutura de escoamento da produção de grãos.

Com o avanço da produção agrícola de grãos em direção ao Centro-Oeste, Nordeste e Norte, aliado ao estrangulamento das operações dos portos do Sul (Paranaguá) e Sudeste (Santos), novas rotas de corredores logísticos do complexo de soja e milho da produção agrícola em direção aos portos do Arco Norte têm sido cogitadas por parte do Estado e do setor privado.

No documento intitulado Corredores logísticos estratégicos: complexo de soja e milho, elaborado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA, 2017) sobre os custos logísticos através do Corredor Norte-Tapajós para o escoamento da produção agrícola com origem em Sorriso no Mato Grosso, em direção aos portos Santarém (PA), Santana (AP) e Barcarena (PA), com transbordo da carga em Miritituba, consta que o menor custo ficou no modal rodoviário-hidroviário com valor de R\$ 235,27, conforme podemos constatar no Quadro 1.

Quadro 1 – Custos logísticos usando o Corredor Norte-Tapajós

Rota de escoamento	Modais	Distâncias (km)	Transbordo	Valor de movimentação pela rota (R\$)
Sorriso (MT) – Santarém (PA)	Rodoviário	1375	–	298,19
Sorriso (MT) – Santarém (PA)	Rodo-hidro	1358	Miritituba	235,27
Sorriso (MT) – Santana (AP)	Rodo-hidro	1905	Miritituba	247,2
Sorriso (MT) – Belém-Barcarena (PA)	Rodo-hidro	2185	Miritituba	262,39

Fonte: MTPA, 2017. Modificado pelo autor.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), complementados por trabalho de campo em 2019 e 2022, existem seis terminais portuários graneleiros instalados no município de Itaituba, sendo cinco somente em Miritituba: Estações de Transbordo de Cargas (ETC) da Cargill, Cianport, Bunge-Amaggi, Bertolini, Hidrovias do Brasil (Quadro 2). As instalações da empresa Caramuru Alimentos estão localizadas no km 28 da rodovia Transamazônica, sentido Itaituba-Jacareacanga. Esta empresa construiu um porto de transbordo de farelo de soja que transporta para sua unidade de Santana (AP).

Quadro 2 – Estações de transbordo de cargas de grãos registradas na Antaq localizadas em Itaituba-Pará

Estações portuárias	Empresa autorizada	Município	Estado	Empresas atendidas por movimentação de cargas
ETC – Cargill	Cargill	Itaituba	Pará	Cargill, Louis Dreyfus Company
ETC Cianport	Cianport	Itaituba	Pará	Cianport
ETC Bunge – Amaggi	Bunge Alimentos	Itaituba	Pará	Bunge Amaggi
ETC Bertolini	Bertolini	Itaituba	Pará	ADM Glencore
ETC Hidrovias do Brasil	Hidrovias do Brasil	Itaituba	Pará	Multigrain, Cofco, Agri e Nidera.
Porto de Itaituba	Caramuru Alimentos	Itaituba	Pará	Caramuru Alimentos

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Antaq, 2020a. Trabalho de Campo, 2019, 2022.

O Quadro 3 mostra os terminais privados graneleiros e de combustíveis autorizados pela Antaq, localizados em Itaituba – Pará em 2023. Os terminais privados graneleiros autorizados são: Cargill Agrícola – ETC Miritituba, Estação Cianport Miritituba, ETC Miritituba, Hidrovias do Brasil Miritituba e Porto de Itaituba da Caramuru Alimentos. Os terminais privados de combustíveis autorizados são: ABI Miritituba, Atem Miritituba, Base de Distribuição Secundária de Itaituba, Petróleo Sabba – Itaituba e Petróleo Sabba – Miritituba. O terminal privado de adubos autorizado é o Terminal UNI-Z, que

possui autorização para funcionamento no setor de adubos, conforme podemos verificar no Quadro 3.

Quadro 3 – Terminais privados graneleiros e de combustíveis autorizados pela Antaq localizadas em Itaituba – Pará em 2023

Nome do terminal	Perfil da carga	Grupo de mercadorias
ABI Miritituba	Granel líquido e gasoso	Combustíveis minerais, óleos minerais etc.
Atem Miritituba	Granel líquido e gasoso	Combustíveis minerais, óleos minerais etc.
Base de distribuição secundária de Itaituba	Granel líquido e gasoso	Combustíveis minerais, óleos minerais etc.
Cargill Agrícola – ETC Miritituba	Granel sólido	Cereais, sementes e frutos oleaginosos, grãos sementes.
Estação Cianport Miritituba	Granel sólido	Cereais, sementes e frutos oleaginosos, grãos sementes.
ETC Miritituba (Bunge – Amaggi)	Granel sólido	Cereais, sementes e frutos oleaginosos, grãos sementes
Hidroviás do Brasil Miritituba	Granel sólido	Cereais, sementes e frutos oleaginosos, grãos sementes
Petróleo Sabba – Itaituba	Granel líquido e gasoso	Combustíveis minerais, óleos minerais etc.
Petróleo Sabba – Miritituba	Granel líquido e gasoso	Combustíveis minerais, óleos minerais etc.
Porto de Itaituba da Caramuru alimentos	Granel sólido	Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares
Terminal UNI-Z	Granel sólido	Adubos (fertilizantes)

Fonte: Elaborado pelo autor com base no Anuário Estatístico Aquaviário 2023. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/Relatorio.html#pt>. Acesso em: 10 jan. 2024.

O Quadro 4 mostra os investimentos em terminais privados graneleiros e de combustíveis autorizados pela Antaq localizados em Itaituba – Pará em 2023.

Quadro 4 – Investimentos em terminais privados graneleiros e de combustíveis autorizados pela Antaq localizados em Itaituba-Pará em 2023

Nome do terminal	Investimentos previstos	Data do instrumento original	Endereço
ABI Miritituba	R\$ 184.079,59	22.10.2019	Gleba Santa Cruz, distrito de Miritituba – Itaituba
ATEM Miritituba	R\$ 1.596.639,66	01.01.2018	Rua projetada, distrito de Miritituba – Itaituba
Base de distribuição secundária de Itaituba	R\$ 30.000,00	01.01.2015	Estrada do quadragésimo terceiro bis, cidade de Itaituba
Cargill Agrícola – ETC Miritituba	R\$ 2.360.700,78	15.01.2021	Margem direita do rio Tapajós, distrito de Miritituba – Itaituba
Estação Cianport Miritituba	R\$ 438.690,00	05.08.2014	Margem direita do rio Tapajós, distrito de Miritituba – Itaituba
ETC Miritituba (Bunge – Amaggi)	R\$ 505.050,00	01.01.2014	Margem direita do rio Tapajós, distrito de Miritituba – Itaituba
Hidrovias do Brasil Miritituba	R\$ 1.988.000,00	01.01.2014	Margem direita do rio Tapajós, distrito de Miritituba – Itaituba
Petróleo Sabba – Itaituba	R\$ 13.250,00	14.01.2021	Estrada do quadragésimo terceiro bis, cidade de Itaituba
Petróleo Sabba – Miritituba	R\$ 900.000,00	15.01.2021	Margem direita do rio Tapajós, distrito de Miritituba – Itaituba
Porto de Itaituba da Caramuru alimentos	R\$ 157.998,19	01.01.2019	Rodovia Transamazônica, Itaituba
Terminal UNI-Z	R\$ 7.600	11.09.2020	Margem direita do rio Tapajós, distrito de Miritituba – Itaituba

Fonte: Elaborado pelo autor com base no painel de monitoramento de instalações privadas da Antaq 2023. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/Relatorio.html#pt>. Acesso em: 10 jan. 2024.

O Quadro 5 apresenta com mais detalhes as rotas de transporte de grãos usadas pelas empresas graneleiras a partir de Miritituba.

Quadro 5 – Rota das empresas graneleiras que operam com Estações de Transbordo de Cargas (ETC) em Miritituba, em 2020

Empresa	Estação de Transbordo de Cargas usadas	Rota do Mato Grosso até Miritituba (PA)	Rota depois de Miritituba (PA)
ADM	ETC Bertolini	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós-Amazonas, via barças até Barcarena (PA)
Amaggi	ETC Miritituba	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós-Amazonas, via barças até Barcarena (PA)
Bunge	ETC Miritituba	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós-Amazonas, via barças até Barcarena (PA)
Cargill	ETC Cargill	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós via barças até Santarém (PA)
Cianport	ETC Itaituba	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós-Amazonas, via barças até Santana (AP).
Hidroviás do Brasil	ETC Tapajós	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós-Amazonas, via barças até Barcarena (PA)
Louis Dreyfus Company	ET Cargill	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós via barças até Santarém (PA)
Glencore	ETC Bertolini	BR-163 por caminhões	Hidrovia Tapajós-Amazonas, via barças até Barcarena (PA)

Fonte: Elaborado pelo autor com base na Antaq, 2020b. Trabalho de campo, 2019, 2022.

O Quadro 5 mostra que Miritituba se transformou, em curto espaço de tempo, em um grande nó logístico, realizando a conexão dos modais rodoviário-hidroviário do transporte de grãos na Amazônia brasileira.

Com grandes investimentos realizados nos portos de Itaituba, uma série de mudanças no entorno destes portos foi constatada pela presente pesquisa. Estas mudanças foram: a) elevação dos preços dos terrenos localizados próximos aos portos; b) restrição com a proibição do acesso da população aos locais onde

foram implantados os portos; c) aumento do fluxo de caminhões pelo perímetro urbano onde as estruturas portuárias estão localizadas; d) intensificação da poluição sonora; e) restrição da pesca próximo aos portos.

Figura 4 – Estações de transbordo de cargas em Miritituba – Itaituba



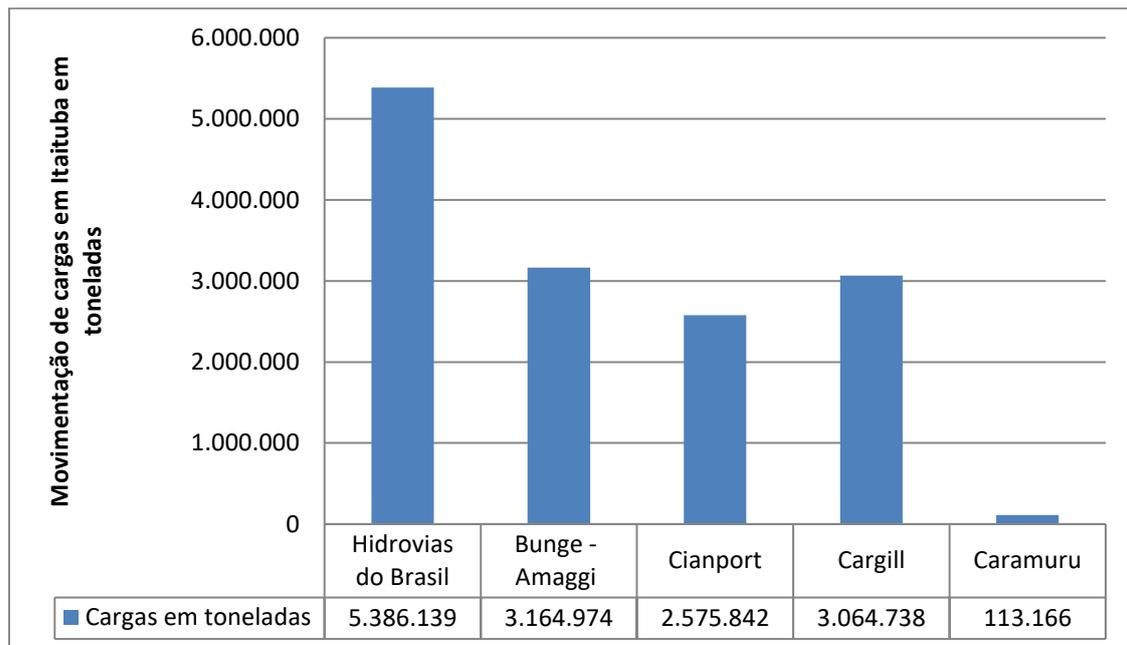
Fonte: Acervo GPDAM/Ufopa, 2021.

No rio Tapajós, em frente ao distrito de Miritituba, várias barcaças com empurradores aguardam a vez para realizarem o carregamento de grãos rumo a um porto da região (Santarém, Vila do Conde e Santana) onde a carga é transferida para silos e é realizado o embarque em navios do tipo Panamax, com dimensões e tamanhos- limite para passar pelas eclusas do canal do Panamá. Em 2016, este canal foi ampliado para receber navios classificados como Pós-panamax com dimensões maiores que os Panamax.

Segundo a *Anuário Estatístico Aquaviário*, editado pela Antaq em 2023, a movimentação de cargas registrada nos portos de Itaituba foi realizada pelas empresas: Hidrovias do Brasil, que movimentou 5.386.139 toneladas de grãos; Bunge – Amaggi, que movimentou 3.164.974 toneladas de grãos; Cianport, que

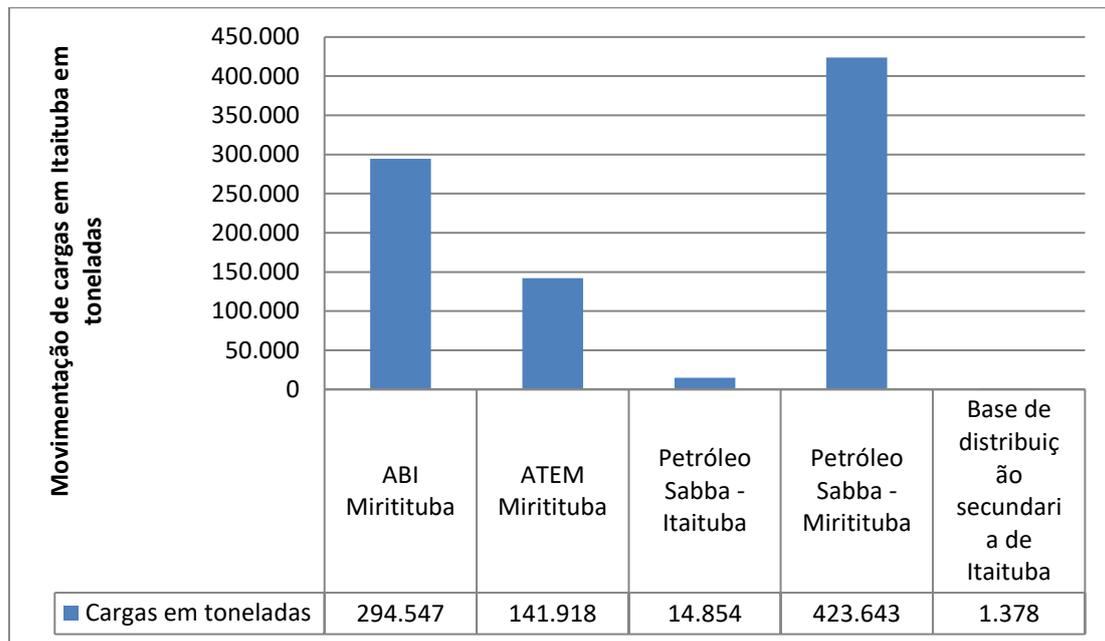
embarcou 2.575.842 toneladas pelo porto de Miritituba; Cargill, que movimentou 3.064.730 toneladas; e pela Caramuru, que movimentou 113.166 toneladas, conforme podemos verificar no Gráfico 1.

Gráfico 1 – Movimentação de cargas por empresas graneleiras em Itaituba em 2023



Fonte: Elaborado pelo autor com base no Anuário Estatístico Aquaviário 2023. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/Relatorio.html#pt>. Acesso em: 10 jan. 2024.

Em 2023, de acordo com a Antaq, na publicação *Anuário Estatístico Aquaviário*, a movimentação de combustíveis registrada nos portos de Itaituba foi efetuada pelas empresas: ABI Miritituba, que movimentou 294.547 toneladas de combustível; Atem Miritituba, que movimentou 141.918 toneladas; Petróleo Sabba Itaituba, que movimentou 14.854 toneladas; Petróleo Sabba Miritituba, que movimentou 423.643 toneladas; e pela Base de distribuição secundária de Itaituba, que movimentou 1.378 toneladas, conforme podemos verificar no Gráfico 2.

Gráfico 2 – Movimentação de cargas por empresas de combustíveis em Itaituba em 2023

Fonte: Elaborado pelo autor com base no Anuário Estatístico Aquaviário 2023. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/Relatorio.html#pt>. Acesso em: 10 jan. 2024.

Toda a produção de grãos que chega em Miritituba vem de carretas do estado de Mato Grosso pela BR-163, acessando pequeno trecho da BR-230 até as ECT dessa localidade. A 30 km de Miritituba, em Campo Verde, foi montada uma grande estrutura para receber os caminhões que seguem para os portos do local. Nesse município existem modernos restaurantes, postos de combustíveis e pátios de caminhões que aguardam para seguir viagem até Miritituba, pois centenas de caminhões chegam todos os dias nesse ponto no período da safra de soja.

Assim que os caminhões com carga chegam em Miritituba, muitos ficam esperando o horário para realizar o descarregamento da carga no posto de triagem localizado na rodovia Transportuária.

O acesso ao perímetro urbano da rodovia Transamazônica, em Miritituba, até as estruturas portuárias das empresas é realizado por uma estrada aberta para este fim, chamada localmente de Transportuária. Esta estrada de terra, no período da safra, quando os caminhões chegam, fica congestionada.

Figura 5 – Caminhões na transportuária em Miritituba – Itaituba



Fonte: Acervo GPDAM/Ufopa, 2021.

No núcleo urbano de Miritituba, existem dois postos de combustíveis: o posto Mimoso e o posto Samuel, que abastecem os caminhões que veem do Mato Grosso e servem de pátios de estacionamento para parte dos que chegam carregados com soja para serem embarcados pelas empresas portuárias.

A Cargill está presente no Tapajós desde 1999, quando venceu uma licitação de arrendamento de parte do porto de Santarém promovida pela Companhia Docas do Pará (CDP). Em 2003, a empresa inaugurou em Santarém o Terminal de Granel Sólido (TGS), com uma estrutura formada de silos para o armazenamento de grãos e um porto capaz de receber navios de grãos do tipo Panamax, nos quais são embarcados grãos com destino à América do Norte, à Europa, à Ásia, entre outros continentes. Em Miritituba, a empresa inaugurou uma ETC em 2016, que recebe grãos do norte do Mato Grosso através da BR-163.

Quando a carga chega à localidade, ela é transportada por barcaças que seguem pelo rio Tapajós com destino ao terminal de Santarém, onde o produto é transportado para o mercado externo. No ano de 2023, a ETC Cargill movimentou 3.064.738 toneladas de grãos em Miritituba. A Louis Dreyfus Company também utiliza esta ETC para movimentar suas cargas para o porto de Santarém.

A Bunge foi a empresa pioneira a inaugurar, em 2014, o Complexo Portuário Barcarena-Miritituba, com investimentos no Terminal Portuário em Barcarena (Terfron), na Estação de Transbordo de Miritituba e em empurradores e barcaças para realizar o transporte de cargas de Miritituba para o porto de Vila do Conde, no município de Barcarena (PA), pela hidrovia Tapajós-Amazonas.

A ETC da Bunge-Amaggi, em Miritituba, conta com uma estrutura que dispõe de silos de armazenamento e estrutura de embarque de cargas que seguem para a Vila do Conde, onde a mercadoria é embarcada em grandes navios do tipo Panamax rumo ao mercado consumidor externo. No ano de 2023, a ETC Bunge-Amaggi de Miritituba embarcou 3.164.974 toneladas (Antaq, 2024)

A Hidrovia do Brasil inaugurou sua ETC em Miritituba em 2016, e conta com uma estrutura com silos e estrutura de embarque. No ano de 2023, a ETC Hidrovias do Brasil de Miritituba embarcou 5.386.139 toneladas com destino ao porto de Vila do Conde (Antaq, 2024)

A Cianport inaugurou sua ETC em Miritituba em 2016, com uma estrutura composta de silos e instalações de embarque de grãos. Em 2023, a Cianport movimentou 2.575.842 toneladas de grãos pela ETC dessa localidade. A Cianport é a única empresa instalada em Miritituba que não exporta a produção de grãos por portos instalados no Pará; ela exporta sua produção na planta construída em Santana, no Amapá (Antaq, 2024).

A Bertolini iniciou as suas operações em Miritituba em 2015. Em 2022 a ETC Bertolini movimentou 2.000.000 toneladas de soja e milho. Já a Caramuru deu início ao transporte de cargas em Itaituba em 2017. Em 2023 a empresa movimentou 113.166 toneladas de farelo de soja (Antaq, 2024).

Considerações finais

O processo de ocupação do território de Itaituba no espaço-tempo consolidou-se em dois modelos. O primeiro modelo tem no rio e no extrativismo vegetal, principalmente da borracha, o seu ponto de referência. Esse período, que durou até a década de 1970, rendeu para a Região Amazônica uma política federal de valorização do extrativismo da borracha, visto que foram criadas ações governamentais para o fortalecimento da produção extrativa regional. Em

Itaituba, depois da crise da borracha, a atividade do garimpo de ouro passou a responder pelas dinâmicas econômicas do município itaitubense.

No começo da Operação Amazônia, em 1966, que criou várias instituições, como a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e o Banco da Amazônia (Basa), teve início uma política de diversificação econômica, com o incentivo à pecuária, à mineração, à agricultura, à indústria, dentre outras. Neste contexto, em 1972, foi implantado o I PND com vistas a promover o deslocamento da fronteira agrícola nacional para a Amazônia. No entanto, as mudanças econômicas mais significativas para a Região Amazônica ocorreram a partir de 1975, com o II PND, sendo criado o PIN, responsável pela abertura das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, afetando diretamente o município de Itaituba.

A partir de 1999, em Itaituba, quando foi realizado o primeiro embarque de soja, ocorreu a implementação de um conjunto de políticas de logística portuária do agronegócio objetivando o escoamento da produção agrícola do norte de Mato Grosso, utilizando a BR-163 até o porto de Miritituba, em Itaituba. A partir de 2013, com o avanço do asfaltamento da BR-163 e da aprovação da lei de modernização dos portos (Lei nº 12.815/2013), criaram-se as condições para a instalação de cinco Estações de Transbordo de Cargas (ETC) em Miritituba, transformando o lugar em nó logístico do agronegócio na conexão dos modais rodoviário e hidroviário na Amazônia.

Com o anúncio da instalação dos portos graneleiros em Miritituba, em 2013, vários foram os impactos na área da instalação dos empreendimentos, como a elevação dos preços dos terrenos localizados à margem direita do rio Tapajós, além da chegada de investidores e contratados.

A partir de 2014, com o início do funcionamento dos primeiros portos graneleiros em Miritituba, surgiu uma série de transformações socioeconômicas territoriais na localidade. Com a chegada desses empreendimentos portuários, houve uma mudança na ocupação e na utilização do território.

Antes da chegada das empresas portuárias em Miritituba, o local onde foram instaladas as ETC eram propriedades de antigas empresas de beneficiamento de madeira e fazendas que possuíam um uso restrito. Com a criação do distrito

portuário de Miritituba, por meio da Lei Municipal nº 2.308/2012, pela Prefeitura de Itaituba, houve a transformação do local em área portuária para a instalação de Estação de Transbordo de Cargas (ETC).

A chegada das empresas portuárias à antiga agrovila de Miritituba causou profunda alteração na dinâmica da população que lá residia, como a especulação imobiliária.

Na fase de construção dos portos, entre 2012 e 2016, o fluxo de caminhões aumentou em Miritituba por conta da entrega de materiais para a construção da parte física das instalações e equipamentos necessários para o funcionamento do empreendimento. No período inicial das operações, com a entrada do funcionamento da primeira ETC da Bunge em 2014, começou a intensificação do movimento de caminhões carregados com grãos no norte de Mato Grosso com destino ao distrito de Miritituba.

No caso das ETC instaladas em Miritituba, sujeitos como índios, pescadores e ribeirinhos vêm se organizando em várias entidades com o objetivo de reduzir os impactos que a instalação desses portos tem causado no modo de vida deles.

Referências

- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Anuário Estatístico Aquaviário 2023*. Brasília, 2024. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/Relatorio.html#pt>. Acesso em: 28 fev. 2024.
- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Instalações portuárias autorizadas até 18/7/2017*. Brasília, 2020a.
- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Lista de estações de transbordo de cargas*. Brasília, 2020b.
- ARROYO, Maria Mónica. *Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX*. 2001. 278 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-20042022-165056/pt-br.php>. Acesso em: 10 jan. 2024.
- BARAT, Josef (Org.). *Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil*. São Paulo: Unesp, 2007.

- BARROS, Márcio Júnior Benassuly. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. *Geosul*, Florianópolis, v. 34, n. 71, Dossiê Agronegócios no Brasil, p. 382-406, 2019.
- BERNARDES, Júlia Adão. As estratégias do capital o complexo da soja. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- BRASIL, Raimundo Pereira. Os sertões do rio Tapajós. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Tapajós*, ano II, n. 2, 2014a.
- BRASIL, Raimundo Pereira. *O rio Tapajós na exposição nacional de borracha de 1913 no Rio de Janeiro*. Belém: [s.n.], 1913.
- BRASIL, Raimundo Pereira. O vale do Tapajós. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Tapajós*, ano II, n. 2, 2014b.
- CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e logística em áreas de cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. *Revista da Anpege*, v. 3, 2007.
- CASTILLO, Ricardo. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: Silveira, Márcio Rogério (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011.
- COUDREAU, Henri. *Viagem ao Tapajós*. São Paulo: Edusp, 1977.
- CPRM – Companhia de Pesquisa e Recursos Minerais. *Programa de Integração Mineral no Município de Itaituba*. Belém: CPRM, 1996.
- DELGADO, Guilherme Costa. *Do capital financeiro na agricultura à economia do agronegócio: mudanças cíclicas em meio século (1965-2012)*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2012.
- DNPM – Departamento Nacional da Produção Mineral. *Projeto Radam: Folha SB. 21 Tapajós*. Rio de Janeiro: DNPM, 1975.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. *Da Fachada atlântica à imensidão Amazônica: fronteira agrícola e integração territorial*. São Paulo: Annablume, 2009.
- IBGE. *Sistema de Recuperação Automática – Sidra*. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/pnadcm>. Acesso em: 20 fev. 2024.
- INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. *Altamira – 1*. Brasília: Incra, 1972.
- MTPA – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *Corredores logísticos estratégicos: complexo de soja e milho*. Brasília: MPTA, 2017.
- MUNIZ, João de Palma. *O município de Itaituba*. Pará: Typ. Guttenberg, 1906.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAITUBA. *Lei municipal nº 2.308/2012. Cria a zona comercial, industrial e portuária (ZCIP) no distrito de Miritituba*. 2012. Disponível em: <https://www.itaituba.pa.leg.br/leis/legislacao-municipal/leis-ordinarias-de-2012/leis-ordinarias-da-2012-9>. Acesso em: 10 ago. 2020.

- SANTOS, Milton. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, Edna; MOURA, Edila Arnaud Ferreira; MAIA, Maria Lucia. *Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço*. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995.
- SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único a consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SANTOS, Milton. Guerra dos lugares. In: SANTOS, Milton. *O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania*. São Paulo: Publifolha, 2002.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008a.
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 2008b.
- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 2008c.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SENADO FEDERAL. *Pronunciamento de Luiz Otávio em 4/5/1999*. Brasília, 1999. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/pronunciamento/244433>. Acesso em: 14 jul. 2024.
- SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. *Plano Regional de Desenvolvimento 1972/74: avaliação preliminar*. Belém: Sudam, 1973.
- SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. *II Plano de Desenvolvimento da Amazônia*. Belém: Sudam, 1975.
- SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. *Polamazônia Tapajós*. Belém: Sudam, 1976.

Como citar

BARROS, Márcio Júnior Benassuly. Dinâmicas da ocupação da logística portuária do agronegócio e seus rebatimentos socioeconômicos e territoriais em Itaituba – Pará. *Estudos Sociedade e Agricultura*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 2, e2432212, 20 dez. 2024. DOI: https://doi.org/10.36920/esa32-2_st08.



Creative Commons License. This is an Open Access article, distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License CC BY 4.0 which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium. You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made.