

DIANA AGUIAR

A GEOPOLÍTICA DE INFRAESTRUTURA DA CHINA NA AMÉRICA DO SUL:

UM ESTUDO A PARTIR DO CASO DO TAPAJÓS
NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

REALIZAÇÃO:

act:onaid

 **FASE**

A GEOPOLÍTICA DE INFRAESTRUTURA DA CHINA NA AMÉRICA DO SUL: UM ESTUDO A PARTIR DO CASO DO TAPAJÓS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

RIO DE JANEIRO, 2017

INICIATIVA

ActionAid Brasil

RIO DE JANEIRO

Rua Moraes e Vale, 111 / 5º andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ – CEP 20021-260

RECIFE

Rua Viscondessa do Livramento, 168
Derbi – Recife – PE – CEP 52010-060

www.actionaid.org.br

Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (FASE)

SEDE NACIONAL

Rua das Palmeiras, 90
Botafogo – Rio de Janeiro – RJ – CEP 22270-070

www.fase.org.br

APOIO

Mott Foundation

PESQUISA

Diana Aguiar

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Gerardo Cerdas Vega

ISBN

978-85-89473-19-4

FOTO CAPA

Estação de Transbordo de Cargas
da Hidrovias do Brasil e da Bunge/
Amaggi, em Miritituba (PA).

CRÉDITO: ActionAid/FASE

FOTOS

ActionAid / Fase

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Móruła_Oficina de Ideias

REVISÃO

Danielle Lopes Bittencourt

IMPRESSÃO

Rotaplan

TIRAGEM

1000 exemplares

As opiniões vertidas nesse texto são de inteira responsabilidade da autora e não necessariamente refletem o ponto de vista institucional da ActionAid Brasil ou da Mott Foundation.



Os sujeitos políticos das territorialidades insurgentes diante dos megaprojetos que aterrissam no Tapajós são a fonte de inspiração incontornável deste esforço analítico. As lutas que travam em defesa de seus direitos territoriais e modos de vida são o epicentro potente e fértil de um outro futuro (que brota do passado e presente) para o território e seus povos. Sem estas, todo esforço analítico é vazio de sentido. Diante destas, todo esforço analítico é marginal.

As análises aqui contidas foram realizadas com base em pesquisa de campo de cuja construção e condução participaram ativamente Sara Pereira (FASE Programa Amazônia) e Guilherme Carvalho (Coordenador do Programa Amazônia da FASE), além de Gerardo Cerdas (ActionAid Brasil), fundamentais neste processo. Além disso, este texto se beneficiou dos comentários de leitores mais que especiais, aos quais a dívida da autora não comporta agradecimentos suficientes: Carlos Brandão (IPPUR/UFRJ), Henri Acselrad (IPPUR/UFRJ), Marcela Vecchione (NAEA/UFPA), Karina Kato (CPDA/UFRRJ) e Gerardo Cerdas (ActionAid Brasil). O estudo configura um resultado parcial de uma pesquisa em curso para processo de doutoramento em Planejamento Urbano e Regional na Universidade Federal do Rio de Janeiro. As análises e possíveis equívocos são de inteira responsabilidade da autora.



Seminário "Impactos, desafios e perspectivas dos Grandes Projetos na Bacia do Tapajós" realizado pelo Ministério Público Estadual em Itaituba (Pará) nos dias 23 e 24 de maio de 2016

SUMÁRIO

- 4 APRESENTAÇÃO
- 10 INTRODUÇÃO
- 16 MEGAPROJETOS NA AMAZÔNIA:
O CASO DO TAPAJÓS
- 46 TERRITORIALIDADES EM FRICÇÃO COMO
RESULTADO DE CONEXÕES GLOBAIS
- 76 COMENTÁRIOS FINAIS
- 79 ABREVIATURAS E SIGLAS
- 80 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



APRESENTAÇÃO

GERARDO CERDAS VEGA

ASSESSOR DE POLÍTICAS
ACTIONAID BRASIL

Um movimento muito profundo caracteriza os nossos tempos: a transição do vértice dinâmico da economia global do Atlântico para o eixo Ásia — Pacífico. Claramente, não se trata de um processo linear nem de uma tendência irreversível, sem percalços, mas de uma disputa de dimensões gigantescas, cujos primeiros capítulos datam de vários séculos, e que hoje se manifesta na forma mais direta e evidente do embate hegemônico entre os Estados Unidos e a China. Disputa que questiona (embora não necessariamente abale) os limites e a abrangência da ordem geopolítica estabelecida após a Segunda Guerra Mundial, que teve como ganhador incontestemente os Estados Unidos e como principal contendor a União Soviética, com a China praticamente em ruínas após sucessivas guerras anticoloniais e internas, ocupando um lugar marginal na balança do poder internacional até pouco tempo.

Nesse sentido, a emergência econômica chinesa, fenômeno que surpreendeu a todos por sua intensidade e envergadura, verificado especialmente a partir dos anos 2000, é parte do processo maior de reemergência econômica da Ásia Oriental desde a década de 1960. Para diversos analistas, se trata de uma mudança global do poder econômico com poucos precedentes na história mundial, dada sua velocidade e extensão geográfica, a começar pela rápida ascensão japonesa após sua grande derrota bélica (décadas de 1950 e 1960), seguida do acelerado crescimento de países e regiões como Coreia do Sul, Taiwan, Hong Kong, Cingapura, Malásia e Tailândia (nas décadas de 1980 e 1990). A ascensão chinesa alimenta-se tanto desse dinamismo econômico e tecnológico regional quanto das tendências centrífugas que a globalização introduziu com força, a partir dos anos 1990, na maior parte das economias ocidentais.

A China tem sabido capitalizar essas tendências e, hoje em dia, se projeta como um claro oponente ao poderio econômico e financeiro americano (no plano militar, a vantagem americana é ainda esmagadora). A partir de fins da década de 1970, e no bojo de uma era nascente de financeirização, de fato, os países industrializados (nomeadamente os Estados Unidos, mas também países da Europa e até o Japão) começaram vorazmente a procurar novos mercados para seu capital excedente e mão de obra barata para suas empresas, permitindo-lhes assim oferecer produtos industriais cada vez mais baratos a consumidores cada vez

mais ávidos. A China passou, desde então, a ser o alvo principal da corrida dos capitalistas ocidentais buscando baratear seus custos e alcançar as taxas extraordinárias de lucro que a relação entre capital e trabalho lhes negava nos países de origem.

Mas essa ‘fase’ da globalização, em que a China era vista apenas como a âncora de um capitalismo ansioso por lucros exponenciais às custas do trabalho quase servil de contingentes populacionais empobrecidos, chegou ao fim entre o final da década de 1990 e os nossos dias. O que hoje vemos acontecer, de forma aparentemente imbatível, é o movimento de uma China que passou a comandar grande parcela do processo da globalização, emergindo como o ator mais importante das transformações da economia mundial da última década e meia, muito em particular após o terremoto financeiro de 2008, cujo epicentro esteve justamente nos países ocidentais.

Hoje, a China não apenas exporta bens industriais de pouco ou nenhum valor agregado, como no passado, mas os bancos chineses e suas empresas de construção e serviços percorrem o planeta para colocar seu dinheiro, suas mercadorias (cada vez mais sofisticadas do ponto de vista tecnológico) e sua *expertise* em serviços de alta qualificação, como os de engenharia civil. Tudo isso sem nos esquecer do fato de ela ter se transformado no destino da maior parte das *commodities* minerais, energéticas e agrícolas produzidas no mundo, bens indispensáveis à sustentação do crescimento dessa nação. Como afirma uma obra recente sobre o tema:

A China está cada vez mais escrevendo suas próprias regras e reinventando a globalização à sua própria imagem, abandonando gradualmente muitas das normas e convenções usadas pelos Estados Unidos e pela Europa ao longo de sua longa e até então incontestada tutela do Terceiro Mundo. (French, 2014: 17)¹.

Nos últimos anos, os chineses têm sabido, também, se posicionar como um sócio não apenas importante, mas estratégico para grande parte dos países em desenvolvimento — tanto na Ásia quanto na África e na América Latina —, mediante mecanismos de comércio e cooperação baseados na exportação de capitais e tecnologias, em troca de recursos energéticos e minerais, fundamentais para sustentar sua expansão e rápida urbanização

1. FRENCH, Howard W. *China's Second Continent. How a million migrants are building a new empire in Africa*. New York, Vintage Books, 2014.

dos últimos anos. De passo, esse mecanismo tem sido peça-chave para posicionar bancos e empresas estatais chinesas em setores igualmente estratégicos, passando a controlar parcela significativa das reservas de petróleo descobertas nos últimos anos ao redor do mundo, dentre outros. Atualmente, no contexto das mudanças nos Estados Unidos e da prolongada convalescência econômica europeia, o debate sobre o papel da China no mundo ganha mais força e novos contornos.

O Brasil não tem ficado imune à expansão chinesa. Há uma crescente literatura a esse respeito, tanto no âmbito acadêmico quanto da sociedade civil e, consciente da relevância do tema para o nosso país, a ActionAid publicou, em 2016, um relatório que aborda as tendências dos investimentos chineses dos últimos anos, intitulado “Dinâmica capitalista dos investimentos chineses no Brasil”. Esse primeiro relatório apresentou um quadro geral da expansão chinesa pelo mundo e da crescente presença dos capitais chineses no Brasil, em particular, onde tem passado a controlar importantes ativos nas áreas de construção, automobilística e bancária, dentre outras, mas fundamentalmente nos setores energético (petróleo, gás e hidroeletricidade) e de mineração. Hoje em dia, como a imprensa vem ecoando, a China não é apenas o principal destino das exportações brasileiras, mas é já o maior credor do Brasil, e, em 2016, concedeu ao país empréstimos que superam os 15 bilhões de dólares, concentrando 72% dos empréstimos concedidos para a América Latina como um todo.

Agora, num segundo relatório — produto de pesquisa desenvolvida pela parceria institucional entre a ActionAid e a FASE, — busca-se fornecer mais elementos ao debate sobre a presença chinesa no país e sobre os impactos para a população brasileira dessa cada vez mais importante relação com o grande dragão asiático, levando a discussão para o nível mais concreto (e por isso mesmo mais difícil de compreender) das dinâmicas desses investimentos nos âmbitos local e territorial. Para avançar nessa direção, apresentamos à/ao leitor/a os resultados desta pesquisa realizada em regiões da bacia do rio Tapajós, em plena Amazônia brasileira, que mostra as contradições e as tendências da integração do Brasil às novas dinâmicas de acumulação em escala global, das quais a China, como mencionado antes, é o ator mais relevante.

Talvez não seja necessário enfatizar aqui o valor estratégico da Amazônia para o grande capital, nacional ou transnacional, cuja voracidade respeita poucos limites e que vem literalmente a devastando. Mas nunca é demais lembrar que desde que o regime militar brasileiro deu início à conquista da Amazônia, com a criação da Operação Amazônia e da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (em meados dos anos 1960) e com a inauguração da rodovia Transamazônica (em 1970), a agressão à floresta “a ferro e fogo” já levou à devastação e/ou degradação de 40% dela, com impactos absolutamente deletérios para seus povos.

Esse processo continua ainda hoje a passos acelerados e é nesse contexto que buscamos inserir a análise da presença de investimentos chineses na Amazônia, em disputa com outros capitais, tentando olhar para a forma específica pela qual o capital chinês entra na corrida pelo controle de uma das regiões do mundo, que é chave para a disputa geopolítica contemporânea. Em particular, olhar para a dinâmica dos investimentos em infraestrutura tem nos permitido, mediante a realização do trabalho de campo e o levantamento de evidências empíricas, uma compreensão inicial mais aprimorada da forma em que todos esses interesses e toda a grande disputa geopolítica de nossos dias se entrelaçam com a vida dos povos indígenas, comunidades tradicionais, camponeses e outros grupos sociais presentes no território, com consequências muitas vezes devastadoras para eles. Há processos complexos por trás das aparências que nem sempre as nossas categorias permitem captar, sendo necessário ir ao campo para apreender as nuances moleculares, por assim dizer, que a acumulação de capital e suas lógicas de expulsão estão ganhando no nível territorial.

A pesquisa que apresentamos fornece elementos relevantes para uma abordagem do tema. Embora haja ainda lacunas importantes no que diz respeito ao acesso à informação nos locais visitados, assim como junto às agências e poderes estatais que regulam (ou deveriam regular) a entrada do capital nas áreas em disputa e junto às empresas ou consórcios de empresas atuantes na região, é preciso sublinhar que a pesquisa que o/a leitor/a tem em mãos constitui um valioso trabalho de levantamento de informações e mapeamento sobre os empreendimentos logísticos que se multiplicam nesse território, sobre os quais é frequente se deparar com informações contraditórias e incompletas. O levantamento realizado em

campo é rico em detalhes e nos oferece um panorama mais preciso das dinâmicas de acumulação de capital presentes nos territórios ameaçados da Amazônia brasileira, desde uma perspectiva analítica multiescalar, que permite, em vários níveis, uma abordagem dos atores e interesses que as compõem.

Esta pesquisa, portanto, é um esforço concreto e necessário para começar a lidar com essas lacunas e sistematizar mais detalhadamente os dados existentes sobre os investimentos presentes no território, olhando para o caso chinês num contexto maior. Não obstante a presença do capital chinês na bacia do Tapajós seja ainda incipiente, o trabalho realizado nos permite afirmar que ele já aparece firme na contenda com outros capitais que buscam o controle seja da produção, seja 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.

Para finalizar, é muito importante destacar o trabalho realizado pelos membros da equipe da FASE que participaram do processo de pesquisa e elaboração deste relatório. Em especial, queremos agradecer a Diana Aguiar, da FASE Nacional, assim como o suporte da Sara Pereira e do Guilherme Carvalho, da FASE Amazônia. Sem esse empenho e sem o conhecimento e contatos locais da FASE na bacia do Tapajós, a realização dessa pesquisa não teria sido possível. A ActionAid agradece também o apoio financeiro da Fundação Charles Mott Stewart, fundamental para viabilizar as visitas à região e o levantamento das informações indispensáveis à elaboração deste material.

Assim, desejamos uma boa leitura e esperamos que este trabalho subsidie suas análises e ofereça elementos para um maior aprofundamento nesses temas por parte de outros/as pesquisadores/as e organizações, tanto no Brasil, quanto em outros países. Esperamos também que seja útil aos esforços de organizações e movimentos sociais, locais e nacionais, que atuam na defesa da Amazônia e por um Brasil onde a integração ao mercado mundial não passe mais pela subordinação da natureza e dos povos indígenas e tradicionais à voracidade destrutiva do capital globalizado.

The background of the page is a complex, repeating geometric pattern. It consists of squares and triangles in four colors: black, white, red, and grey. The pattern is symmetrical and creates a sense of depth and movement. A prominent feature is a large, solid red square in the upper right quadrant, which serves as a background for the text.

INTRODUÇÃO

Movimentos sociais críticos da globalização neoliberal enfatizam a intensificação dos fluxos de dinheiro, mercadorias e informação que parecem ter encurtado as distâncias e potencializado cadeias produtivas deslocadas que se deslocam no globo em busca dos melhores lugares e oportunidades para acumular capital, driblando e removendo obstáculos regulatórios inter e intraestatais, integrando de forma subordinada os grupos sociais subalternos que encontram no caminho e/ou espoliando-os de forma violenta.

Mas a infraestrutura que viabiliza tais fluxos, as veias que rasgam o espaço planetário para canalizá-los — como os cabos de fibra ótica, as ferrovias, os gasodutos, etc. — estão encarnadas de superlativa materialidade (Barreda, 2005; Hildyard, 2016), constituindo uma afirmação contundente da euforia globalizante e dos processos de acumulação por espoliação (Harvey, 2004). Fluxo e territorialidade são duas dimensões, em conflito e acomodação, de um mesmo processo.

Vivemos em uma era de megaprojetos². Estima-se que o gasto dirigido a este tipo de projeto seja de 6 a 9 trilhões de dólares anuais, o equivalente a 8% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial. Ainda que projetos “faraônicos” não sejam um fenômeno recente, como a própria referência à antiguidade egípcia da expressão demonstra, o padrão atual corresponde ao maior *boom* de investimentos da história. Se há 100 anos a maior parte dos grandes projetos se media em milhões de dólares, a Segunda Guerra Mundial e sua bomba atômica e a Guerra Fria e sua corrida espacial transformaram o panorama. Alguns megaprojetos dos últimos 50 anos são em si mesmos maiores do que o PIB de muitos países (Flyveberg, 2014). São números que dizem respeito a megaprojetos diversos, como os de cunho extrativo (petróleo, gás, mineração), megaeventos (Copa do Mundo e Jogos Olímpicos), urbanos, militares de defesa e aeroespacial, etc., mas os projetos de infraestrutura para viabilizá-los representam uma porção significativa do conjunto.

O eixo dinâmico dos investimentos em megaprojetos de infraestrutura já se deslocou das economias centrais do sistema-mundo para as economias ditas “emergentes”, com os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), e em especial com a China, partindo em escalada. Em apenas cinco anos, de 2004 a 2008, a China gastou mais em infraestrutura do

2. Ao que parece, a literatura acadêmica do campo da Gestão utiliza a convenção de que 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).

que durante todo o século XX e construiu tantos quilômetros de vias para trens de alta velocidade quanto toda a Europa ao longo de duas décadas (ibid). Nos oito anos entre 2003 e 2010, o Brasil construiu quase o dobro de quilometragem de ferrovias (909 km) em relação aos oito anos anteriores (512 km entre 1995 e 2002). E superou essa marca, construindo mais 1088 km nos quatro anos seguintes (2011 a 2014)³.

É uma tendência que não mostra sinais de arrefecimento. Ao contrário, um *think tank* corporativo⁴ 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.

A megalomania do padrão atual de desenvolvimento capitalista não diz respeito somente a números de investimento, embora estes iluminem a intensificação das privatizações de bens públicos sob a fachada de concessões, parcerias público-privadas (PPPs) e toda sorte de uso de recursos públicos para diminuir riscos e atrair capitais sobreacumulados, que estão em busca de investimentos mais seguros. Em um contexto de retração dos orçamentos públicos, a suposta inexorabilidade de megaprojetos de infraestrutura para assegurar o desenvolvimento capitalista tem justificado a canalização de programas e políticas públicas em prol da garantia de retorno ao investimento privado.

No entanto, é sobretudo do ponto de vista de como se materializam no espaço planetário que os megaprojetos produzem reordenações espaço-temporais e consequentes conflitos entre territorialidades. Nesse sentido, o caso do Tapajós é emblemático. Para esse território estão planejados empreendimentos diversos, constituindo uma das fronteiras especulativas em mais frenética expansão na Amazônia brasileira. Além das hidrelétricas do Complexo Tapajós que estão nos planos decenais do Ministério de Minas e Energia (MME), o território está recortado por pedidos de alvarás de pesquisa minerária feitos por gigantes do setor ao Departamento Nacional de Pesquisa Mineral (DNPM). Ao mesmo tempo, estão avançando projetos que visam a converter o Tapajós em um extenso corredor logístico multimodal para o escoamento de *commodities* agrícolas do norte do

3. MPOG, 2016. Programas de Infraestrutura: PAC e PIL. Apresentação de Maurício Muniz, Secretário do Programa de Aceleração do Crescimento — SEPAC / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/apresentacoes/apresentacoes-2015/brasilianas-1.pdf> Última visualização: agosto de 2016.
4. McKinsey Global Institute, 2013. Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. McKinsey and Company.

“ Em um contexto de retração dos orçamentos públicos, a suposta inexorabilidade de megaprojetos de infraestrutura para assegurar o desenvolvimento capitalista tem justificado a canalização de programas e políticas públicas em prol da garantia de retorno ao investimento privado”

Mato Grosso rumo ao Atlântico Norte e, quiçá, intensificar a expansão da fronteira agrícola rumo ao sul do Pará.

A pavimentação da BR-163, as obras da hidrovia Tapajós-Teles Pires, uma ferrovia entre Lucas do Rio Verde (norte do Mato Grosso) e Itaituba (Pará) e mais de vinte terminais portuários privados estão previstos para a região, alguns dos quais já em operação, construção e licenciamento. Algumas dessas obras estavam previstas em programas governamentais como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Programa de Investimentos em Logística (PIL) e o espelho regional destes, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana (IIRSA). Se as concessões a capitais privados já eram uma tendência no planejamento público, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo em exercício consolida a privatização desses empreendimentos como regra, apontando para uma tendência à internacionalização dessas concessões e para o endividamento externo.

Os terminais portuários privados ajudam a visualizar a complexidade de capitais presentes: de três das maiores *tradings* do setor agrícola (as norte-americanas Bunge e Cargill e a francesa Louis Dreyfus

Commodities) a *joint-ventures* que envolvem capital chinês (Cianport), passando por uma gigante argelina da siderurgia e agronegócio (Cevital), empresas de ruralistas mato-grossenses (Ammagi) e uma empresa de capital aberto (Hidrovias do Brasil SA), que tem canalizado investimentos da International Finance Corporation — IFC (o braço corporativo do Banco Mundial), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de outras empresas financeiras. No caso da ferrovia, por exemplo, algumas das *tradings* estrangeiras e uma gigante chinesa do setor de infraestrutura já sinalizaram interesse na concessão.

O município de Itaituba, no médio Tapajós, é o epicentro de grande parte desses investimentos. Com uma economia baseada no garimpo ilegal de ouro e, em menor escala, no comércio ilegal de madeira, a cidade está inquieta com os investimentos e seus potenciais impactos sobre a garimpagem. Sendo a região um mosaico de Unidades de Conservação, possivelmente o maior do mundo, as instâncias federais de disciplinamento territorial — tais como o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) — intensificam sua atuação. O Ministério Público Federal e o Estadual desenvolvem ações diversas de exigibilidade de direitos.

Alguns povos indígenas e povos e comunidades tradicionais do Tapajós têm mobilizado um vibrante processo de resistência aos megaprojetos hidrelétricos, em articulação com redes regionais, nacionais e transnacionais de ativismo, reivindicando o Direito à Consulta Livre, Prévia e Informada de acordo com a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e com os Direitos Territoriais garantidos pela Constituição de 1988 e fortalecidos pela Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Os poderes públicos locais alegam se sentirem alienados das decisões, inclusive pelo governo do estado do Pará, e articulam um consórcio de prefeituras. E 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.



Vista do rio Tapajós (e da cidade de Itaituba) a partir de Santarenzinho

The background of the entire page is a complex, repeating geometric pattern. It consists of squares and triangles in four colors: black, white, red, and grey. The pattern is composed of various shapes, including solid squares, triangles pointing in different directions, and squares divided diagonally. The colors are arranged in a way that creates a sense of depth and movement. A prominent vertical red bar is located on the right side of the page, containing the title text.

MEGAPROJETOS
NA AMAZÔNIA:
O CASO DO
TAPAJÓS

O COMPLEXO HIDRELÉTRICO DO TAPAJÓS

Quando as obras da Usina Hidrelétrica (UHE) de Belo Monte já estavam em curso no rio Xingu, as atenções de movimentos por justiça ambiental e em defesa dos direitos territoriais de povos indígenas e tradicionais se dirigiram em parte para o rio Tapajós, um outro afluente do Amazonas. Desde que os planejamentos elétricos durante os governos petistas determinaram que a expansão da oferta de energia do país centraria fogo na construção de megaprojetos hidrelétricos na bacia amazônica, fluxos migratórios de trabalhadores em busca de oportunidades foram seguindo os anúncios dos megaprojetos e a chegada das empreiteiras, constituindo uma rede de oferta de mão-de-obra e serviços que se deslocava no espaço na medida do tempo de cada projeto.

De Santo Antônio e Jirau no rio Madeira (próximo a Porto Velho, Rondônia) a Belo Monte no rio Xingu (próximo à cidade de Altamira, Pará), a chegada de forasteiros provocou inchaço populacional, violência e caos na provisão de serviços públicos. Os empreendimentos causaram tensões, insegurança, captura de terras⁵, aquecimento do mercado de terras e expulsões, além de profunda desarticulação do tecido social local. As transformações no ciclo hidrológico dos rios — com consequências devastadoras, inclusive na Bolívia no caso do rio Madeira —, a erosão da biodiversidade, as pressões de desmatamento sobre a floresta e o desmantelamento das territorialidades constitutivas dos modos de vida de povos indígenas e tradicionais da região somente poderão ser sistematizados, entendidos e avaliados em sua complexidade ao longo das próximas décadas.

Nenhum desses processos ocorreu sem encontrar forte resistência: greves de trabalhadores, ocupações de canteiros de obras por povos indígenas e movimentos sociais, caravanas e mobilizações abundaram. O Estado não hesitou em utilizar a Força Nacional na repressão aos movimentos.

Todo este processo acontece em um contexto no qual a exploração do potencial energético da bacia amazônica é relativamente recente, sobretudo quando comparada a outras bacias hidrográficas da América do Sul.⁶ Isto se deve provavelmente à complexidade hidrológica da bacia,

5. Uma literatura vasta sobre desenvolvimento rural e estudos agrários tem dedicado atenção ao crescente fenômeno global de “*land grab*” (captura de terras), como a passagem de enormes porções de terras, travestida ou não de legalidade, das mãos de grupos sociais subalternos para agentes econômicos poderosos, não raro empresas transnacionais.
6. Por exemplo, as bacias do Uruguai, São Francisco, Paraná e Tocantins têm, em média, mais barragens por 100 quilômetros de extensão de rio do que a bacia amazônica. Para mais informações: International Rivers (2014). *The State of the World's Rivers: Mapping the Health of the World's Fifty Major River Basins*. Disponível em: <http://www.internationalrivers.org/worldsrivers>.

7. International Rivers (2014), op. cit.
8. O número de hidrelétricas do Complexo Tapajós varia bastante entre os relatórios escritos a respeito. Isto certamente tem a ver com o fato de que os Planos Decenais de Expansão de Energia (PDE) do MME, publicados anualmente, variaram bastante quanto a dispor de dados específicos sobre as hidrelétricas do complexo. A UHE São Luiz do Tapajós já aparece como indicativa desde o PDE 2017, publicado em 2008. No entanto, é a partir do PDE 2019, de 2010, que as seis hidrelétricas do Complexo aparecem como “novos projetos hidrelétricos a serem viabilizados”. Naquele ano, além das seis, também é mencionada a UHE Chacorão (de 3336 MW) no rio Tapajós, que desaparece a partir do PDE 2020, de 2011. Neste PDE, também desaparece a UHE Jardim do Ouro, permanecendo as demais. A partir do PDE 2021, de 2012, somente a UHE São Luiz do Tapajós e a UHE Jatobá permanecem nos planos e são apresentadas como “estratégicas de interesse público, estruturantes e prioritárias para efeito de licitação e implantação, conforme Resolução do [Conselho Nacional de Política Energética] CNPE nº3 de maio de 2011” (p. 79). A UHE Chacorão e as três UHEs previstas para o rio Jamanxin em 2010 e 2011 não têm aparecido explicitamente nos últimos quatro PDEs.
9. Notas da autora durante assembleia Munduruku na aldeia Dace Watpu, localizada às margens do Tapajós na área administrativa do município de Itaituba, de 22 a 25 de setembro de 2015. Todo agradecimento ao povo Munduruku pelo convite e pela confiança necessária para estar presente nesta importante assembleia.

às dificuldades de acesso devido à densidade da floresta tropical e, finalmente, mas não menos importante, à resistência histórica das redes de solidariedade locais e transnacionais de movimentos socioambientais e indígenas contra as numerosas tentativas de executar projetos para a construção de megahidrelétricas na região (Aguiar e Vecchione, 2015; Sevá, 2005).

Com uma área que se expande por aproximadamente 7.050.000 km², a bacia amazônica é a maior do planeta, abrigando os maiores níveis de biodiversidade do mundo. Abrangendo cerca de 40% do território da América do Sul, estende-se por nove países da região. Em 2014, havia 105 barragens na bacia amazônica e outras 254 estavam em fase de construção ou de concepção do projeto⁷.

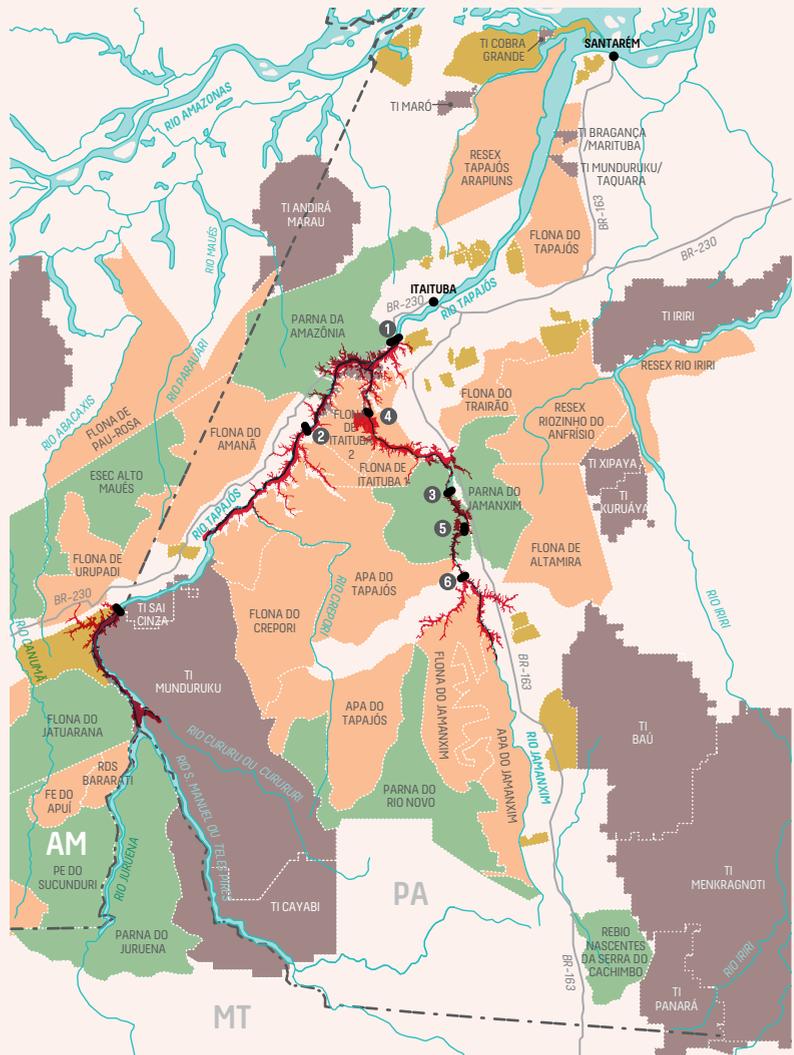
Para o oeste paraense está planejado o Complexo Tapajós, um conjunto de seis⁸ megaprojetos hidrelétricos: São Luiz do Tapajós e Jatobá (no rio Tapajós) e Jamanxin, Cachoeira do Caí, Cachoeira dos Patos e Jardim do Ouro (as três no rio Jamanxin, tributário do Tapajós). As seis hidrelétricas se localizariam no município de Itaituba. A maior delas, São Luiz do Tapajós, logo se tornou o epicentro do maior conflito ambiental em curso no Brasil, mobilizando a resistência do povo indígena Munduruku, de povos tradicionais (sobretudo os que vivem na área de afetação direta do reservatório previsto para essa e outras usinas no médio Tapajós, como as comunidades de Pimental e São Luiz e de Montanha e Mangabal), de movimentos tapajônicos (muitos dos quais do Baixo Tapajós, em Santarém) e redes nacionais e transnacionais de ativismo. Apesar de não serem os únicos atingidos pelo megaprojeto, os Mundurukus se constituíram no sujeito político mais visível da resistência.

O povo Munduruku está espalhado ao longo da bacia do Tapajós. Em suas assembleias anuais, o tema dos megaprojetos hidrelétricos tem lugar cativo na agenda e nas preocupações, mobilizando falas combativas. Um convidado não-indígena consegue “pescar” palavras em português, que não se traduzem em Munduruku, nas falas das lideranças nessas importantes reuniões da organização política desse povo. “Governo” e “barragem” estão entre as mais frequentes e enérgicas⁹ justamente pela preocupação que provocam.

IMAGEM 1 | PRINCIPAIS HIDRELÉTRICAS E ÁREAS PROTEGIDAS



- USINA HIDRELÉTRICA
- BARRAGEM PROJETADA
- ALAGAMENTO PREVISTO
- UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE PROTEÇÃO INTEGRAL
- UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE USO SUSTENTÁVEL
- TERRAS INDÍGENAS
- ASSENTAMENTOS RURAIS



USINAS DO COMPLEXO HIDRELÉTRICO DO TAPAJÓS

NOME DA HIDRELÉTRICA	RIO	POTÊNCIA INSTALADA
1 SÃO LUIZ DO TAPAJÓS	TAPAJÓS	6133 MW
2 JATOBÁ	TAPAJÓS	2336 MW
3 JAMANXIN	JAMANXIM	881 MW
4 CACHOEIRA DO CAÍ	JAMANXIM	802 MW
5 CACHOEIRA DOS PATOS	JAMANXIM	528 MW
6 JARDIM DO OURO	JAMANXIM	227 MW

BASE CARTOGRÁFICA:
Ocehadi: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós. Disponível em: https://www.internationalrivers.org/sites/default/files/attached-files/tapajos_digital.pdf.

QUADRO: Levantamento de dados da autora.
FONTE: MME 2010

De acordo com o MME (2007), a bacia amazônica é onde se concentra o maior potencial hidrelétrico (77 mil MW), e dentre suas sub-bacias, o Tapajós, com 24.626 MW, corresponde a 32% do total, com a maior parte do potencial projetado reconhecidamente sob “restrição ambiental” (p. 37). A “interferência direta em terras indígenas” não está apresentada por sub-bacia e equivale, segundo a estimativa do MME, a 44% do total do potencial projetado. Certamente, esta proporção é mais alta no Tapajós.

Em agosto de 2016, o IBAMA decretou o cancelamento do licenciamento de São Luiz do Tapajós. O anúncio foi celebrado com cautela pelo povo Mundurucu e pelos movimentos de resistência ao megaprojeto. Ao que tudo indica, a decisão foi permitida pelo governo interino não por uma preocupação com os direitos territoriais dos povos da floresta e com a justiça ambiental, mas sim por temer o desgaste com um megaprojeto tão controverso. E também pela avaliação de que, em razão da atual crise econômica e com o início da operação de Belo Monte, o país está entrando em um período de sobreoferta de energia, e não de demanda crescente, como previam os Planos Decenais que justificavam a necessidade das hidrelétricas. O avanço do licenciamento desta e das outras hidrelétricas do Complexo Tapajós ainda está indefinido no contexto atual.

Além de geração de energia, as hidrelétricas do Complexo Tapajós criariam uma sucessão de lagos, tornando o rio navegável em toda sua extensão. Hoje, o rio é plenamente navegável por barcaças de grande porte desde sua porção média, na altura da aldeia Dace Watpu, próxima às corredeiras de São Luiz (município de Itaituba), até desembocar no Baixo Amazonas, no entorno da cidade de Santarém. Seus dois formadores, Juruena e Teles Pires, nascem no Mato Grosso — no coração de extensas pastagens de criação de gado e latifúndios produtores de soja e outras *commodities* agrícolas — e se encontram na divisa norte do estado com o Pará e o Amazonas, se transformando no rio Tapajós e completando a sub-bacia. Todo o trecho a montante das corredeiras de São Luiz, no município de Itaituba, não é atualmente navegável por grandes embarcações. Ao alargar um extenso território com seus reservatórios (ver Imagem 1), as UHEs do complexo hidrelétrico criariam uma sucessão de lagos, viabilizando a hidrovia Tapajós-Teles Pires, transformando o rio em um grande corredor logístico. Há o risco de o complexo, ao contrário, inviabilizar a hidrovia,

caso as eclusas para a passagem de embarcações não sejam integradas ao projeto da obra. Esse temor tem levado associações do agronegócio a colocar o *lobby* pelas eclusas entre seus objetivos prioritários (ver Quadro 4).

O escoamento de *commodities* agrícolas através da hidrovia não é a única forma de exploração econômica do território em possível conflito com o complexo hidrelétrico. A garimpagem de ouro, principal atividade econômica da região desde a década de 1960, executada, sobretudo, de forma ilegal, pode ser prejudicada pelo complexo. De acordo com alguns estudos, os reservatórios das principais hidrelétricas inundariam garimpos (ver imagens 2, 3 e 4). A perspectiva gera preocupações na população local.

IMAGEM 2 | FLONA ITAITUBA II E A DISTRIBUIÇÃO DOS GARIMPOS INUNDÁVEIS E NÃO INUNDÁVEIS

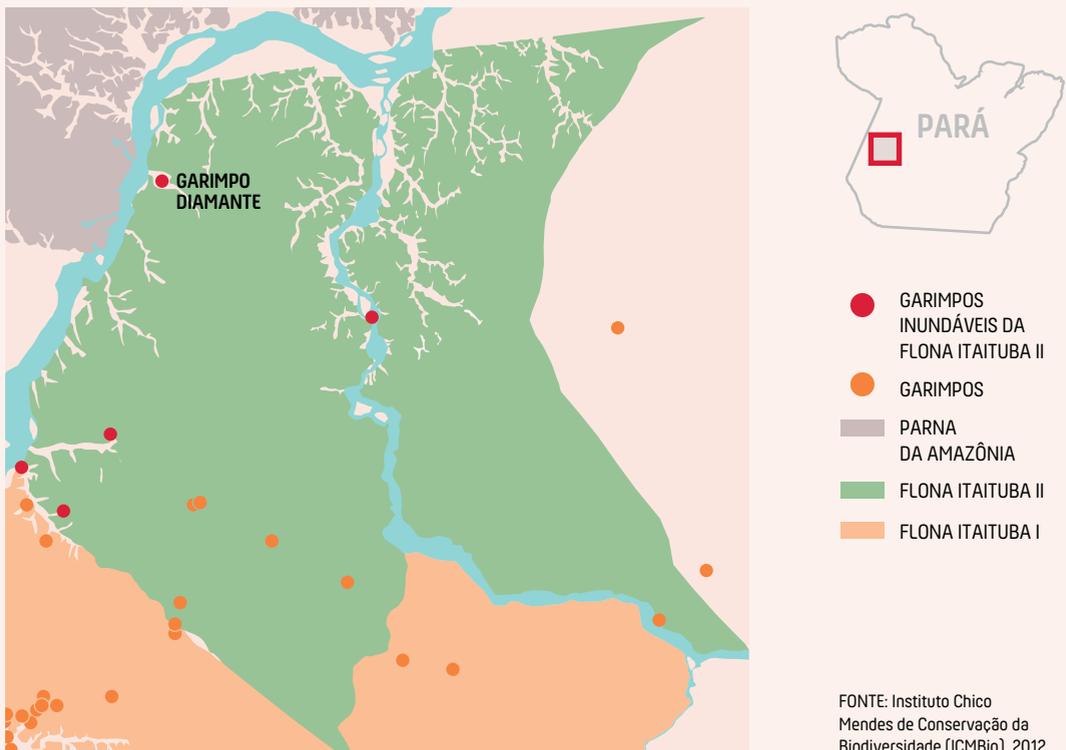
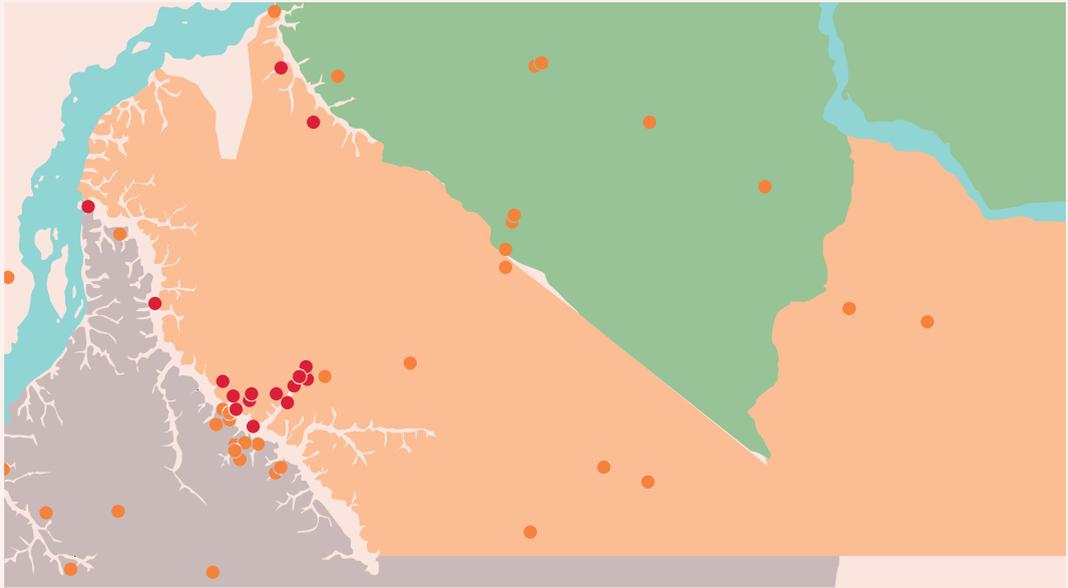


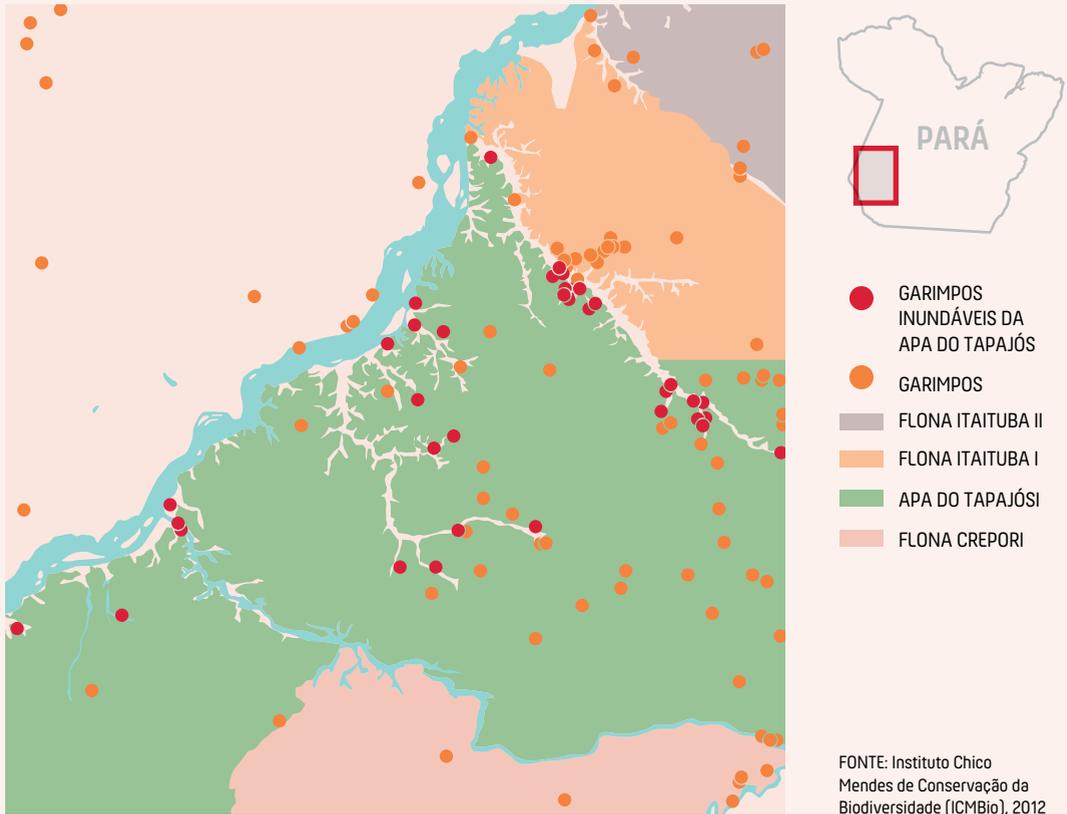
IMAGEM 3 | FLONA ITAITUBA I E A DISTRIBUIÇÃO DOS GARIMPOS INUNDÁVEIS E NÃO INUNDÁVEIS



- GARIMPOS INUNDÁVEIS DA FLONA ITAITUBA I
- GARIMPOS
- FLONA ITAITUBA I
- FLONA ITAITUBA II
- APA DO TAPAJÓS

FONTE: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), 2012

IMAGEM 4 | APA DO TAPAJÓS E A DISTRIBUIÇÃO DOS GARIMPOS INUNDÁVEIS E NÃO INUNDÁVEIS



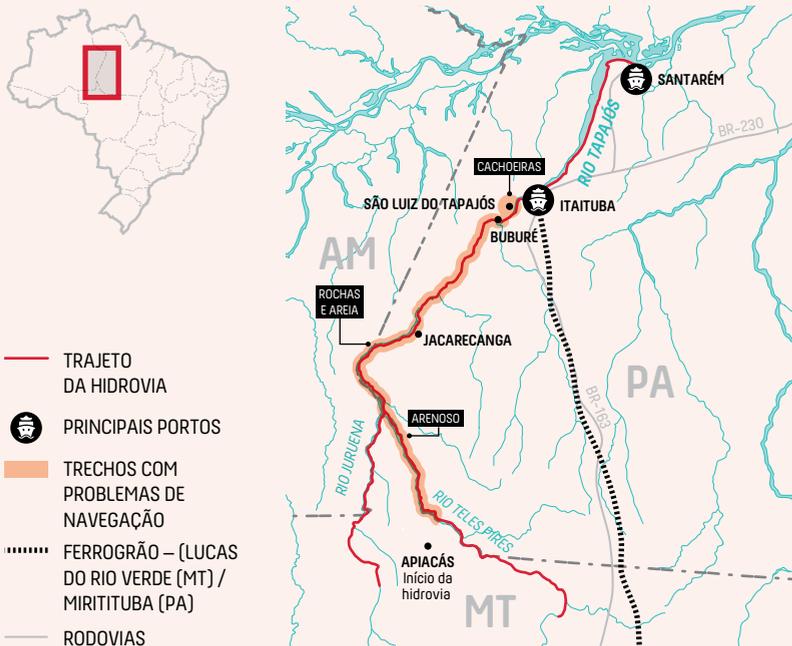
HIDROVIA TAPAJÓS-TELES PIRES

Existem projetos alternativos de construção da hidrovía (ver Imagem 5), sem necessariamente passar pelo complexo hidrelétrico, realizando obras de remoção de obstáculos de rochas e trechos arenosos. No entanto, a licitação da Hidrovía Tapajós-Teles Pires ainda não saiu do papel.

Houve uma tentativa de licitação em 2012, que foi suspensa para revisão do edital. Especula-se que, em razão do custo estimado da obra, ela não teria atraído o setor privado. De acordo com a Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado do Mato Grosso, com a hidrovía, o custo de transporte por tonelada de soja cairia de R\$ 227 para R\$ 60, representando uma economia de R\$ 2 bilhões anuais.¹⁰

10. <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2012/09/1149127-hidrovía-no-paradeve-reduzir-em-r-2-bi-custo-de-frete-de-graoso-do-mt.shtml>

IMAGEM 5 | CORREDOR LOGÍSTICO DO TAPAJÓS



FONTE: Folha de S. Paulo, 2012. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2012/09/1156103-licitacao-de-projeto-da-hidrovía-tapajós-teles-pires-e-suspensa.shtml>

Atualmente tramita no Congresso Nacional um projeto de decreto legislativo (PDC 119/2015) para a implementação de obras que viabilizem a hidrovía para a navegação nos rios Tapajós, Teles Pires e Juruena¹¹.

Mas enquanto o Complexo Tapajós não sai das páginas dos planos decenais da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e a Hidrovía Tapajós-Teles Pires não sai dos sonhos dos ruralistas do Centro-Oeste, o capital do agronegócio mobiliza alternativas para a saída pelo Norte do país, em substituição ao escoamento hoje realizado principalmente por portos do Sudeste. Escoando diretamente no Atlântico Norte, economiza-se tempo de navegação até a Europa — segundo maior destino da soja brasileira — e até a China, via canal do Panamá. Essa economia de tempo é especialmente significativa para a fronteira de expansão da soja, mais distante e com uma logística mais problemática rumo aos portos do Sudeste. São essas também as regiões onde o monocultivo do grão mais cresce: o norte do Mato Grosso, o sul e sudeste do Pará e a região do MATOPIBA — englobando o sul do Maranhão, todo o Tocantins, o sul do Piauí e o oeste da Bahia.

Mesmo com o melhoramento logístico, o chamado “Arco Norte” não passaria a ser o porto de saída principal da soja exportada pelo país, mas teria tudo para se tornar o eixo mais dinâmico: 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. Em números absolutos, no entanto, o volume exportado pelos portos dessa região mais historicamente estabelecida ainda corresponderá a mais da metade do total, se as estimativas publicadas pelo banco holandês se confirmarem.

Buscando viabilizar o Arco Norte, já em 2011 o Projeto Norte Competitivo (PNC) — um estudo de eficiência logística contratado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e pelas federações das indústrias dos nove estados da Amazônia Legal — concluiu que a pavimentação da BR-163 e a hidrovía Juruena-Tapajós¹² são projetos altamente prioritários para o setor.

11. <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=1307295>

12. O PNC enfatizou a hidrovía pelo rio Juruena e não pelo outro formador do Tapajós, o Teles Pires. No entanto, nos debates posteriores sobre a possível inclusão da hidrovía no PAC 2 (que acabou não acontecendo em razão da avaliação declarada de que o projeto era demasiado complexo) e sobre a importância da hidrovía, a rota Tapajós-Teles Pires esteve em maior evidência.

IMAGEM 6 | COMPLEXOS PORTUÁRIOS DO ARCO NORTE



FONTE: Ministério da Agricultura, 2015.

BR-163

A BR-163 foi inaugurada em 1973, na época do desenvolvimentismo militar na Amazônia. Desde então, o péssimo estado da estrada alimentou a demanda por sua pavimentação durante muito tempo. No entanto, como os povos da floresta bem sabem, estradas mais trafegáveis geram aumento de fluxos. De tudo. De mercadorias, de pessoas, de ameaças sobre a floresta e a modos de vida menos mediados por dinâmicas capitalistas. A expressão “espinha de peixe” é frequentemente utilizada para se referir aos rasgos na floresta para atividades econômicas (em especial, extração madeireira e posteriormente pastagens para gado) nas bordas de grandes estradas. O temor em torno da intensificação dessas atividades gerou um importante debate sobre o desenvolvimento territorial¹³ da região em resposta ao anúncio do asfaltamento da BR-163 em 2003 no governo Lula. Esse processo desembocou no Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163, mais conhecido

13. Gavriloff, Alexandre; et al. *Amazônia revelada: Os des-caminhos ao longo da BR-163*. São Paulo: CNPQ, 2005.

Araújo, Roberto, Edna Castro, Gilberto Rocha, Maria Elvira Sá, Armin Mathis, Maurílio Monteiro, Claudio Putty, Raimunda Monteiro, Otávio Canto e José Bennati. 2008. *Estado e Sociedade na BR-163: desmatamento, conflitos e processos de ordenamento territorial*. In: Castro, Edna (orgs.). *Sociedade, território e conflitos: BR-163 em questão*. Belém: NAEA.

como Plano BR-163 Sustentável, lançado pelo governo federal em junho de 2006. As avaliações dos movimentos sociais locais sobre a implementação do plano envolvem um sentimento de frustração. O desmatamento descontrolado entre 2004 e 2013 no entorno da rodovia — na contramão de sua diminuição no conjunto da Amazônia¹⁴ — confirma os temores.

14. <https://theintercept.com/2017/02/20/de-sorriso-a-santarem-industria-da-soja-transforma-bacia-do-tapajos-em-um-tabuleiro-de-grandes-obras/?comments=1#comments>



Posto em construção na BR-163



15. <https://theintercept.com/2017/02/20/de-sorriso-a-santarem-industria-da-soja-transforma-bacia-do-tapajos-em-um-tabuleiro-de-grandes-obras/?comments=1#comments>
16. <http://www.valor.com.br/empresas/4781631/odebrecht-coloca-venda-controle-de-rodovia-no-mt>
17. <http://www.valor.com.br/empresas/4845402/negociacao-com-bndes-para-odebrecht-transport>
18. <http://www.valor.com.br/agro/4891398/tradings-podem-avaliar-pavimentacao-da-163>

Apesar de objetivos e razões diametralmente opostos, os ruralistas tampouco estão satisfeitos. Desde o anúncio da pavimentação em 2003, as agroestratégias do setor se consolidaram no estabelecimento de portos nas margens do Tapajós, mas parte da rodovia continua sem pavimentação e durante épocas de intensa chuva, os atolamentos costumam inviabilizar o tráfego. A obra também tem sido atravessada por disputas políticas: Blairo Maggi, ruralista, então senador e, atualmente, ministro da Agricultura, teria pressionado para que as obras de pavimentação fossem até Miritituba, excluindo 172 km e isolando Santarém e o porto da Cargill¹⁵. O projeto foi anunciado desta forma em 2004 e ainda hoje este é o trecho menos avançado da rodovia.

A Odebrecht Transport (OTP), empresa que controla a concessionária da rodovia Rota do Oeste, não tem obtido os empréstimos necessários do BNDES para a continuidade da obra em razão da insegurança jurídica no contexto da Lava Jato, levando a empresa a até colocar a concessionária à venda em novembro de 2016¹⁶. Uma outra solução pensada passa pela reestruturação societária da própria OTP pelo BNDES¹⁷, que é tanto acionista (via BNDESPar) como financiador do empreendimento. O problema não é um fato isolado, mas atravessa o contexto atual dos anúncios de interesse das empresas chinesas em concessões de infraestrutura no Brasil, já que as empreiteiras brasileiras não podem dar continuidade a obras importantes. Mesmo as tratativas de venda parcial ou total de algumas destas empresas a grupos chineses têm sido inviabilizadas diante da falta de segurança jurídica em relação a seus ativos.

A situação já levou algumas *tradings* a diversas vezes considerarem avaliarem empréstimos para que se possa finalizar a obra de pavimentação da BR-163 de forma mais célere¹⁸. Apesar de tudo isso, sempre que as condições da estrada permitem, as carretas do Mato Grosso continuam percorrendo intensamente os quase 2 mil km rumo aos novos terminais portuários do oeste do Pará.

ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGAS

Ainda que esse corredor logístico prioritário do Arco Norte mobilize o imaginário dos ruralistas do Centro-Oeste há anos, foram duas *tradings* norte-americanas as pioneiras no aproveitamento dos potenciais de escoamento de grãos diretamente pelo Atlântico Norte. A Cargill começou a operar seu terminal de transbordo de cargas em Santarém em 2003, mesmo sem obter licença para tal. Fecha o triênio 2014-2016 com investimentos da ordem de R\$675 milhões em infraestrutura logística e portuária no Brasil, 82% dos quais no Arco Norte, de onde pretende exportar 5,5 milhões de toneladas anuais¹⁹. Com os investimentos, o grupo saltou da sexta posição entre os exportadores da soja no Brasil em 2014 para a quarta posição em 2016, encostando em sua maior concorrente, a Bunge. A aposta é apoiada pela matriz do grupo econômico nos Estados Unidos, já que o Brasil é o maior exportador de grãos e, portanto, importante na estratégia global da Cargill²⁰.

O porto de Santarém não serve apenas ao carregamento de grãos que chegam do Centro-Oeste pela BR-163. Ele acabou viabilizando a expansão do monocultivo de soja no planalto santareno, em especial no município vizinho de Belterra (Gayoso da Costa, 2011). Outras empresas estão interessadas nas concessões portuárias em Santarém, mas o governo tem tido dificuldade de realizar os leilões, em especial pela percepção de insegurança jurídica pelo setor em meio à crise política do país²¹. Além disso, a mobilização popular em Santarém contra os empreendimentos é intensa, em especial das comunidades quilombolas e de outros povos tradicionais na região do Maicá que demandam o Direito à Consulta Livre, Prévia e Informada de acordo com a Convenção 169 da OIT e a partir de seus protocolos comunitários de consulta²².

A Bunge estabeleceu em 2014 sua estação de transbordo de cargas (ETC) em Miritituba, um distrito de Itaituba, na margem direita do rio Tapajós, inaugurando uma nova tendência para o setor: a partir da experiência da Cargill, que enfrentou a resistência de uma pulsante mobilização popular em Santarém, as *tradings* passaram a mirar seu alvo no entorno de Itaituba. Três outros terminais estão atualmente em

19. <http://www.valor.com.br/agro/4529437/cargill-amplia-aporte-em-logistica-no-brasil>

20. <http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/cargill-preve-investimento-de-r-600-mi-no-brasil>

21. <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2016-06/marcado-para-sexta-feira-leilao-de-area-no-porto-de-santarem-e-suspenso>

22. <http://terraedireitos.org.br/2016/06/15/mpf-tribunal-mantem-suspensao-do-licenciamento-de-porto-no-maicá-em-santarem/>

construção em Miritituba (das empresas Cargill, Cianport e Hidrovias do Brasil) e 4 ETCs previstas para o município vizinho de Rurópolis (das empresas Odebrecht Transport, Louis Dreyfus Commodities, Bertolini e Cianport) já estão em processo de licenciamento ambiental na Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) do estado do Pará, em Belém. A Bertolini já opera um terminal de menor porte em Miritituba que não se encontra documentado em nenhuma fonte pesquisada, mas que visitamos em pesquisa de campo. A empresa do Ministro da Agricultura Blairo Maggi (Ammagi) está operando em *joint-venture* com a Bunge em Miritituba. Especula-se que outras empresas tenham comprado terras e planejem iniciar o licenciamento de outros terminais na região (ver Quadro 1).

Da esquerda para a direita:
ETC Hidrovias do Brasil, ETC
Rio Turia (Bunge + Amaggi)
e ETC Cianport vistas da
cidade de Itaituba



QUADRO 1 | ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGAS (ETC) NO MÉDIO TAPAJÓS

EMPRESA	LOCALIZAÇÃO	STATUS DO EMPREENDIMENTO
Bunge e Ammagi em joint-venture (ETC Rio Turia)	Miritituba (Itaituba)	Em operação desde 2014. Em julho de 2016, a empresa vendeu 50% das operações desta ETC à Ammagi por US\$ 145 milhões.
Cianport (ETC Itaituba)	Miritituba	Em construção.
	Santarenzinho (Rurópolis)	Comunitários de Santarenzinho (Rurópolis) alegam que a empresa comprou terra na área. Investimento confirmado de acordo com notícia da SEMAS/PA. Licença de instalação emitida de acordo com a SEMAS/PA.
Cargill	Miritituba	Em construção.
Hidroviás do Brasil SA (ETC HBSA Tapajós)	Miritituba	Em construção.
Bertolini (ETC Rurópolis)	Santarenzinho	Em licenciamento prévio.
	Miritituba	Não encontramos registros, mas visitamos um terminal de transbordo da empresa em operação em Miritituba.
Odebrecht Transport (ETC Santarenzinho)	Santarenzinho	Com licença prévia.
Louis Dreyfus Commodities (LDC Tapajós)	Santarenzinho	Em licenciamento prévio.
ETC Unirios	Miritituba	A empresa é proprietária de três terrenos em Miritituba (ver Quadro 3). Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA) em elaboração de acordo com a Associação dos Terminais Portuários Privados e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós (ATAP).
Brick Logística (ETC Via Norte)	Santarenzinho	EIA/RIMA em elaboração de acordo com a ATAP.
Amaggi	Santarenzinho	Comunitários de Santarenzinho alegam que a empresa comprou terra na área. A ATAP também divulga futura ETC da empresa na área.
Cevital	Miritituba	Segundo a mídia especializada, a empresa comprou terrenos em Miritituba e Santarém. De acordo com levantamento cartorial, a empresa teria um arrendamento de terra em Miritituba. Não há registros de processo de licenciamento nestes locais. Um terminal portuário da empresa em Barcarena está em licenciamento.
Caramuru	Miritituba	Investimentos previstos de acordo com a mídia especializada.
Chibatão	Localização não confirmada	Investimentos previstos de acordo com a mídia especializada
Mobile	Santarenzinho	Investimento confirmado de acordo com a SEMAS/PA.
Cantagalo	Santarenzinho	Investimento confirmado de acordo com a SEMAS/PA.
DSR Paraná	Santarenzinho	Investimento confirmado de acordo com a SEMAS/PA.
Ipiranga	Santarenzinho	Investimento confirmado de acordo com a SEMAS/PA.
Julio Simões	Santarenzinho	Investimento confirmado de acordo com a SEMAS/PA.
Reicon	Miritituba	Investimentos previstos de acordo com a mídia especializada. A empresa era proprietária de um terreno em Miritituba, mas repassou à Cargill em acordo (ver Quadro 3).

Elaboração da autora.

FONTES: SEMAS (<https://www.semas.pa.gov.br/2014/05/28/sema-mostra-dados-de-reestruturacao-da-logistica-portuaria-no-para/>); ATAP (ATAP e ATOC. 2014. Logística da Região Norte para o Agronegócio: Estações de Transbordo de Cargas e Terminais Portuários (Amazônia); VALOR ECONÔMICO.

Os terminais na região de Itaituba não são a última parada antes da saída da carga para o Atlântico, mas sim um ponto estratégico de transbordo no corredor multimodal. Daí, a carga parte pelo rio Tapajós e depois pelo rio Amazonas rumo a portos localizados em Barcarena no nordeste paraense, em Santana no Amapá ou na Ilha de Marajó, de onde é transferida para embarcações de maior porte que seguem para o destino final no exterior (ver Quadro 2).

QUADRO 2 | CADEIA LOGÍSTICA DAS ETCs

EMPRESA	LOCALIZAÇÃO NO TAPAJÓS	LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL PORTUÁRIO PARA EXPORTAÇÃO
Bunge – Ammagi	Miritituba	Terfron (Terminal Portuário Fronteira Norte) em Barcarena em operação
Cianport (ETC Itaituba)	Miritituba e Santarenzinho	Santana do Amapá em operação
Cargill	Miritituba	Santarém em operação
Hidroviás do Brasil SA (ETC HBSA Tapajós)	Miritituba	Barcarena em operação
Bertolini (ETC Rurópolis)	Miritituba e Santarenzinho	Barcarena (através de parceira com o porto da joint-venture ADM/Glencore)
Odebrecht Transport (ETC Santarenzinho)	Santarenzinho	A empresa desistiu do projeto em Barcarena em razão da Operação Lava Jato
Louis Dreyfus Commodities (LDC Tapajós)	Santarenzinho	Marajó (terreno comprado)

Elaboração da autora.

FONTES: VALOR ECONÔMICO, SITES DAS EMPRESAS

Entre os investimentos documentados em razão do estágio de legalização do empreendimento e os anúncios na mídia especializada de aquisição de propriedade de terra com vistas a investir em novos terminais na região, estima-se que mais de 20 portos passarão a operar na região de Itaituba e Rurópolis na próxima década²³. A estimativa é aproximada porque não há um só agente no território — dos poderes públicos locais ao Ministério Público, de empresários da região aos movimentos sociais — que afirmem ter um número preciso. A falta de informação sobre os empreendimentos é endêmica. E as prefeituras da região, ainda que não se oponham à chegada dos investimentos, formaram um consórcio para buscar incidir sobre o destino dos recursos movimentados pelos empreendimentos.

Em um debate público com prefeitos, secretários municipais e vereadores, em audiência do Ministério Público Estadual (MPE) do Pará em

23. Notícia da SEMAS/PA fala em nove terminais portuários em Itaituba e 17 em Rurópolis, totalizando 26.



Itaituba, no dia 24 de maio de 2015, era geral o ceticismo da população presente de que as intenções dos poderes públicos locais envolvessem qualquer coisa além da apropriação/aproveitamento pelos grupos mais influentes dos *royalties* e de recursos residuais associados aos empreendimentos. Era, no entanto, compartilhada a sensação de que todos estavam sendo atropelados por empreendimentos que atendiam mais aos interesses externos do que a qualquer visão — mesmo que mal estruturada, não compartilhada ou não publicamente debatida — de desenvolvimento territorial.

Os atropelamentos são mais do que simbólicos, no entanto. Desde que o porto da Bunge começou a operar, o fluxo de carretas vindas do Mato Grosso pela BR-163 cresceu exponencialmente, causando engarrafamentos, poluição sonora e do ar, mortes nas estradas e a exploração sexual de adolescentes nos postos de triagem.

Audiência Pública do MPF sobre a UHE São Luiz do Tapajós em Itaituba em 25 de maio de 2016



Carretas na BR-163

Esses postos são parte da cadeia logística multimodal da rodovia às estações de transbordo, com tanques de abastecimento de combustível, área de conveniência e pátios extensos onde as carretas aguardam com uma senha sua vez de descarregar os grãos no terminal portuário. Além das terras na beira do rio para estabelecer as ETCs, as empresas têm comprado também terrenos ao longo da rodovia, em especial na altura do Km30, no entroncamento da BR-163 e da Rodovia Transamazônica. Em consequência, o preço da terra em toda a região explodiu em poucos anos. A partir de uma análise superficial da cadeia dominial destes imóveis, contidas nos registros cartoriais acessados (ver Quadro 3), é possível afirmar que houve grilagem de terras públicas em muitos destes processos. Uma investigação mais detalhada pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) permitiria avaliar os mecanismos e a extensão das ilegalidades fundiárias.



Posto de triagem da Bunge

QUADRO 3 | A EXPLOSÃO DO MERCADO DE TERRAS EM ITAITUBA

ETC RIO TURIA (BUNGE)

A empresa Rio Turia Empreendimentos e Participações Ltda., com sede em São Paulo e representante da Bunge no Brasil, comprou um terreno de 36 hectares para a construção de sua ETC em julho de 2004 por 900 mil reais. De acordo com a cadeia dominial da propriedade, o vendedor, uma empresa local (SOMA — Souza Madeiras, Ltda.), tinha comprado o imóvel rural dois meses antes (em maio de 2004) por 5 mil reais de uma agricultora/camponesa que tinha acabado de quitar no dia anterior o imóvel, cujo domínio da terra havia sido emitido pelo Incra em seu nome no ano 2000 sob condição de pagamento em prestações de um total de R\$ 1.208,89.

ETC CARGILL

A empresa Cargill Agrícola S/A, com sede em São Paulo, comprou a propriedade de 70 hectares para a construção de sua ETC por 3 milhões de reais em janeiro de 2011. O vendedor tinha comprado o imóvel rural de um agricultor de nome Raimundo por 20 mil reais em 2003.

Em junho de 2015, a Cargill recebeu outra propriedade em Itaituba da empresa Reicon — Rebelo Indústria, Comércio e Navegação LTDA para quitar uma hipoteca entre ambas. O valor atribuído ao imóvel para efeitos da transação foi de 4 milhões de reais. A Reicon havia adquirido esta propriedade de 6 hectares do mesmo agricultor Raimundo em 2001 por 30 mil reais.

HIDROVIAS DO BRASIL (HBSA)

A empresa Hidrovias do Brasil — Miritituba S.A., com sede em São Paulo, adquiriu um imóvel de 10 hectares em julho de 2011 por R\$ 4,5 milhões de um empresário de Santarém. Este havia adquirido o imóvel do agricultor Raimundo exatos treze dias antes por 50 mil reais.

A HBSA tem hipotecado o imóvel como garantia em empréstimos. Em fevereiro de 2015, recebeu empréstimo de R\$ 404 milhões do Banco do Brasil, Itaú Unibanco, Banco da Amazônia e outros. O imóvel foi avaliado na ocasião pelas partes por R\$ 4,24 milhões. A hipoteca foi cancelada em julho de 2016. Em junho de 2016, uma nova hipoteca garantiu um crédito (de valor não especificado no registro do imóvel) do BNDES, Banco do Brasil, Itaú Unibanco e Banco da Amazônia. O imóvel (incluindo suas benfeitorias) foi então avaliado entre as partes por R\$ 8,5 milhões.

UNIRIOS

A empresa Unirios Rodoflvia e Logística LTDA, com sede em Vitória do Xingu — PA, adquiriu um imóvel de 15 hectares de um comerciante residente em Itaituba em fevereiro de 2013 por 150 mil reais. O proprietário anterior havia adquirido este imóvel do agricultor Raimundo por 50 mil reais em 2005.

Um mês antes, em janeiro de 2013, a Unirios já havia adquirido dois outros imóveis de propriedade do agricultor Raimundo. Um de 2 hectares e outro de 11 hectares, cada um por 15 mil reais.

Elaboração da autora. FONTE: Cartório de Registro de Imóveis de Itaituba – PA.

NOTA: O cartório não encontrou registro do imóvel da ETC da empresa Cianport, que deve estar em nome de outra pessoa/empresa. Segundo informações, a empresa Cevital tem um registro de arrendamento de terra, mas não tivemos acesso a este.

Santarenzinho pertence administrativamente ao município vizinho a Itaituba, Rurópolis. Está no limite entre os dois municípios e mais próxima de Miritituba ou da cidade de Itaituba (que fica na margem oposta do rio Tapajós) do que da zona urbana de Rurópolis. Há relatos de disputas entre os dois municípios sobre o controle administrativo da área, o que não surpreende dado o afluxo de investimentos ali. Uma vez esgotados os imóveis rurais na margem direita do rio Tapajós em Miritituba, os investidores dirigiram sua atenção a Santarenzinho, na mesma margem. Não temos dados precisos sobre a compra de terras na área, cujos registros cartoriais encontram-se na cidade de Rurópolis. Mas o cruzamento de dados da SEMAS/PA, de notícias da mídia especializada (Valor Econômico) e de informações obtidas em pesquisa de campo compõem um panorama dos investimentos na localidade (ver Quadro 1).

Saindo da BR-163, estrada para acesso local à área onde estão previstas as ETCs em Santarenzinho



Em pesquisa de campo, encontramos uma área que está sendo terraplanada para, segundo relatos dos moradores vizinhos que persistem no local, nivelar o terreno com o rio. Fragmentos de artefatos arqueológicos visíveis eram abundantes em pequenos amontoados de terra preta espalhados pelo terreno. O achado condiz com o saber arqueológico que reconhece o Tapajós como um dos territórios de ocupação mais antiga da América do Sul, estimada em ao menos 10 mil anos (Fausto, 2000). Alguns dos grafismos das cerâmicas encontradas nas escavações correspondem aos grafismos que os índios Mundurucus ainda hoje pintam sobre a própria pele. Além dos “exemplares cerâmicos mais antigos conhecidos nas Américas, datados em aproximadamente 8.000 AP [Anos Antes do Presente]” (Rocha e Oliveira, 2016, p. 398), as escavações arqueológicas em dezenas de sítios ao longo de toda a bacia encontraram pontas de projétil e artefatos de pedra lascada e pinturas rupestres. A terraplanagem estava destruindo um importante patrimônio cultural dos povos da floresta, sem ocultação e em plena luz do dia, mas invisível às narrativas de progresso que relegam a ocupação milenar daquele território ao registro do “arcaico”, “atrasado”, “em necessidade de modernização” e, não raras vezes, ao total ostracismo ou ao *status* da inexistência.

Na vizinhança da área sendo terraplanada, encontramos uma família de pescadores que vive há décadas na beira do rio Tapajós. Quem conhece as praias da região sabe da beleza do contraste das águas azuis com a floresta. A casa simples está a poucos metros de uma praia de onde tiram água para tudo e de onde partem para pescar e está cercada por terrenos vazios comprados por empresas diretamente das mãos dos parentes e vizinhos de longa data daquela família.

Dentre as empresas que reconheciam ter comprado terreno na área estavam Odebrecht, Cianport e Amaggi, além de conhecido político e empresário local que teria adquirido “três terrenos”, possivelmente como “laranja” ou atravessador dos negócios das *tradings*. Segundo relatam, as primeiras famílias a venderem suas terras o fizeram por valores entre 100 e 150 mil reais. A última das vendas teria sido feita por uma vizinha por 2 milhões. “Ela soube esperar”, disseram. Eles tinham também recebido uma oferta, de 5 milhões de reais, e recusado. Não escondiam estar especulando uma próxima oferta. Entendiam que, uma vez que começassem as obras nos terrenos vizinhos, seria impossível permanecer ali.

Terreno sendo terraplanado para futura instalação portuária em Santarenzinho



Fragmentos arqueológicos em terra preta, removidos pela terraplanagem



Casas de famílias cercadas por terrenos vendidos para instalações portuárias em Santarenzinho

As compras das terras concretizavam a fricção de territorialidades antagônicas — do Estado, do capital e subalternas/insurgentes — tão incompatíveis que o desembarque de uma determinava a aniquilação da outra como tal e sua transformação. Os investidores e suas fontes de financiamentos vêm das partes mais diversas do mundo, se materializando ali em empreendimentos logísticos.

Diferentemente do complexo hidrelétrico, os terminais portuários não mobilizaram muita resistência em Itaituba. Não estando em uma área de afetação direta de Terras Indígenas (TIs), ao menos não em processo de autorreconhecimento como tal, as famílias que vivem da pesca, agricultura e do agroextrativismo sofrem com a invisibilidade, o amplo desconhecimento de seus direitos — inclusive seus direitos como povos e comunidades tradicionais — e partem da percepção de inexorabilidade dos empreendimentos. Parte das mobilizações acontecidas em Miritituba e no Km30 foram direcionadas não aos poderes públicos, mas à ATAP (ver Quadro 4), em busca de reassentamentos e benfeitorias que pudessem suprir o déficit de serviços públicos. Como acontece com frequência, quanto menos assegurados pelos poderes públicos estão os direitos das populações, mais estes se transformam em moeda de barganha para os poderes privados que investem na localidade. O Ministério Público Federal (MPF) no Pará tem atuado cada vez mais na área, demandando estudos integrados de impacto dos diversos empreendimentos em implementação, planejados e previstos, que se sobrepõem ali.

Associação de terminais privados realizam obras de interesse público em convênio com a prefeitura de Itaituba



QUADRO 4 | ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS

NOME	ANO	INTEGRANTES	OBJETIVOS AUTODECLARADOS
ATAP – Associação dos Terminais Portuários Privados e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós	Novembro 2012	Bertolini, Brich Logística*, Cargill, Chibatão Navegações, Cianport, Hidrovias do Brasil, Odebrecht Transport (OTE), Reicon, Rio Turia (Bunge) e Unirios *Preside a ATAP e a ATOC (Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tocantins)	<ul style="list-style-type: none"> Perseguir o uso compartilhado das águas: <ul style="list-style-type: none"> O risco à navegabilidade oferecido pelos barramentos hidrelétricos Construção de eclusas nos barramentos Defender a ampliação e manutenção da malha hidroviária: <ul style="list-style-type: none"> Obras, dragagens, balizamento e sinalização Enfrentar os desafios socioambientais <ul style="list-style-type: none"> Mitigações, compensações e desenvolvimento local
Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado do Mato Grosso (Aprosoja)	Fevereiro 2005	Ruralistas do estado	Desenvolve ações e projetos que visam ao crescimento sustentável da cadeia produtiva da soja e do milho em Mato Grosso
Movimento Pró-Logística – Mato Grosso	Agosto 2009	Associação dos Produtores de Soja e Milho (Aprosoja), Associação Mato-Grossense dos Produtores de Algodão (AMPA), Associação dos Criadores de Mato Grosso (Acrimat), Organização das Cooperativas Brasileiras em Mato Grosso (OCB/MT), Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso (Famato), Federação das Indústrias no Estado de Mato Grosso (FIEMT), Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Mato Grosso (Fecomércio/MT), Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Mato Grosso (CREA/MT), Associação Mato-grossense dos Municípios (AMM) e Instituto Ação Verde.	<p>Articular a implantação e manutenção da infraestrutura de logística federal e estadual em Mato Grosso e nos acessos aos portos, por meio de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Articulação diretamente em Brasília e em Mato Grosso junto aos Poderes Executivo e Legislativo; Realização de Simpósios; Participação em Câmaras Setoriais e Conselhos; Estradeiros com formação de caravanas para percorrer rodovias e verificar in loco a implantação ou a situação de conservação, com participação de produtores, empresários, técnicos dos governos federal e estadual. Desenvolvimento de estudos econômicos sobre as áreas de influência das rotas de escoamento da produção.

FONTES: ATAP, APROSOJA.

FERROVIA

Como se não bastassem todos os empreendimentos planejados e em implementação na região, a segunda fase do PIL, de 2015, incluiu um projeto de ferrovia entre o norte do Mato Grosso e Itaituba para integrar o corredor logístico multimodal de escoamento dos grãos do Mato Grosso pelo Tapajós. O projeto começou a ser gestado por empresas do agronegócio em 2012, após anúncio do governo de novas concessões ferroviárias, que, naquele momento, foram avaliadas pelas empresas como insuficientes para escoar os novos fluxos de *commodities* agrícolas que convergiam para o Arco Norte. Segundo o presidente da empresa estruturadora do projeto, a Estação da Luz Participações (EDLP), amigo de longa data do então senador Blairo Maggi, ambos iniciaram os diálogos e convidaram a Louis Dreyfus, depois a Cargill, a Bunge e finalmente a ADM para compor o grupo “Pirarara” e formatar o projeto²⁴. Em comum, as *tradings* tinham, sobretudo, a presença (ou intenção de estar presentes) no Arco Norte e a insatisfação com o escoamento saturado e pouco estratégico geograficamente via portos do Sul e do Sudeste. Alguns anos depois, a ferrovia foi incluída nos planos do governo, já batizada com o nome de Ferrogrão.

O empreendimento já teve seus estudos de viabilidade — realizados pela EDLP — aprovados pelo Ministério dos Transportes. Segundo estes, a ferrovia terá 930 km de extensão entre Sinop (MT) e Itaituba, capacidade de 30 milhões de toneladas por ano e custo de R\$11,5 bilhões, 70% dos quais financiados pelo BNDES²⁵. Os números diferem dos divulgados pelo PIL em 2015 para a ferrovia: com 1140 km de extensão total entre Lucas do Rio Verde (MT) e Itaituba, os investimentos projetados para a Ferrogrão pelo programa foram de 9,9 bilhões de reais. O setor privado prevê uma redução em 40% no custo do frete da soja e do milho com a operação da ferrovia²⁶.

O consórcio de *tradings* que tem defendido o megaprojeto ferroviário considera três possibilidades: “um investidor bancar integralmente o custo do projeto; uma associação com outra companhia (com as *tradings* e a EDLP como acionistas minoritários); ou arcar com todo o aporte necessário. A segunda alternativa é a preferida.”²⁷ Dentre as dificuldades

24. <http://www.valor.com.br/agro/4711597/ferrograo-marca-protagonismo-das-tradings>

25. <http://www.valor.com.br/agro/4425284/governo-aprova-estudo-para-ferrograo>

26. <http://www.valor.com.br/brasil/4709095/setor-privado-mostra-interesse-mas-aguarda-detalhamento>

27. <http://www.valor.com.br/agro/4301872/tradings-ratificam-interesse-na-consuacao-da-ferrograo>

de tirá-la do papel está a expectativa de longo prazo no retorno do investimento e a dificuldade de financiamento público no contexto atual. Mas a entrada do projeto no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo em exercício mostra que sua prioridade nas agroestratégias do setor está sendo considerada condição suficiente para emplacá-lo. Uma das soluções pensadas pelo governo é ampliar o prazo de concessão para 50 anos ou mais²⁸. A sinalização de interesse de investimento pela China também consolida a viabilidade econômica do empreendimento, anunciado para ir a leilão no segundo semestre de 2017. Um dos “entraves”, a sobreposição com áreas protegidas no Tapajós, foi superado com a assinatura de uma medida provisória (MP nº 758), em dezembro de 2016²⁹, que alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim e da Área de Proteção Ambiental do Tapajós (APA Tapajós), ambos estabelecidos em 2006 justamente no contexto de criação de um mosaico de áreas protegidas naquele território. Certamente não será o último caso em que o redirecionamento dos corredores logísticos, refletindo a dimensão da geopolítica chinesa e as agroestratégias dos exportadores de soja, incidirá sobre o ordenamento territorial na Amazônia brasileira.

Entre as ferrovias do PIL, o custo da Ferrogrão é somente menor do que o previsto para a Bioceânica (ou Transoceânica), cujo trecho brasileiro está orçado em 40 bilhões de reais. Com 3,5 mil km de extensão, vai desde a fronteira do estado do Acre com o Peru, passando por Porto Velho em Rondônia e Lucas do Rio Verde no Mato Grosso até o município de Campinorte em Goiás³⁰. Daí, a ferrovia segue até o Rio de Janeiro. O projeto é considerado por alguns como sendo mais uma iniciativa federal — aventada desde o governo Lula e dinamizada pelos acordos com a China durante o governo Dilma — do que uma proposta prioritária para o setor. Este a avalia como de execução desmaziado complexa e cara — em especial pelo desafio em cruzar os Andes e as áreas protegidas — e com provável frete mais alto do que soluções hidroviárias ou ferroviárias rumo ao Atlântico Norte³¹.

Ainda assim, em 2014 e 2015, os governos do Brasil, China e Peru assinaram memorandos com as diretrizes dos estudos de viabilidade da obra. A empresa chinesa China Railway Eryuan Engineering Group (Creec), responsável pela realização dos estudos, depois de gastar 200 milhões de reais nos levantamentos, anunciou em julho de 2016 que o

28. <http://www.valor.com.br/brasil/4665859/temer-define-concessoes-no-dia-25-e-estuda-megaprazo-para-ferrovia>

29. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/Mpv/mpv758.htm

30. Site do PIL: <http://www.logisticabrasil.gov.br/> Última visualização: agosto de 2016

31. <http://www.valor.com.br/agro/4059496/ferrovia-ate-o-peru-e-recebida-com-ceticismo-por-tradings>

megaprojeto é viável, pode ser construído em nove anos e cruzará, entre a costa peruana no Pacífico e o estado de Goiás, um total de 5 mil km de extensão³².

O anúncio dos chineses também incluiu a projeção de que 37% da carga de grãos do Mato Grosso seja transportada pela ferrovia até o Pacífico, 51% pelos portos do litoral sul brasileiro e apenas 12% pelo Norte do país. As ferrovias do Centro-Oeste aos portos do Arco Norte (Ferrogrão e Ferrovia Norte-Sul) ainda estão previstas para ir a leilão, mas especulações apontam que a repartição anunciada das cargas nesta proporção entre os eixos inviabilizaria os corredores logísticos que apontam para o Norte³³. Considerando a convergência dos investimentos do setor no Arco Norte, muitos já realizados, essa perspectiva pode tornar a Bioceânica ainda menos interessante do ponto de vista das agroestratégias dos exportadores de *commodities* agrícolas.

A possibilidade de implementação da Bioceânica coincide com a tendência global de investimentos em infraestrutura, que, levando em consideração a dimensão geopolítica, tem impulsionado a infraestrutura logística dirigida ao eixo do Pacífico, com forte incidência da diplomacia chinesa, por meio de acordos bilaterais, e do capital chinês, por meio da compra de terras (sobretudo em países que permitem a compra de grandes porções de terra por entes estrangeiros) e da participação em leilões de megaprojetos. Em um contexto de retração dos orçamentos públicos, o apetite chinês por *commodities* e oportunidades de investimentos aponta para a participação cada vez maior dos capitais desse país em megaprojetos extrativos e de infraestrutura no Brasil e na América Latina, como se verá mais adiante.

O caso do Tapajós evidencia como os programas e planos de investimentos governamentais e multilaterais vão provocando reordenamentos espaço-temporais nos territórios por onde estão previstos de cruzarem, mesmo muito tempo antes de se concretizarem. Estes servem como referência a investidores que engrossam frentes especulativas em busca de oportunidades de acumulação.

Se os poderes públicos e privados locais e os contrapoderes insurgentes se sentem atropelados (ainda que uns de forma mais assimétrica do que outros) por empreendimentos que chegam sem que tenham

32. <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/07/1790571-ferrovia-bioceanica-para-ligar-o-brasil-ao-pacifico-e-via-vel-indica-estudo.shtml>

33. *Ibid*

participado das decisões que incidem sobre suas territorialidades, os agentes do capital também fazem apostas que podem não ter a retribuição esperada. A fundamental e insuperável diferença é que têm mais trunfos, mais acesso a informações privilegiadas e a poderosos canais de influência sobre os centros decisórios nacionais, muitas vezes ocupados por agentes de sua própria fração de capital. A bancada ruralista no Congresso Nacional e o controle massivo dos principais ministérios que planejaram o investimento em infraestrutura nos últimos anos são parte da estratégia desse bloco no poder (ver Quadro 4).

No entanto, nenhum planejamento aterrissa no território tal como previsto nas páginas de documentos ministeriais. Da mesma forma que provoca reordenamentos espaço-temporais em seu processo de aterrissagem, cada plano também precisa encontrar aderência, entremeada pelas fissuras inerentes aos conflitos territoriais pré-existentes e aos que provocam (Hildyard, 2016). Como efeito reverso, as territorialidades em conflito perturbam o mais cartesiano dos planos governamentais.

Por outro lado, as transformações geopolíticas e da economia mundial vão moldando o planejamento governamental e reformulando os planos, confirmando ou não sua viabilidade de acordo com as territorialidades estatais e capitalistas em confluência ou conflito.

The background of the image is a complex, abstract geometric pattern. It consists of a grid of squares, each of which is further divided into smaller squares and triangles. The colors used are black, white, red, and grey. The pattern is highly symmetrical and creates a sense of depth and movement. The text is centered within a red rectangular area that is part of this pattern.

TERRITORIALI-
DADES EM
FRICÇÃO COMO
RESULTADO
DE CONEXÕES
GLOBAIS

UMA BREVE HISTÓRIA TERRITORIAL DO TAPAJÓS

Não é incomum os planejadores de grandes projetos e os investidores desconsiderarem em suas estratégias os grupos sociais estabelecidos e em situação de subalternização, tratando regiões que consideram “remotas” como espaços vazios. A história da ocupação não-indígena na Amazônia brasileira — das expedições nos tempos coloniais à Marcha para o Oeste de Getúlio Vargas e, posteriormente, aos programas de colonização da ditadura militar — pode ser resumida no lema: “terra sem homens para homens sem terra”³⁴. A mesma lógica permanece subjacente aos grandes projetos de investimento ainda hoje: mesmo quando os povos da floresta não são ignorados completamente, considera-se que estes, em última instância, se beneficiarão da “modernização” e do “progresso”. O que não fica sempre explícito é que os projetos serão implementados através de esforços de desterritorialização desses povos para dar lugar ao moderno empreendimento:

“Separar os índios (e todos os demais indígenas) de sua relação orgânica, política, social, vital com a terra e com suas comunidades que vivem da terra — essa separação sempre foi vista como ‘condição necessária’ para transformar o índio em cidadão. Em cidadão pobre, naturalmente. Porque sem pobres não há capitalismo, o capitalismo precisa de pobres, como precisou (e ainda precisa) de escravos.” (Viveiros de Castro, 2016)

O antropólogo Viveiros de Castro enfatiza no trecho acima “(e todos os demais indígenas)” que esse procedimento de extermínio de povos não se circunscreve somente aos “índios”, mas aos “indígenas”, aqueles que têm “como referência primordial a relação com a terra em que nasceu ou onde se estabeleceu para fazer sua vida, seja ela uma aldeia na floresta, um vilarejo no sertão, uma comunidade de beira-rio ou uma favela nas periferias metropolitanas” (ibid). Esse entendimento — ou melhor dizendo, esse pertencimento — tem sido fundamental nas alianças entre Mundurukus e beradeiros no Tapajós na resistência aos megaprojetos que se impuseram nos últimos anos e decorre da percepção de que há algo que os une e os distingue do “outro” (do cidadão branco, do representante do Estado, do

34. A frase é do General Médici em seu discurso no marco zero da Transamazônica em 1970, mas cabe na boca de muitos planejadores governamentais e investidores ainda hoje.

investidor): a relação, o pertencimento e o exercício cotidiano de modos de vida ligados à terra. Essa convivência entre os “indígenas” do Tapajós (índios e beradeiros) nem sempre foi pacífica ou resultou em convergência, mas é resultado de uma longa história territorial marcada por conflitos, atravessamentos e (re)acomodações.

A ocupação humana em Santarém e seus arredores está, de acordo com achados arqueológicos, entre as mais antigas da América do Sul, de cerca de 10 mil anos (Fausto, 2000). Os primeiros assentamentos portugueses datam de por volta de 1639 com o estabelecimento da aldeia Tapajós (hoje a cidade de Santarém, a principal área urbana de toda a bacia). Durante o século XVII, algumas expedições viajaram o rio e encontraram povos indígenas em toda a sua extensão (Monteiro et al, 2014). De acordo com o conhecimento escrito, o rio foi navegado em sua totalidade pela primeira vez em 1742 (Torres, 2014). O primeiro encontro entre os viajantes não-indígenas e os povos Munduruku parece ter sido em 1768 e acarretou referências à região como Mundurukania, dada a ocupação generalizada da área por estes povos.

É apenas com a exploração da borracha no século XIX que se consolida a ocupação não indígena na área (Monteiro et al, 2014). A coleta da borracha inicialmente usou força de trabalho indígena, mas, com o aquecimento do mercado global e com o etnocídio de muitos povos indígenas que a exploração representou, a migração interna do Nordeste do país (principalmente dos estados do Ceará e Maranhão) foi se intensificando. Durante o século XIX, a população do Baixo Amazonas aumentou dez vezes, e a prosperidade dos poucos que controlavam a economia da borracha, através de um esquema de endividamento contínuo dos seringueiros, foi encerrada com o contrabando de sementes da *Hevea Brasiliensis* em 1876. Nos Reais Jardins Botânicos de Londres, as sementes foram transformadas em mudas, favorecendo o desenvolvimento da concorrência na Ásia, em melhores condições logísticas e de rendimento da exploração da borracha, produzida a preços mais baixos. Isso resultou no fim do monopólio do látex do Brasil nos mercados internacionais (Grandin, 2009).

A partir deste processo de biopirataria intercontinental, a economia de exploração intensiva da borracha no Brasil entrou em declínio no início do século XX e Belém terminou por ceder lugar a Cingapura como o

principal porto exportador de borracha (ibid). O controle que os colonizadores europeus tinham sobre a produção na Ásia instou iniciativas de recuperação da produção amazônica, nenhuma bem-sucedida. A mais icônica foi o estabelecimento pelo industrialista norteamericano Henry Ford, a partir do final da década de 1920, da cidade de Fordlândia e posteriormente de um empreendimento similar em Belterra, ambas no Tapajós, para a produção controlada de borracha para o mercado estadunidense. Os empreendimentos foram um fracasso, sendo abandonados após duas décadas. Durante a Segunda Guerra Mundial, outra iniciativa foi experimentada brevemente. O problema em questão era o contexto de incerteza em torno do comércio da borracha através do Pacífico, dado o crescente controle japonês daquelas rotas. Em 1942, o presidente brasileiro Getúlio Vargas e o presidente estadunidense Franklin Roosevelt selaram um acordo de guerra que continha a intenção de garantir o fornecimento de borracha para os Estados Unidos. Como resultado deste acordo, estabeleceu-se o programa brasileiro de migração dos “soldados da borracha” — como eram chamados na propaganda do governo — do Nordeste do Brasil para a Amazônia. O programa, no entanto, foi desastroso, levando à morte muitos trabalhadores migrantes rurais (Secreto, 2007).

Assim, desde o surto da borracha e suas tentativas de revitalizá-lo, o território do Tapajós foi alvo de movimentos de ocupação e expansão da fronteira em interface com os mercados globais e as disputas geopolíticas em curso. Esses processos foram atravessados por violência, mas conformaram a história territorial e a formação social na região.

O pesquisador Maurício Torres (2014) chama a atenção para alguns elementos importantes da formação de um novo campesinato da floresta durante a economia da borracha. Os migrantes frequentemente capturavam mulheres indígenas e, em alguns casos, as submetiam a casamentos forçados. Olhando para além da brutal e inerente violência patriarcal deste processo, a dinâmica resultante implicou uma importante presença de hábitos e saberes indígenas nestes agregados familiares e comunidades camponesas emergentes. Em especial após o declínio do surto da borracha (consolidado em 1912, apesar das tentativas posteriores de revitalizá-lo), este novo campesinato da floresta — que tinha sido formado no contexto do surgimento de uma atividade econômica capitalista

dirigida aos mercados globais e que agora via os proprietários e atravessadores da economia da borracha repentinamente desaparecerem — esteve envolvido em um modo de vida baseado principalmente em formas não-capitalistas de produção, uma combinação de extração de borracha em pequena escala, de outras práticas de agroextrativismo para autoconsumo e de agricultura de subsistência, em especial até a década de 1950.

Com a descoberta de ouro em 1958, essas atividades produtivas foram continuamente abandonadas ou relegadas a segundo plano, estabelecendo-se um surto de garimpo, envolvendo antigos seringueiros e seus descendentes na atividade de garimpeiro. Apesar de o Tapajós ter sido logo apontado, no final da década de 1960, como um dos territórios mais abundantes em termos de reservas de ouro no mundo (em 1965, o projeto Radar na Amazônia — RADAM pesquisou a área), apenas dez anos depois de sua descoberta, as atividades de garimpagem de ouro estavam em crise devido às técnicas rudimentares, não permitindo a mineração além de reservas de acesso mais fácil, perto da superfície e nas margens dos rios (Machado, 2013). No entanto, o garimpo se recuperou rapidamente, 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.

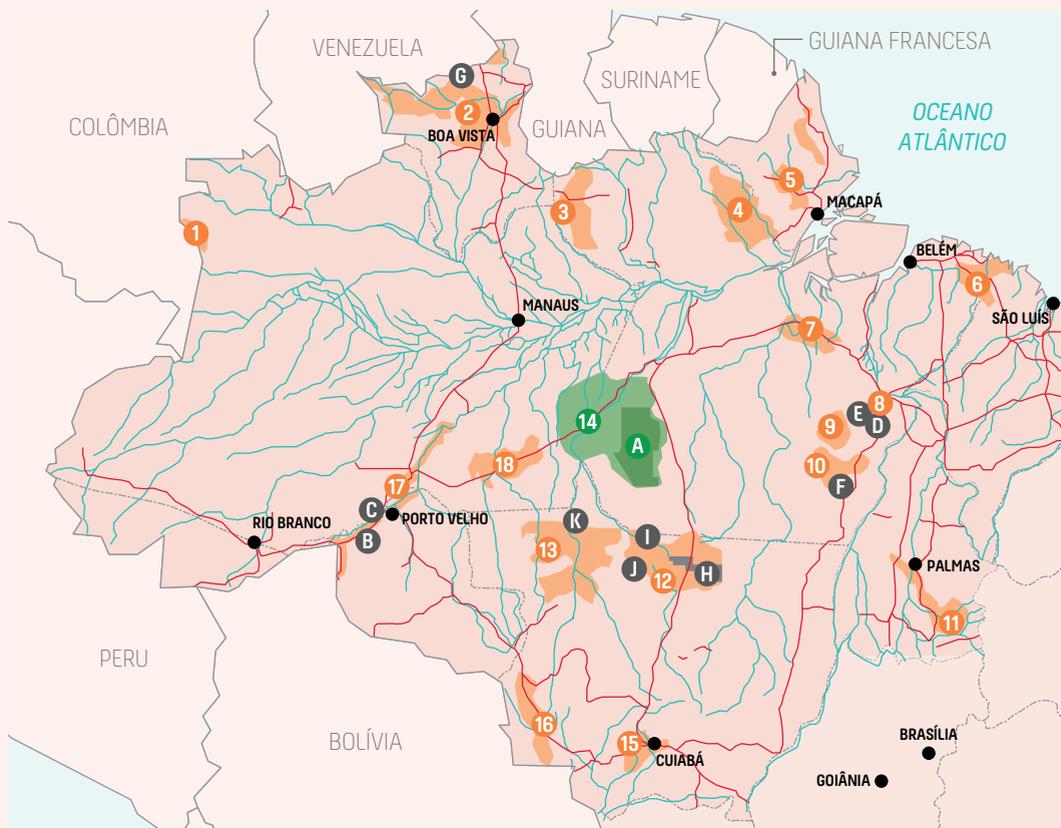
Desde o início do projeto colonial até os primeiros assentamentos, desde a exploração da borracha até os ciclos de garimpagem, décadas de relativa invisibilidade do território para os projetos capitalistas favoreceu a (re)existência dos modos de vida e de produção profundamente ligados à floresta, não só entre os povos agroextrativistas da floresta, mas também nas várias aldeias indígenas da região. Essas (re)existências se favoreceram dos interstícios dos processos a que o rio Tapajós tem sido submetido, durante os últimos três séculos, como um local de permanente expansão de fronteira para a acumulação de capital. A história da expansão da fronteira capitalista na região significou o conflito de diversas dinâmicas territoriais, já que a expansão de forças sociais e econômicas gerou confrontos com as territorialidades (subalternas/insurgentes) dos grupos sociais anteriormente estabelecidos, levando a processos de resistência, mas também de acomodação, apropriação e influência mútuas (Little, 2002). Essa história territorial é permeada por uma economia política territorial que foi

se transformando ao longo do tempo e dos sucessivos encontros promovidos pela expansão da fronteira da acumulação de capital.

Mais uma expressão disso está nas transformações da economia do garimpo ao longo do tempo. O aumento do preço do ouro nos mercados globais, devido à crise da arquitetura monetária internacional nos anos 1970, tornou o uso de novas tecnologias de mineração economicamente viáveis, especialmente a partir de 1978, superando, assim, crises anteriores de produtividade. Além disso, as estradas do Plano Nacional de Desenvolvimento — PND I e II (Transamazônica/BR-230 e Cuiabá-Santarém/BR-163) facilitaram o acesso aos mercados. Os projetos de colonização implementados em conjunto com as estradas (Projetos Integrados de Colonização — PIC) promoveram a migração de fora da Amazônia para “ocupar” a terra na beira das estradas para a pequena agricultura, mas falharam em estabelecer uma agricultura economicamente viável, levando parte deste trabalho migrante que tinha se estabelecido no entorno da cidade de Itaituba a se voltar para atividades de mineração e a se somar à força de trabalho existente dos ex-seringueiros e seus descendentes. Logo, Itaituba tornou-se o epicentro de uma economia aquecida, chegando a ter um dos maiores tráfegos aéreos do planeta na década de 1980 em razão da quantidade de aviões monomotores transportando garimpeiros, suprimentos e ouro ilegalmente extraído dos garimpos no meio da floresta e da cidade para fora dali. De acordo com algumas estimativas, teriam saído de garimpos no Tapajós até a atualidade, oficial e ilegalmente, por volta de 800 toneladas de ouro ou o equivalente a 16 vezes a produção total de Serra Pelada, apesar de os números oficiais falarem somente em 194 toneladas (Monteiro et al, 2014).

A formação social dos povos da floresta na Amazônia foi se constituindo ao longo de várias rodadas de territorialização, provocadas pelo avanço das fronteiras da expansão econômica e da interação conflitiva e transformadora entre os povos indígenas, dos colonizadores europeus e, no caso do Tapajós, dos migrantes nordestinos que se transformaram em seringueiros e depois garimpeiros. As reivindicações de direitos territoriais dos povos indígenas e das várias populações extrativistas não são estáticas, da mesma forma que as suas territorialidades também são instigadas a responder aos processos de acumulação por espoliação por eles confrontados ao longo do tempo.

IMAGEM 7 | PROVÍNCIA MINERAL DO TAPAJÓS



— RODOVIAS
 — RIOS
 — AMAZÔNIA LEGAL

FONTE: Base cartográfica elaborada por Wanderley (2015) com base em dados do DNPM (2014)

- | | |
|---|--|
| ZONAS GARIMPEIRAS | RESERVAS GARIMPEIRAS |
| 1 ALTO RIO NEGRO | A TAPAJÓS |
| 2 RORAIMA | B RIO MADEIRA II |
| 3 TROMBETAS | C RIO MADEIRA |
| 4 JARI | D SERRA PELADA |
| 5 AMAPÁ | E PROJETO SERRA PELADA |
| 6 GURUPI | F CUMARU |
| 7 ALTAMIRA | G TEPEQUÉM |
| 8 SERRA PELADA | H PEIXOTO DE AZEVEDO |
| 9 CARAJÁS | I ZÉ VERMELHO |
| 10 CUMARU | J CABEÇA |
| 11 TOCANTINS | K RIO JUREMA |
| 12 PEIXOTO DE AZEVEDO / ALTA FLORESTA | |
| 13 ARIPUANA / TELES PIRES | |
| 14 TAPAJÓS | |
| 15 POCONÉ / CUIABÁ | |
| 16 PORTO E LACERDA | |
| 17 RIO MADEIRA | |
| 18 SUL DO AMAZONAS | |

Os territórios do Tapajós foram especialmente sujeitos a este tipo de processo de reconhecimento de direitos territoriais, refletindo respostas institucionais no ordenamento fundiário a um histórico conflitivo de ocupação. As pressões mais recentes das fazendas de criação de gado e de monocultura da soja (sobretudo no planalto santareno, no Baixo Tapajós) envolvem a figura de ocupação mais recente do ruralista do Sul e Centro-Oeste, que busca terras “mais baratas” para a expansão agropecuária, e se somaram à pressão econômica constante da garimpagem de ouro desde os anos 1960 e da exploração madeireira, especialmente desde a abertura de estradas na década de 1970 pela ditadura militar. Já se esperava que estas pressões e conflitos decorrentes aumentassem desde o anúncio da pavimentação da BR-163 (Cuiabá-Santarém), em 2004. Neste contexto, o assassinato da missionária católica Dorothy Stang, em 2005, na região de Altamira (mais a leste do Tapajós, no rio Xingu, onde hoje está estabelecida a UHE Belo Monte), se tornou um símbolo do panorama de conflitos violentos que atravessam a política fundiária e territorial na região.

A mobilização social que se intensificou naquele momento, com uma visibilidade internacional especial para a situação vulnerável das/os defensoras/es de direitos humanos nos territórios, está entre as razões que levaram à criação do mosaico de unidades de conservação no Tapajós (Decreto Presidencial de 13 de fevereiro de 2006), segundo declarou o próprio governo do então presidente Lula da Silva em 2006. A Presidência também afirmou o compromisso do governo com a Convenção Internacional das Nações Unidas sobre a Diversidade Biológica (CBD) como uma das razões para o decreto que estabeleceu o mosaico.

Além do aumento na extensão do Parque Nacional (PARNA) da Amazônia³⁵, sete outras áreas protegidas foram estabelecidas, totalizando mais de 6 milhões de hectares de terra. Todas estas áreas compõem, com as áreas protegidas previamente existentes, uma extensão de terras notavelmente grande e publicamente reconhecida fora do mercado de terras. Em uma época que a captura global de terras (*land grabbing*) tornou-se um fenômeno social do Sul Global (Borras et al 2011), o reconhecimento deste mosaico de terras públicas pode ser analisado pelo que representa na contracorrente das forças econômicas.

35. O PARNA da Amazônia é uma das áreas protegidas mais antigas da Amazônia, tendo sido estabelecida em 1974.

Essas porções de terra estão oficialmente fora do mercado de terras, mesmo que os usos do solo sejam variados e continuem sofrendo a pressão de atividades econômicas privadas, algumas das quais autorizadas pelo Estado, como é o caso de parte da exploração madeireira nas florestas nacionais (FLONAs), e que em muitas persista um mercado informal de terras. Ainda assim, como áreas protegidas, são obstáculos para a acumulação de capital em larga escala e, dez anos após a sua demarcação, elas estão constantemente sob pressão. Em especial, no caso das Unidades de Conservação de Uso Sustentável, a ocupação pelos povos da floresta constitui a promessa de futuro desses territórios coletivos e dos modos de vida a estes conectados.

Como resultado da pressão de realização dos mais recentes megaprojetos, em 2012, no governo de Dilma Roussef, a lei 12.678 estabeleceu a desafetação de parcelas de terra de diversas áreas protegidas do mosaico no Tapajós. Esta exclusão foi concebida para permitir o licenciamento ambiental do complexo hidrelétrico, já que os estudos de viabilidade indicaram que os reservatórios das represas inundariam áreas protegidas, o que não é permitido por lei. O resultado dessa sobreposição não foi repensar os projetos, mas desproteger as áreas dentro do regime fundiário para viabilizar o licenciamento dos empreendimentos. Mais recentemente, em dezembro de 2016, foi a vez do presidente em exercício Michel Temer editar uma medida provisória (MP 758), delimitando a faixa de domínio da BR-163 e da EF-170 (a Ferrogrão) no PARNA do Jamanxim e da APA Tapajós e afastando dúvidas de investidores em relação à insegurança jurídica em torno da concessão do projeto de ferrovia, tal como previsto para o segundo semestre de 2017.

As áreas desafetadas representam a parcela mais imediatamente viável, mas à medida que os empreendimentos vão se estabelecendo, é sabido que a extensão de afetação será muito maior, como já fica evidente no avanço acelerado das instalações portuárias e de infraestruturas logísticas associadas, anteriormente relatadas. Os vários projetos de investimento previstos e em fase de implementação no território constituem uma forte ameaça para os direitos territoriais que os povos indígenas e tradicionais adquiriram ao longo do tempo e pelos quais seguem lutando. Diante desta breve história territorial — e dos atravessamentos

de dinâmicas capitalistas e geopolíticas que anteriormente moldaram a ocupação, a formação social e o ordenamento fundiário no Tapajós, o processo em curso e iminente tem potencial devastador. Entender os atuais atravessamentos capitalistas e geopolíticos, em especial o papel do fenômeno China e da geopolítica de infraestrutura, é o passo a seguir nesta análise.

A GEOPOLÍTICA DOS MEGAPROJETOS DE INFRAESTRUTURA

A globalização, como resultado complexo e caótico de processos multiescalares de integração da economia mundial, tem em sua dimensão material conectado indústrias e centros comerciais, financeiros e urbanos por meio de redes que integram em tempo real processos produtivos e reprodutivos, aumentando a escala e o alcance da acumulação de capital no espaço planetário. Os fluxos de investimentos e comerciais no espaço mundial não são um fenômeno recente, mas a euforia globalizadora dos anos 1990 elevou o patamar da mobilidade das indústrias na superfície terrestre e sua capacidade de produzir de forma coordenada por meio de fábricas globais (Barreda, 2004).

O espaço 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 o centros globais de consumo. Quanto maior o tempo, menor a competitividade de uma determinada cadeia de produção. O imperativo de “aniquilar o espaço pelo tempo”, inerente à expansão do capital tal como previsto por Marx, implica inovações tecnológicas que permitam integrar regiões mais remotas às cadeias produtivas industriais sem que o tempo de circulação das mercadorias se amplie ao ponto de inviabilizar a realização do valor (Hildyard, 2016).

Disso não deriva a superação das assimetrias entre regiões no espaço mundial. Ao contrário, as novas redes permitem conectar centros econômicos com áreas que durante muito tempo não foram facilmente

acessíveis e, com isso, favorecem o controle territorial subordinado. Dentre os efeitos para os quais esse processo contribui, está uma nova corrida por recursos de “difícil acesso”, como extração de petróleo sob grossa camada de gelo no Ártico, em areias betuminosas (*tar sands*), em águas extremamente profundas e/ou sob camada de rochas de sal petrificado (pré-sal), extração de gás por meio de fraturamento hidráulico (*fracking*) e mineração em regiões em conflito armado ou em profunda instabilidade política (Klare, 2012). Em alguns desses casos, não foi somente a escalada no preço das *commodities* minerais e energéticas que tornou economicamente viável a extração de recursos de custo alto, mas também as tecnologias e a capacidade logística de escoamento de depósitos remotos que podem permitir integrá-los à cadeia produtiva industrial (Hildyard, 2016). De maneira geral, a infraestrutura física que as formas dominantes de capital industrial precisam para se expandir viabilizam a conexão das “zonas de sacrifício” onde os recursos naturais são extraídos, com os parques industriais onde são transformados em bens de consumo e desdes com os lugares onde a “classe global de consumo” habita (ibid).

Os espaços de produção periférica integram a economia mundial tanto por meio da espoliação de recursos naturais, quanto pela execução de operações industriais e comerciais elementares — na elaboração inicial dos produtos industriais ou na montagem final desses produtos (nas *maquilas* ou zonas de processamento de exportação). A produção de tecnologia e inovação e a de componentes sofisticados seguem concentradas em algumas dezenas de cidades globais (Barreda, 2004). Somando estas regiões do centro e da periferia global, “o capital mundial integra seu “autômata global”, sempre em processo de construção. [...] [Nesse processo,] estas redes permitem o metabolismo geral da riqueza, alimentando e drenando os tecidos econômicos do planeta.” (ibid, 2004, p. 9 e 10, tradução nossa).

Um fenômeno associado e fundamental é o deslocamento do centro de gravidade da economia mundial em direção ao Pacífico já na década de 1980 — um resultado do dinamismo do Japão no pós-Guerra e posteriormente dos chamados “Tigres Asiáticos” — e sua consolidação neste século com a ascensão da China. Isso acelerou a demanda por infraestruturas e instrumentos técnicos que viabilizassem a integração com o novo eixo

dinâmico da economia mundial (ibid). Toda essa reconfiguração geopolítica do espaço planetário tem impacto direto sobre as agendas governamentais e multilaterais de infraestrutura, as reconfigurando.

O Banco Mundial é um dos promotores da “aniquilação do espaço pelo tempo” em escala mundial, formulando políticas e imperativos para o desenvolvimento que têm no disciplinamento territorial uma de suas principais chaves (Hildyard, 2016). O Banco publica um Índice de Performance Logística (LPI — *Logistics Performance Index*), comparando 160 países em um ranking global³⁶. Em 2016, o Brasil apareceu na 55ª posição. Outros países da América do Sul não figuram em posições muito melhores. Como qualquer ranking global que escolhe ignorar o conteúdo qualitativo dos números, as relações históricas de poder que causam as assimetrias e a possibilidade de que outras variáveis ou índices possam ser mais relevantes, o Índice de Performance Logística serve, sobretudo, para justificar o aprofundamento do modelo celebrado no topo.

No afã de superar os “gargalos logísticos” identificados na América do Sul e assegurar o acesso a recursos, a redistribuição geográfica das pessoas e da produção e o acesso a mercados, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) talvez represente o mais ambicioso programa de disciplinamento territorial da história da região. Formulado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e lançado em Brasília em 2000 pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso e pelos presidentes dos outros países do subcontinente, a IIRSA representava, à época, a dimensão física da infraestrutura da integração subordinada, que tinha na Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) seu pilar complementar.

As transformações políticas na América do Sul ao longo da década — com a eleição de governos ditos progressistas — reconfiguraram o controle do programa, que passou ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL) em 2009. No entanto, esse deslocamento não afetou sua essência de constituição de eixos integradores dirigidos à exportação de *commodities*. Durante um curto período de tempo após a consolidação do papel do COSIPLAN, houve um debate entre polos, envolvendo especialmente Brasil, Argentina, Venezuela, Equador e Bolívia, disputando

36. <http://lpi.worldbank.org/international/global/2016>

37. Agradeço a Graciela Rodríguez — Instituto Equit e da Rede Brasileira pela Integração dos Povos (REBRIP) — por apontar esta disputa em torno da IIRSA e a proposta da NAFR.

os sentidos da iniciativa. A partir da liderança equatoriana, os países da Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América (ALBA) defendiam a associação da iniciativa integradora a uma Nova Arquitetura Financeira Regional (NAFR), que representasse a redução do papel do dólar no comércio e investimentos intrarregionais, por meio da constituição de um fundo regional de reservas, de um sistema de comércio em moedas locais e de um banco de fomento regional, o Banco do Sul³⁷.

A proposta foi continuamente empurrada para escanteio e a reconfiguração institucional da IIRSA representou sobretudo o aprofundamento do protagonismo brasileiro, não mais como condutor dos interesses norte-americanos no subcontinente, mas de um projeto próprio de expansão.

IMAGEM 8 | EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA IIRSA/COSIPLAN



FONTE: BID, 2015. Disponível em:
<http://www19.iadb.org/intal/interactivo/site/?p=96>

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.

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. No eixo Amazonas da IIRSA, por exemplo, esse foi o caso dos megaprojetos hidrelétricos do rio Madeira e da pavimentação da BR-163, dentre outros. As duas fases do Programa — PAC I de 2007 a 2010 e PAC II de 2011 a

IMAGEM 9 | CARTEIRA DE PROJETOS IIRSA/COSIPLAN – EIXO DO AMAZONAS



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.

Todo esse *boom* de investimentos no Brasil e na América do Sul coincidiu com o período pós-colapso financeiro de 2007-2008, quando as economias do centro do capitalismo estavam claudicantes, e as chamadas economias emergentes estavam imprimindo uma trajetória própria de crescimento a partir da liderança do novo eixo dinâmico da economia mundial, a China. Durante os primeiros anos pós-2008, os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e, posteriormente, África do Sul) pareciam ter descolado seus destinos dos centros industriais tradicionais, surfando no aparentemente insaciável apetite chinês por *commodities* e se beneficiando da alta histórica dos preços dessas mercadorias, resultante tanto (ou mais) da especulação financeira quanto da demanda chinesa. Parte dos investimentos em infraestrutura no Brasil buscava garantir as fontes de energia e os canais de escoamento da pujante produção agropecuária e mineral do país diante desta conjuntura internacional favorável aos termos de troca da balança comercial brasileira.

A transformação do G20 de um agrupamento de Ministros de Finanças — tal como desde sua criação após as reverberações das crises financeiras asiáticas no fim da década de 1990 — em um espaço de concertação multilateral com *status* de cúpula presidencial (no pós-colapso financeiro de 2008) parecia representar a consagração de uma nova era. O G7 não era mais o centro de gravidade da economia mundial e um renovado multilateralismo demandava a atualização do sistema de governança instaurado em Bretton Woods, que, mais de meio século depois, não mais refletia a configuração do poder econômico no sistema internacional.

No entanto, desde a primeira cúpula presidencial do G20, há cerca de oito anos, o padrão dólar flexível (que substituiu o padrão dólar-ouro de Bretton Woods na década de 1970) (Fiori, 2009) permanece de pé — com todas as suas inerentes instabilidades — e a mudança do sistema de cotas do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial está

longe de ser significativa. Passadas as primeiras cúpulas do G20, quando se falava enfaticamente de uma necessária reforma da arquitetura financeira e monetária internacional, a agenda dos encontros presidenciais foi se tornando mais teatral do que consequente, e um tema ganhou proeminência na pauta do grupo, sobretudo a partir de 2013/2014: a necessidade de turbinar os investimentos em infraestrutura para garantir o caminho de retomada do crescimento da economia mundial.

A criação dos BRICS como coalizão, em 2008/2009, reflete uma estratégia de fortalecimento do grupo de países na correlação de forças no processo de incidência por uma agenda de reformas mais ambiciosa. As principais críticas do grupo foram dirigidas à relutância do G7 em abrir mão de seu controle sobre as Instituições Financeiras Internacionais (IFIs) e à insistência dos países que emitem moedas que são unidade de conta no sistema internacional de adotarem políticas de “afrouxamento monetário” (*quantitative easing*) — levando inclusive a diplomacia brasileira a cunhar, em 2012, a expressão “tsunami monetário”.

A criação em 2015 do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB — *New Development Bank*) — mais popularmente conhecido como Banco dos BRICS — e do Arranjo Contingente de Reservas (CRA — *Contingent Reserve Arrangement*) são respostas institucionais, ainda que limitadas, a esta disputa. Enquanto as negociações por uma Nova Arquitetura Financeira Regional na América do Sul foram estranguladas, a coalizão das potências emergentes implementou seus mecanismos multilaterais em tempo recorde. As instituições financeiras criadas pelo bloco ainda terão tempo de mostrar a que vieram, mas o foco anunciado do NDB em “infraestrutura e desenvolvimento sustentável” ilumina os caminhos de análise. O valor anunciado da carteira de investimentos do banco (US\$ 100 bilhões) não é suficiente para reconfigurar o panorama do financiamento de infraestrutura em uma era de mega-projetos. Mas é, acima de tudo, uma afirmação política.

O recente golpe institucional no Brasil, no entanto, parece apontar mudanças (ainda que haja muitas trágicas continuidades) na política de investimentos em infraestrutura no país e algumas transformações significativas na política externa brasileira (PEB), com consequências notáveis em relação às estratégias de inserção internacional e, mais especificamente, no sistema multilateral.

Temer indicou representantes do partido derrotado nas eleições presidenciais de 2014 para o Ministério de Relações Exteriores (inicialmente José Serra, candidato derrotado à presidência em 2002 e 2010, e, após a renúncia deste, Aloísio Nunes, vice-candidato à presidência na chapa derrotada em 2014). Em poucos meses, o primeiro chanceler empossado sinalizou a prioridade de negociações de Tratados de Livre Comércio (TLC) com a União Europeia e os Estados Unidos (posição que deve ser contrariada com a eleição de Donald Trump), o enfraquecimento do Mercosul e outras instâncias regionais e a retirada de embaixadas do continente africano. Com essas mudanças, o Brasil está longe de abandonar a aposta do governo legitimamente eleito em 2014 na exportação de *commodities* ou no investimento em megaprojetos de infraestrutura e extrativos, mas passa a fazê-lo por meio de uma agressiva aposta na privatização e internacionalização desses megaprojetos, a começar pelo modelo de exploração do pré-sal. Com isso, tende a se descolar da trajetória de afirmação de autonomia na determinação da política externa e no acesso constante às narrativas de soberania nacional e cooperação Sul-Sul dos BRICS em prol de um projeto liderado pelo G7 e suas IFIs.

No primeiro dia de governo, o presidente em exercício Michel Temer publicou uma medida provisória que estabelece o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), em substituição ao PAC e ao PIL. Trata-se de um programa de “desestatização” — eufemismo do governo interino para privatizações —, que visa a substituir o papel ativo do Estado no financiamento de megaprojetos de infraestrutura por um papel ativo deste na celebração de concessões e PPPs. 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. O conselho é comandado diretamente por Temer e, ao que tudo indica, o BNDES se tornará, especialmente, um estruturador de negócios das privatizações.

Do ponto de vista das territorialidades subalternas e das perspectivas de soberania dos povos sobre estas, nem o projeto anterior, nem o atual são dignos de celebração. Mas, passada uma fase de adaptação, caso se consolide

e se consiga convencer os investidores de que pode garantir a segurança jurídica e política necessária, a onda privatizadora promovida por um governo ilegítimo, com base em um programa de governo que não ganhou as eleições e com um projeto de desmonte de legislações reguladoras, deve representar uma correlação de forças ainda mais desfavorável para os sujeitos em situação de subalternização e resistindo aos megaprojetos.

“BUILD IT AND THEY WILL COME”: A PRIVATIZAÇÃO E FINANCEIRIZAÇÃO DO INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA E O PAPEL DA CHINA

Em junho de 2016, um banco de investimento holandês — Rabobank — especializado em *commodities* agrícolas lançou um relatório voltado aos seus clientes, analisando o panorama e as tendências do investimento em logística portuária no Brasil e seus prováveis impactos na exportação de *commodities* agrícolas brasileiras. A narrativa de que há um sub-investimento histórico em logística no país, com consequentes “gargalos” para a inserção mais eficiente da produção brasileira de grãos nas cadeias globais de valor, era enfatizada para apontar um novo horizonte: as mudanças na legislação portuária brasileira em 2013 teriam aberto 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.

A Lei 12.815 de 2013 regulamentou o estabelecimento de terminais portuários de uso privado (TUP) no país e abriu o caminho para o *boom* de portos para exportação de *commodities*, via estado do Pará e, em especial, na calha dos rios Tapajós e do baixo Amazonas, mirando à superação do “gargalo” apontado pelo agronegócio: ter a produção mais competitiva do mundo “da porteira pra dentro” e enfrentar uma das infraestruturas logísticas mais precárias e ineficientes “da porteira pra fora”. “Gargalo”, no jargão da administração de produção, se refere ao elo menos eficiente da cadeia produtiva, no qual o esforço de “aniquilar o espaço pelo tempo” e realizar o valor mais rapidamente se vê travado

pela falta de competitividade de alguma parte necessária ao processo de metabolismo do capital. Segundo o relatório do Rabobank, o “gargalo” de escoamento das *commodities* agrícolas é tão considerável que qualquer ganho marginal com novos portos rapidamente se esvai com o aumento do volume produzido que eles ativam nas áreas ao redor, causando nova saturação. Dentre as áreas com mais provável ampliação da produção de soja com a expansão portuária no Arco Norte, ainda de acordo com o relatório, estão o norte do Mato Grosso, o sul e o sudeste do Pará e o MATOPIBA.

A margem de expansão dos corredores logísticos ainda é grande. “Construa e eles virão”, diz o título e as conclusões do relatório do banco de investimento holandês, apontando os “gargalos” como um problema, mas, sobretudo, uma oportunidade de investimento 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.

O crescimento do investimento privado no setor portuário pode estar mais consolidado do que no restante dos modais da cadeia logística, mas a tendência dos programas governamentais e multilaterais aponta para o aprofundamento da participação privada em toda a cadeia de transporte multimodal. O PIL do governo anterior já apontava neste sentido e o PPI do governo em exercício avança na mesma direção. Segundo o site da presidência, o programa “tem de assegurar a estabilidade e a segurança jurídica dos projetos, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos”³⁸. Esse programa intensifica a neoliberalização (Brenner et al, 2012) da agenda de investimentos em infraestrutura no país e favorece a entrada mais intensa do capital chinês em um contexto em que o crédito está contraído no Brasil.

O investimento chinês em infraestrutura no Brasil esteve, por um período, aquém da especulação que circula na mídia especializada. O setor de energia (sobretudo petróleo e redes de transmissão de energia elétrica) é, até o momento, o carro-chefe dos investimentos chineses no Brasil (Colombini Neto, 2016). É notório, no entanto, que mesmo quando a China ainda não se sobressaía nos investimentos em infraestrutura logística no país frente a outros capitais, o “fenômeno” China, e o que este representa para a demanda de *commodities* agrominerais exportadas pelo Brasil, já era fundamental na determinação de rotas e destinos dos investimentos diversos. Hoje a China já é o maior investidor no país.

38. <http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-planalto/noticias/2016/09/entenda-o-programa-de-parcerias-de-investimentos>



O caso do Tapajós é emblemático neste sentido. Apesar de constituir o principal corredor logístico em expansão hoje no país, o único investimento de origem chinesa claramente identificável está relacionado à Cianport, empresa que tem um terminal em fase de finalização em Miritituba e outro previsto para Santarenzinho. E nem neste caso se trata de um investimento feito diretamente nos terminais. A Cianport é controlada pela *holding* Fiagril Participações, com sede no Mato Grosso. Sua principal subsidiária, representando 60% dos negócios da *holding*, mais especificamente no monocultivo de grãos, produção de biodiesel e distribuição de agroquímicos, é a Fiagril Ltda. Esta subsidiária da mesma *holding* que controla a Cianport teve participação majoritária vendida para a empresa chinesa Hunan Dakang Pasture Farming Co. Ltd., em julho de 2016, com assessoria do negócio realizada pelo Rabobank³⁹. A empresa chinesa do Pengxin Group não investiu na Cianport, mas anunciou em comunicado na época da celebração do negócio que estava “particularmente motivada para trabalhar junto com os múltiplos parceiros da Fiagril, tanto nas culturas de soja e milho como em logística”⁴⁰.

ETC Cianport em Miritituba

39. <http://www.valor.com.br/agro/4629679/fiagril-conclui-venda-de-controle-de-subsidiaria-para-empresa-chinesas>

40. <http://www.valor.com.br/agro/4546939/chinesas-acertam-compra-de-57-de-filial-da-fiagril-de-mt>

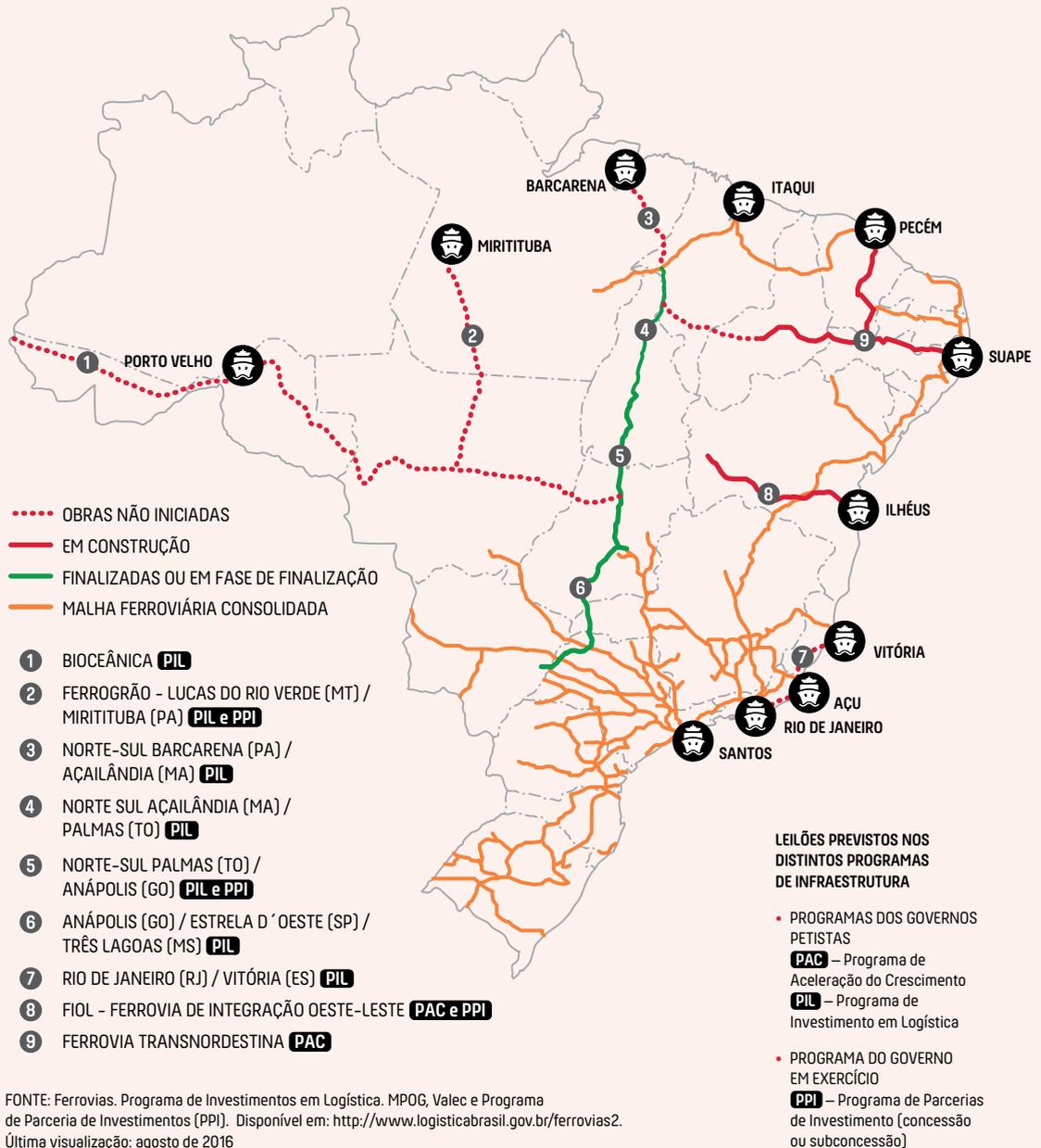
Mas, apesar desta ausência direta nos investimentos atualmente existentes no Tapajós, o “fator” China é definidor na expansão deste e de outros corredores. Por um lado, como já analisado, a necessidade de “aniquilar o espaço pelo tempo” e ter acesso mais rápido ao mercado chinês tem sido central no redirecionamento de rotas logísticas — as veias que compõem o metabolismo do capital em escala global —, para o Arco Norte no Brasil. Por outro, há razões para acreditar que o panorama dos investimentos em infraestrutura logística serão transformados na próxima rodada de concessões em razão das sinalizações de interesse por parte de empresas chinesas nos leilões de ferrovia, que foram determinantes na própria inclusão dos projetos no PPI (ver Quadro 5).

A Fiol, cujas obras estão inacabadas há algum tempo, foi projetada para conectar as jazidas de ferro em Caetitê da empresa Bahia Mineração (Bamin⁴¹) ao Porto Sul em Ilhéus, outra obra inacabada, e garantir a exploração e exportação do minério de ferro para a China. O interesse de investidores chineses na ferrovia foi fundamental para sua inclusão na agenda de concessões e pode viabilizar o projeto minerário, ainda inexplorado. Além disso, algumas ferrovias que começaram a ser construídas como obras do PAC e que no governo anterior tinham permanecido sob responsabilidade da empresa pública Valec (como trechos da Norte-Sul e a própria Fiol — ver Quadro 5 e Imagem 10) estão previstas para a primeira rodada de concessão de ferrovias do PPI, que inclui também a Ferrogrão, projeto completamente novo (*greenfield*).

Outro investimento *greenfield* que aparecia no PIL —, mas que diferentemente da Ferrogrão, não reaparece ainda no PPI — é a Bioceânica. A projeção da parte da ferrovia que seria situada em território nacional estava formada por outros projetos de ferrovia. O trecho de Vilhena (RO) a Campinorte (GO) é denominado Ferrovia da Integração Centro-Oeste (Fico) e está atualmente sob responsabilidade da empresa pública Valec S.A. Não há previsão para as obras (segundo o site da empresa, ela está buscando obter a Licença Prévia do empreendimento). Os trechos Vilhena (RO) a Porto Velho (RO) e Porto Velho (RO) a Boqueirão da Esperança (AC), na fronteira com o Peru, ainda não têm projetos definidos. Outro projeto que estava no PIL, mas não reapareceu na primeira fase do PPI, foi o trecho da Norte-Sul, que ligaria Açailândia (MA) a Barcarena (PA).

41. Depois de algumas transações, a empresa encontra-se atualmente sob controle da holding Eurasian Resources Group (ERG), com 40% de propriedade pertencendo ao governo do Cazaquistão. A jazida é o único projeto da ERG fora da África e do Cazaquistão.

IMAGEM 10 | FERROVIAS COM IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA PARA O ESCOAMENTO DE *COMMODITIES* VIA ARCO NORTE



FONTE: Ferrovias. Programa de Investimentos em Logística. MPOG, Valec e Programa de Parceria de Investimentos (PPI). Disponível em: <http://www.logisticabrasil.gov.br/ferrovias2>. Última visualização: agosto de 2016

IMAGEM 11 | PROJETO DA FERROVIA BIOCEÂNICA



FONTE: Folha de São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/07/1790571-ferrovia-bioceanica-para-ligar-o-brasil-ao-pacifico-e-viavel-indica-estudo.shtml>

QUADRO 5 | SINALIZAÇÃO DE INTERESSE DE INVESTIMENTO ESTRANGEIRO EM FERROVIAS NO BRASIL

FERROVIA	SINALIZAÇÃO DE INTERESSE EM (SUB)CONCESSÃO*
Norte-Sul: trechos entre Palmas (TO) e Anápolis (GO) — concluído, mas ainda sem operações —, e entre Ouro Verde (GO) e Estrela D'Oeste (SP) — em fase de finalização (ambos sob responsabilidade da Valec)	Russian Railways International (RZD) China Communications Construction Company (CCCC) Rumo ALL
Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) (atualmente sob responsabilidade da Valec) Ferrogrão	China Railway Corporation (estatal, através de uma holding com a estatal brasileira Valec) China Railway Construction Corporation Limited (através de um consórcio com a Camargo Correa) Consórcio formado pelas tradings Amaggi, Louis Dreyfus, Cargill, Bunge e ADM
Transnordestina	CCCC

FONTES: MÍDIA ESPECIALIZADA.

*No caso da Transnordestina, não há leilão previsto: a CCCC entraria no negócio como investidor junto à atual concessionária, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). No caso dos trechos da Norte-Sul e da Fiol, atualmente sob responsabilidade da empresa pública Valec, o leilão do PPI representará uma subconcessão.

A Ferrovia Transnordestina, sob concessão da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), está com obras incompletas. Sendo uma ferrovia com concessão já realizada no PAC, não esteve no PIL e nem está no PPI, mas há sinalização de interesse de uma empresa chinesa de realizar investimento com a atual concessionária e participar do empreendimento.

O fato de os investimentos *greenfield* serem, até o momento, menos comuns no panorama dos investimentos chineses no Brasil também contribui para a baixa percepção da presença chinesa nos territórios. Ao adquirir um empreendimento já em operação, os investidores chineses acabam por contornar o momento mais conflitivo, que vai desde as ameaças sentidas pelos sujeitos nos territórios já nos anúncios do investimento, passando pelos conflitos durante os estudos de viabilidade e de licenciamento ambiental, até o período das obras, quando se intensificam as espoliações vividas pelas comunidades.

Nos últimos anos, a gigante China Three Gorges (CTG) ou Três Gargantas comprou UHEs em operação (Salto, Garibaldi, Jupuí e Ilha Solteira) e a participação em UHEs em fase de finalização (São Manoel em construção no rio Teles Pires, formador do Tapajós, na divisa entre Mato Grosso e Pará; Santo Antonio do Jari no rio Jari, na divisa entre Pará e Amapá; e Cachoeira Caldeirão em construção no rio Araguari no Amapá; com participação de 33%, 50% e 50% respectivamente). A CTG e a State Grid também têm se envolvido em tratativas de compra total ou parcial da UHE Belo Monte⁴². Estes casos são exemplares no sentido de contornar o momento de maior conflito, embora, no caso de Belo Monte, o não-cumprimento das condicionantes e a situação brutal vivida em Altamira configura este um empreendimento de ainda altíssimo conflito ambiental, mesmo já tendo licença de operação. No caso do projeto da UHE São Luiz do Tapajós, atualmente suspenso, o já anunciado interesse da CTG na concessão pode representar, caso o empreendimento volte à agenda governamental, a prova de fogo para os chineses nesta fase mais intensa de entrada no país, dada a vibrante resistência dos povos do Tapajós ao projeto.

As estratégias empresariais para lidar com esses conflitos têm se sofisticado ao longo do tempo,⁴³ mas não contamos com elementos suficientes para entender os desafios específicos da forma de empresas

42. http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2017/01/31/internas_economia,569460/chineses-querem-comprar-a-usina-eletrica-de-belo-monte-no-para.shtml

43. As empresas transnacionais, o Estado e o modelo de "desenvolvimento" na Pan Amazônia. Março de 2016. <http://fase.org.br/wp-content/uploads/2016/04/S%C3%A9rie-de-Entrevistas-sobre-a-Amaz%C3%B4nia-Diana-Aguiar-032016.pdf>

chinesas operarem territorialmente. Por outro lado, uma das estratégias de resistência mais utilizadas por comunidades insurgentes em situação de conflito ambiental é formar alianças com organizações e movimentos dos países de origem dos investimentos para sensibilizar a opinião pública e constranger os investidores diante das violações cometidas em nome dos lucros. A possibilidade de que este tipo de estratégia faça sentido em relação a investimentos chineses é mínima.

Em um contexto de avanço dos investimentos chineses em infraestrutura logística e de empenho do Congresso Nacional em operar o desmonte das legislações ambientais, são enormes os desafios que têm pela frente comunidades e povos cujos territórios estão na linha de traçado de corredores logísticos, organizações de assessoria popular e movimentos de atingidas e atingidos ambientais.

Algumas estimativas apontam para o interesse de investidores chineses de desembolsar cerca de 20 bilhões de dólares na compra de ativos no Brasil em 2017, um aumento de 68% em relação a 2016. Neste contexto, o Brasil já seria o segundo maior destino de investimentos chineses em infraestrutura, atrás apenas dos Estados Unidos. Há várias negociações em andamento e o momento consolida um processo de estabelecimento no país de escritórios de diversas empresas que são gigantes corporativas na China, mas inexperientes no mercado internacional e que passaram o último período avaliando oportunidades de negócio no Brasil⁴⁴.

A China Railway Construction Corporation Limited já assinou acordos de intenção de investimentos em infraestrutura com os governos do Pará (em janeiro de 2016) e do Mato Grosso (em setembro de 2016). Já em julho de 2014, a empresa tinha assinado um acordo com a empreiteira Camargo Correa para avaliar a formação de consórcios para disputar o leilão de ferrovias, inclusive a Ferrogrão no Tapajós⁴⁵. É provável que a insegurança jurídica das empreiteiras brasileiras no contexto da Operação Lava-Jato, como analisado anteriormente, inviabilize essas tratativas. A gigante China Communications Construction Company (CCCC) anunciou em maio de 2016 a abertura de seu primeiro escritório no Brasil, a compra da participação majoritária em uma empreiteira (Concremat) e o investimento em um terminal portuário em São Luís do Maranhão com acessos às ferrovias Transnordestina e Carajás⁴⁶, assinando

44. <http://exame.abril.com.br/economia/chineses-querem-investir-us-20-bilhoes-no-brasil/>

45. <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2014/07/1487636-empresa-chinesa-fecha-acordo-para-explorar-ferrovias-no-brasil.shtml>

46. <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/34294-gigante-chines-desembarca-no-pais-e-investe-em-porto-da-wtorre>

“ Em um contexto de avanço dos investimentos chineses em infraestrutura logística e de empenho do Congresso Nacional em operar o desmonte das legislações ambientais, são enormes os desafios que têm pela frente comunidades e povos cujos territórios estão na linha de traçado de corredores logísticos, organizações de assessoria popular e movimentos de atingidas e atingidos ambientais”

em abril de 2017 o contrato para a construção do porto⁴⁷. A empresa também sinalizou a intenção de participar de diversos leilões de infraestrutura. A China Railway Eryuan Engineering Group Company está realizando os estudos de viabilidade da ferrovia Bioceânica. Em setembro de 2015, uma comitiva da Aprosoja foi à China se reunir com a empresa e apresentar dados sobre como o potencial de crescimento da produção da soja no Mato Grosso não pode ser contemplado somente com os portos do Arco Norte, numa leitura que difere de outros setores mais céticos em relação à Bioceânica. Os ruralistas defendem que têm capacidade de expansão produtiva para a *commodity*, mas, para a viabilização de seu escoamento, precisam de um agente capitalista poderoso. Se não é o Estado brasileiro, será o capitalismo dirigido pelo Estado chinês.

Não é somente no Brasil ou na América do Sul que as empresas e a diplomacia chinesas ampliam sua presença nos investimentos em infraestrutura. É uma tendência global do capitalismo chinês, que criou gigantescos grupos econômicos com capacidade ociosa de construção e que acumulou uma massa de capitais incomparáveis, que precisa fazer circular as reservas imobilizadas em títulos de tesouro estadunidense a juros baixíssimo, adquirindo novos ativos, em novas rodadas de acumulação por espoliação. Trata-se de uma internacionalização do capital

47. <http://www.valor.com.br/empresas/4932602/cccc-avanca-no-pais-e-estuda-investir-em-infraestrutura>

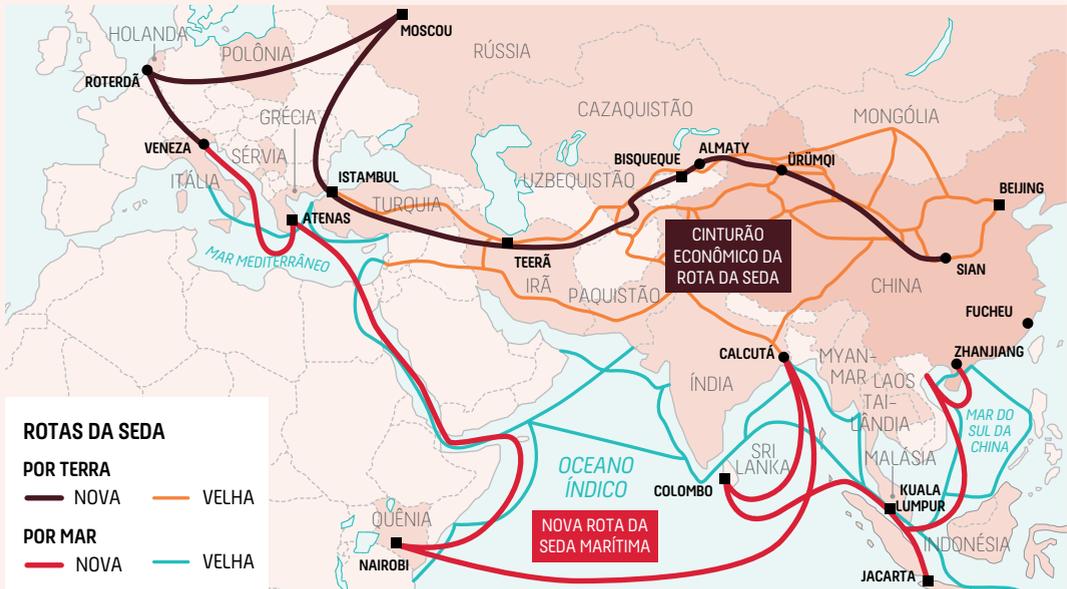
chinês fortemente dirigida pelo Estado por meio de mecanismos de financiamento e facilitação administrativa (Cintra e Pinto, 2015). A iniciativa *One-Road-One-Belt* (OROB), a chamada nova rota da seda conectando a Ásia, a África e a Europa, está na linha de frente da estratégia de expansão chinesa, fomentando um novo modelo de “cooperação” internacional, já testado pela China na África, e que envolve nenhuma condicionalidade política, ou adoção de normas para viabilizar o investimento, baixo grau de militarização envolvido na ocupação territorial e promessas de ganhos econômicos mútuos, buscando conquistar confiança e dirimir conflitos em seu entorno.

O projeto chinês mobiliza imaginários e causa temores em relação ao expansionismo do gigante em ascensão e, ao mesmo tempo, estabelece tendências e desperta interesses de investidores. É um projeto geopolítico e capitalista que redesenha as veias do metabolismo do “autômata global”, tendo a China como sua coluna vertebral. Além da rota terrestre (Cinturão Econômico da Rota da Seda) e da rota marítima (Nova Rota da Seda Marítima) que compõem a OROB, a China tem projetado em cooperação com seus vizinhos na Ásia uma série de corredores que complementam o panorama. Os acordos bilaterais entre os governos chinês e brasileiro, entre entidades federativas brasileiras e empresas chinesas e os consórcios e acordos de investimento entre as empresas chinesas e empresas brasileiras são derivações dessa dinâmica global que tem na Ásia-Pacífico seu eixo mais dinâmico.

Para se ter uma ideia, o investimento previsto da nova rota da seda é de 1,4 trilhão de dólares, alavancados pelo Silk Road Fund, que atualmente representa 40 bilhões, e planeja-se que chegue a 100 bilhões de dólares⁴⁸, com o montante restante a ser captado no mercado por gigantes corporativos. No caso dos investimentos chineses no Brasil, a assinatura em outubro de 2016 do memorando de entendimento que estabelece o Fundo Bilateral de Cooperação Produtiva, de US\$20 bilhões, parece concretizar novas fontes de financiamento. Do total, US\$15 bilhões serão direcionados pela China a partir do China Latin American Industrial Cooperation Investment Fund (Claifund), e US\$5 bilhões serão injetados pelo Brasil — não se sabe ainda se a partir do BNDES ou outra fonte. Este fundo não chega a ser uma novidade. A proposta já tinha sido

48. http://www.idsa.in/idsa-comments/china-one-road-one-belt-initiative_msanwal_290916

IMAGEM 12 | A NOVA ROTA DA SEDA CHINESA



FONTE: The Economist, 2016. Disponível em: <http://www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules>

anunciada durante a visita do primeiro-ministro chinês, Li Keqiang, ao Brasil em maio de 2015, mas só no final de 2016 seus termos foram firmados. De fato, em 2015, o anúncio da proposta deste fundo ficou à sombra de um acordo firmado entre os dois países para a criação de um fundo de US\$ 50 bilhões, especialmente pensado para projetos de infraestrutura⁴⁹. Este fundo maior aparentemente saiu de cena e o Fundo de Cooperação Produtiva tem sido prioridade na agenda da política externa do governo ilegítimo de Temer. Ainda que, em princípio, as empresas brasileiras possam ter acesso a recursos tanto quanto as chinesas, o governo admite que na conjuntura atual serão, sobretudo, as chinesas a recebê-los⁵⁰.

O fundo não implicará o depósito dos recursos pelos dois países. Trata-se de uma sinalização de disponibilidade. Os recursos serão repassados ao empreendimento aprovado pelo conselho do fundo, seja via

49. <http://www.valor.com.br/brasil/4056644/china-e-brasil-acertam-fundo-de-us-50-bilhoes-para-infra-estrutura>

50. <http://www.valor.com.br/brasil/4740841/brasil-e-china-criam-fundo-bilateral-de-us-20-bi>

financiamento direto à empresa ou compra de debêntures dos projetos. A tendência de financeirização de ativos de infraestrutura é global e ainda incipiente no Brasil na perspectiva dos promotores da neoliberalização. Para especialistas de mercado⁵¹, o “amadurecimento” do mercado de capitais no Brasil era inibido pelo papel do BNDES no modelo anterior, que deve ter seu protagonismo reduzido gradativamente no novo modelo. O novo fundo, no entanto, não dá conta sozinho da necessidade de investimento para os empreendimentos apontados nas agroestratégias como necessários para concretizar os megacorredores logísticos para escoamento de *commodities* agrominerais. Espera-se que parte dos recursos possam ser captados no mercado financeiro.

O pesquisador Nick Hildyard (2016), da organização britânica Corner House, chama a atenção para a extração financeira envolvida na criação de ativos financeiros atrelados a megaprojetos de infraestrutura, em um processo que denomina de “saque organizado”. Ele afirma que os recursos necessários para as infraestruturas de interesse público (hospitais, saneamento básico, iluminação pública, etc.) poderiam ser garantidos com os recursos existentes nos bancos nacionais e multilaterais. São os megaprojetos desenhados para “aniquilar o espaço pelo tempo” e resolver o problema da desconexão entre centros de extração, produção e consumo na escala e velocidade que as cadeias globais de valor (cada vez mais expandidas no espaço) necessitam que têm demandado um montante que os recursos públicos não podem alcançar.

É neste ponto que entra a estruturação de ativos financeiros, em última instância subsidiados e garantidos pelos cofres públicos de forma a criar fluxos estáveis e de longo prazo, atraindo assim o interesse do capital financeiro. Uma das implicações dessa necessidade é que o potencial interesse público de um projeto de infraestrutura fica de escanteio diante de projetos de infraestrutura de interesse capitalista, que possam ser explorados continuamente para garantir a remuneração dos investidores. A reengenharia financeira utilizada para estruturar estes papéis atrelados a megaprojetos de infraestrutura responde a crises de sobreacumulação, direcionando massas de capitais com apetite de oportunidades de investimento que ofereçam segurança jurídica e financeira, e favorece a financeirização e a criação de bolhas especulativas.

51. Financiamento de Infraestrutura e Segurança de Longo Prazo no Brasil. Seminário do Valor Econômico. Novembro de 2016.

Os resultados podem ser desastrosos e alguns especialistas já apontam para o iminente estouro destas bolhas (ibid).

Outro instrumento que está sendo pensado pelo governo brasileiro para dar segurança jurídica e financeira aos investimentos em infraestrutura é a criação de um seguro cambial que proteja investimentos estrangeiros de oscilações cambiais⁵². O que chama atenção nestes mecanismos em operação ou planejados é a extensão da engenharia financeira e jurídica que o Estado se propõe a apoiar para garantir os megaprojetos de infraestrutura que os investidores considerem estratégicos. Não há qualquer debate público a respeito de a quem e a quem serve potencializar esses megacorredores logísticos, que atividades econômicas extrativas serão viabilizadas e em detrimento de que modos de produção e de vida que se encontram nos territórios na linha de traçado dos corredores.

52. <http://www.valor.com.br/brasil/4863420/proposta-de-seguro-cambial-em-concessoes-agrada-setor>.

“ Não há qualquer debate público a respeito de a quem e a quem serve potencializar esses megacorredores logísticos, que atividades econômicas extrativas serão viabilizadas e em detrimento de que modos de produção e de vida que se encontram nos territórios na linha de traçado dos corredores ”

The background of the page is a complex, repeating geometric pattern. It consists of squares and triangles in four colors: black, white, red, and grey. The pattern is symmetrical and creates a sense of depth and movement. A prominent vertical red rectangle is positioned in the upper right quadrant, containing the text.

COMENTÁRIOS
FINAIS

A premissa fundamental subjacente aos megaprojetos de infraestrutura é a de que os modos de produção e de vida nos territórios subalternos são inexistentes ou não expressam o “interesse nacional”, que fica reduzido a atividades econômicas que gerem valor de troca de forma integrada nas cadeias globais de valor, mesmo que suas estruturas sejam concentradoras de renda, ambientalmente devastadoras e promovam o etnocídio de povos indígenas, camponeses e povos e comunidades tradicionais. É uma ideia de “interesse nacional”, acessada para justificar o crescimento econômico como fim em si mesmo, reafirmando a continuidade do capitalismo extrativo e espoliador e a invisibilização das assimetrias de poder que sentenciam os grupos sociais subalternizados à espoliação ou à inserção subordinada aos empreendimentos que se projetam sobre seus territórios.

A estes grupos busca-se negar a possibilidade de serem sujeitos políticos com soberania popular sobre os destinos dos territórios que constituem e constroem. Pelo contrário, os sistemas produtivos locais que têm dado sustentação à sociobiodiversidade dos territórios são taxados de improdutivos por não promover a acumulação de capital em larga escala e não viabilizar a extração financeira. A realização de debates que respeitem os tempos e as formas de consentimento livre, prévio e informado, a partir dos territórios que se encontram nas linhas de traçado dos megacorredores, certamente apontaria para um desenho de infraestruturas menores, mais descentralizadas e que servissem a potencializar os sistemas socioprodutivos operados em articulação comunitária.

Em conflito direto com as territorialidades capitalistas e estatais, cujos projetos implicam sua aniquilação e transformação em zonas de sacrifício para o processo de metabolismo do capital em escala global, estas territorialidades subalternas se insurgem. A luta por sua (re)existência constitui ao mesmo tempo a luta por horizontes alternativos que devem inspirar qualquer esforço analítico que se reconheça no campo da reivindicação da soberania dos povos, pela democracia dos “de baixo”, em contraposição e alternativa a uma ideia de soberania nacional homogeneizadora, definida pelos “de cima”, ou a um mero entreguismo em troca de acumulação de poder e dinheiro.

A partir desta perspectiva emancipatória, entender o papel da China nestes processos não deve jamais implicar uma escolha entre esta ou aquela potência global à qual o projeto de inserção internacional do Brasil deve se subordinar ou entre esta ou aquela origem de investimentos que melhor servem a este projeto. Entender o papel da China e suas implicações qualifica e subsidia nossa capacidade de resistência para que construamos um projeto comum que respeite e reconheça a diversidade sociocultural e produtiva e a multiterritorialidade contidas no Brasil, que reafirme o direito à autodeterminação dos sujeitos políticos sobre seus territórios de vida e que vise à ampliação do bem comum e à justiça social, ambiental e agrária.

ABREVIATURAS E SIGLAS

ALBA – Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América	IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
ALCA – Área de Livre Comércio das Américas	Incra – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
APA – Área de Proteção Ambiental	MME – Ministério de Minas e Energia
ATAP – Associação dos Terminais Portuários Privados e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós	MP – Medida Provisória
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento	MPE – Ministério Público Estadual
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	MPF – Ministério Público Federal
BR – Rodovia Federal	MPOG – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
BRICS – Coalizão formada por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul	NAFR – Nova Arquitetura Financeira Regional
CBD – Convenção Internacional das Nações Unidas sobre a Diversidade Biológica	NDB – Novo Banco de Desenvolvimento
CNI – Confederação Nacional da Indústria	OIT – Organização Internacional do Trabalho
CNPE – Conselho Nacional de Política Energética	OTP – Odebrecht Transport
COSIPLAN – Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento	PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
CTG – China Three Gorges (Três Gargantas)	PARNA – Parque Nacional
DNPM – Departamento Nacional de Pesquisa Mineral	PDE – Plano Decenal de Expansão de Energia
EDLP – Estação da Luz Participações	PIB – Produto Interno Bruto
EF – Estrada de Ferro	PIC – Projeto Integrado de Colonização
EIA/RIMA – Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto ao Meio Ambiente	PIL – Programa de Investimentos em Logística
EPE – Empresa de Pesquisa Energética	PNC – Projeto Norte Competitivo
ETC – Estação de Transbordo de Cargas	PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
FLONA – Floresta Nacional	PPI – Programa de Parcerias de Investimentos
FMI – Fundo Monetário Internacional	PPP – Parceria Público-Privada
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis	RADAM – Projeto Radar na Amazônia
ICMBio – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade	RESEX – Reserva Extrativista
IFI – Instituições Financeiras Internacionais	SEMAS/PA – Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará
	TI – Terra Indígena
	TLC – Tratado de Livre Comércio
	TUP – Terminais Portuários de Uso Privado
	UHE – Usina Hidrelétrica
	UNASUL – União das Nações Sul-Americanas

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Diana; VECCHIONE, Marcela. Requiem for a Dream of Progress: The Political Economy of Mega Dams in the Brazilian Amazon. In: AGUIAR, Diana; VARGAS, Monica. (Org.). *Peoples Sovereignty vs Impunity Inc.* 1ed. Amsterdam: Transnational Institute, 2015, p. 90-111.
- ALEXANDER, Nancy (ed.). *Infrastructure: for people or for profit? The crucial role of responsible and democratic governance.* Washington D.C: Heirinch Boll Foundation North America, 2014.
- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. *Terra de quilombo, terras indígenas, “babaçuais livres”, “castanhais do povo”, faixinais e fundos de pasto: terras tradicionalmente ocupadas.* Manaus: PGSCA-UFAM, 2008.
- ARAÚJO, Roberto; CASTRO, Edna; ROCHA, Gilberto; SÁ, Maria Elvira; MATHIS, Armin; MONTEIRO, Maurílio; PUTTY, Claudio; MONTEIRO, Raimunda; CANTO, Otávio; BENNATI, José. Estado e Sociedade na BR 163: desmatamento, conflitos e processos de ordenamento territorial. In: CASTRO, Edna (orgs.). *Sociedade, território e conflitos: BR-163 em questão.* Belém: NAEA, 2008.
- BARREDA, Andrés. Análisis Geopolítico del Contexto Regional. In: *Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamerica.* La Paz-Bolivia: Fobomade, 2005.
- BORRAS, Saturnino M.; HALL, Ruth; SCOONES, Ian; WHITE, Ben; WOLFORD, Wendy. Towards a better understanding of global land grabbing: an editorial introduction. *The Journal of Peasant Studies* 38 (2): 209-216, 2011.
- BRENNER, Neil; PECK, Jamie; THEODORE, Nik. Após a neoliberalização? *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 14, n. 27, pp. 15-39, jan/jun 2012
- CARVALHO, Guilherme. *Grandes obras de infraestrutura na região amazônica: histórico, tendências e desafios.* Belém: FASE, 2011.
- CASTRO, Edna. Políticas de ordenamento territorial, desmatamento e dinâmicas de fronteira. *Novos Cadernos do NAEA*, v.10, n.2, p. 105-126, dez. 2007.
- CASTRO, Edna; ALONSO, Sara; NASCIMENTO, Sabrina; CARREIRA, Larissa; CORREA, Simy de Almeida. Hidrelétricas na Amazônia e Grandes Dilemas Postos à Sociedade no Século XXI. *Papers do NAEA.* Belém: dezembro de 2014.
- CINTRA, Marcos Antonio Macedo; PINTO, Eduardo Costa. *China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento.* Texto para Discussão 006. Rio de Janeiro: Instituto de Economia/UFRJ, 2015.
- COLLAZOS, Mónica Vargas. *Megaproyectos de infraestructuras y territorialidades en conflicto.* Barcelona, julio de 2016.
- COLOMBINI NETO, Iderley. *Dinâmica capitalista dos investimentos chineses no Brasil.* Rio de Janeiro: ActionAid, 2016.

- FAUSTO, Carlos. *Os índios antes do Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- FERNANDEZ, Víctor Ramiro; TREVIGNANI, Manuel Facundo. Cadenas Globales de Valor y Desarrollo: Perspectivas Críticas desde el Sur Global. *DADOS — Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, vol. 58, no 2, 2015, pp. 499 a 536.
- FERNÁNDEZ, Víctor Ramiro; BRANDÃO, Carlos (Orgs). *Escalas y políticas del desarrollo regional*. Argentina: Miño y Dávila/Universidad de Litoral, 2010.
- FIORI, José Luís. *Estados e moedas*. Rio de Janeiro: Vozes, 1999.
- FLYVBJERG, B. What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal* 45 (2): 6–19, 2014.
- GAYOSO DA COSTA, Solange Maria. Agronegócio e terras na Amazônia: conflitos sociais e desterritorialização após a chegada da soja na região do Baixo Amazonas no Pará. In: SAUER, Sérgio; ALMEIDA, Welington. (Org.). *Terras e Territórios na Amazônia: demandas, desafios e perspectivas*. Ied. Brasília: UNB, 2011, v. 1, p. 69-89.
- GRANDIN, Greg. *Fordlândia: Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Rio de Janeiro: Rocco, 2009.
- HARVEY, David. *O Novo Imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- HILDYARD, Nicholas. *Licensed Larceny: Infrastructure, Financial Extraction and the global South*. Manchester University Press, 2016.
- JESSOP, Bob. *The State: Past, Present, Future*. Cambridge: Polity Press, 2015.
- KLARE, Michael T. The End of Easy Everything. *Current History*: Janeiro de 2012, v. 111, issue 741.
- LITTLE, Paul E. *Territórios Sociais e Povos Tradicionais no Brasil: por uma Antropologia da Territorialidade*. Série Antropologia 322. Brasília: UnB, 2002.
- _____. *Os novos desafios da política ambiental brasileira*. Brasília: IEB, 2014.
- _____. *Megaproyectos en la Amazonía: un análisis geopolítico e socioambiental con propuestas de mejor gobierno para la Amazonía*. Lima: RAMA, ARA, DAR, mayo 2013.
- MACHADO, Eliana. *A atividade garimpeira na Província Mineral do Tapajós e sua influência na produção do espaço*. XV Encontro da Anpur-Enanpur, 2013.
- MONTEIRO, Telma; JERICÓ-DAMINELLO, Camila; SOUSA JÚNIOR, Wilson Cabral de. A bacia do rio Tapajós: caracterização e contexto socioambiental. In: SOUSA JÚNIOR, Wilson Cabral de (org.). *Tapajós: Hidrelétricas, infraestrutura e caos. Elementos para a governança da sustentabilidade em uma região singular*. São José dos Campos: ITA/CTA, 2014.
- MORENO, Camila. *O Brasil made in China: para pensar as reconfigurações do capitalismo contemporâneo*. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2015.
- OLIVEIRA, Francisco de. *A Reconquista da Amazônia*. São Paulo: Novos Estudos, CEBRAP, n° 38, março de 1994.
- PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. *A Dimensão Geopolítica da Crise Brasileira: uma perspectiva desde os grupos sociais em situação de subalternização*, GEOgraphia, América do Norte, 18, set. 2016.

- ROCHA, Bruna Cigaran da; OLIVEIRA, Vinicius Honorato. Floresta virgem? O longo passado humano da bacia do Tapajós. In: ALARCON, Daniela Fernandes; MILLIKAN, Brent; TORRES, Mauricio. *OCEKADI: Hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na bacia do Tapajós*. Brasília: International Rivers, 2016.
- SANTOS, Boaventura de Sousa. *Descolonizar el Saber, Reinventar el Poder*. Montevideo: Ediciones Trilce, 2010.
- SECRETO, María Verónica. *Soldados da borracha: Trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2007.
- SEVÁ, O. (org.). *Tenotã-Mô. Alertas sobre as consequências dos projetos hidrelétricos no rio Xingu*. São Paulo: International Rivers Network, 2005, pp. 9-12.
- SVAMPA, Maristella. Commodities Consensus: Neoeextractivism and Enclosure of the Commons in Latin America. *South Atlantic Quarterly* 114 (1): 65-82, 2015.
- SWITKES, G. (Ed.). *Águas Turvas: Alertas sobre as Consequências de Barrar o Maior Afluente do Amazonas*. São Paulo: International Rivers, 2008.
- TORRES, Mauricio. De seringais, gateiros e garimpos: o Alto Tapajós e a resistência de suas gentes. In: SOUSA JÚNIOR, Wilson Cabral de (org.). *Tapajós: Hidrelétricas, infraestrutura e caos. Elementos para a governança da sustentabilidade em uma região singular*. São José dos Campos: ITA/CTA, 2014.
- VAINER, Carlos B.; ARAÚJO, Frederico Guilherme B. de. *Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional*. Rio de Janeiro: CEDI — Centro Ecumênico de Documentação e Informação, 1992.
- VERDUM, Ricardo. *Brasil, BNDES e projetos de investimento com implicações na Amazônia*. Lima: Derecho, Ambiente y Recursos Naturales, novembro de 2013.
- _____. *O setor hidrelétrico na Amazônia brasileira: 23 hidrelétricas e seus efeitos sobre Terras Indígenas*. Investimentos e Direitos na Amazônia. Brasília: Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC), 2015.
- VERÍSSIMO, Adalberto; ROLLA, Alicia; VEDOVETTO, Mariana; FUTADA, Silvia de Melo (orgs.). *Áreas Protegidas na Amazônia Brasileira: avanços e desafios*. Belém: Imazon; São Paulo: Instituto Socioambiental, 2011.
- VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. *Os involuntários da pátria*. Aula pública na Cinelândia no Abril Indígena, 2016.
- WANDERLEY, Luiz Jardim de Moraes. *Geografia do ouro na Amazônia brasileira: uma análise a partir da porção meridional*. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGG, 2015.
- WETTERBERG, Gary B., JORGE-PÁDUA, Maria Tereza; QUINTÃO, Angela Tresinari Bernardes; DEL PRADO, Carlos F. Ponce. *Decade of Progress for South American National Parks: 1974-1984*. Washington: International Affairs of the National Park Service. U.S. Department of Interior, 1985.
- WORLD COMMISSION ON DAMS. *Dams and Development: a New Framework for Decision-Making*, 2000.

NOTÍCIAS

AGROLINK. 'Brasil tem Mississipis para hidrovias', diz Kátia Abreu em Mato Grosso. Agrolink [online]. 9 agosto 2013. At http://www.agrolink.com.br/noticias/-brasil-tem-mississipes-para-hidrovias---diz-katia-abreu-em-mato-grosso_179462.html [Acesso em 5 de março de 2016].

BRUM, Eliane. *A não gente que não vive no Tapajós*. El País Brasil [online]. 15 setembro 2014. Disponível em: http://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/15/opinion/1410784316_802493.html [Acesso em 5 de março de 2016].

DOCUMENTOS GOVERNAMENTAIS

BRASIL. Decreto Presidencial 6040. 7 de fevereiro de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm [Acesso em 5 de março de 2016].

_____. Decreto Presidencial 13 de fevereiro 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Dnn/Dnn10766.htm [Acesso em 5 de março de 2016].

_____. Lei número 12.678. 2012. 25 Junho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12678.htm [Acesso em 5 de março de 2016].

_____. Medida Provisória 758 de 19 de dezembro de 2016. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/Mpv/mpv758.htm [Acesso em 5 de março de 2016].

_____. Ministério de Minas e Energia. Empresa de Pesquisa Energética. Plano Decenal de Expansão de Energia 2024. 2015. Brasília: MME/EPE.

_____. Ministério de Minas e Energia. Empresa de Pesquisa Energética. Plano Decenal de Expansão de Energia 2019. 2010. Brasília: MME/EPE.

_____. Ministério de Minas e Energia. Empresa de Pesquisa Energética. Plano Nacional de Energia 2030. 2007. Brasília: MME/EPE.

_____. Ministério do Planejamento. Programa de Investimentos em Logística. 2015. Disponível em: <http://www.logisticabrasil.gov.br/> [Acesso em 5 de março de 2016].

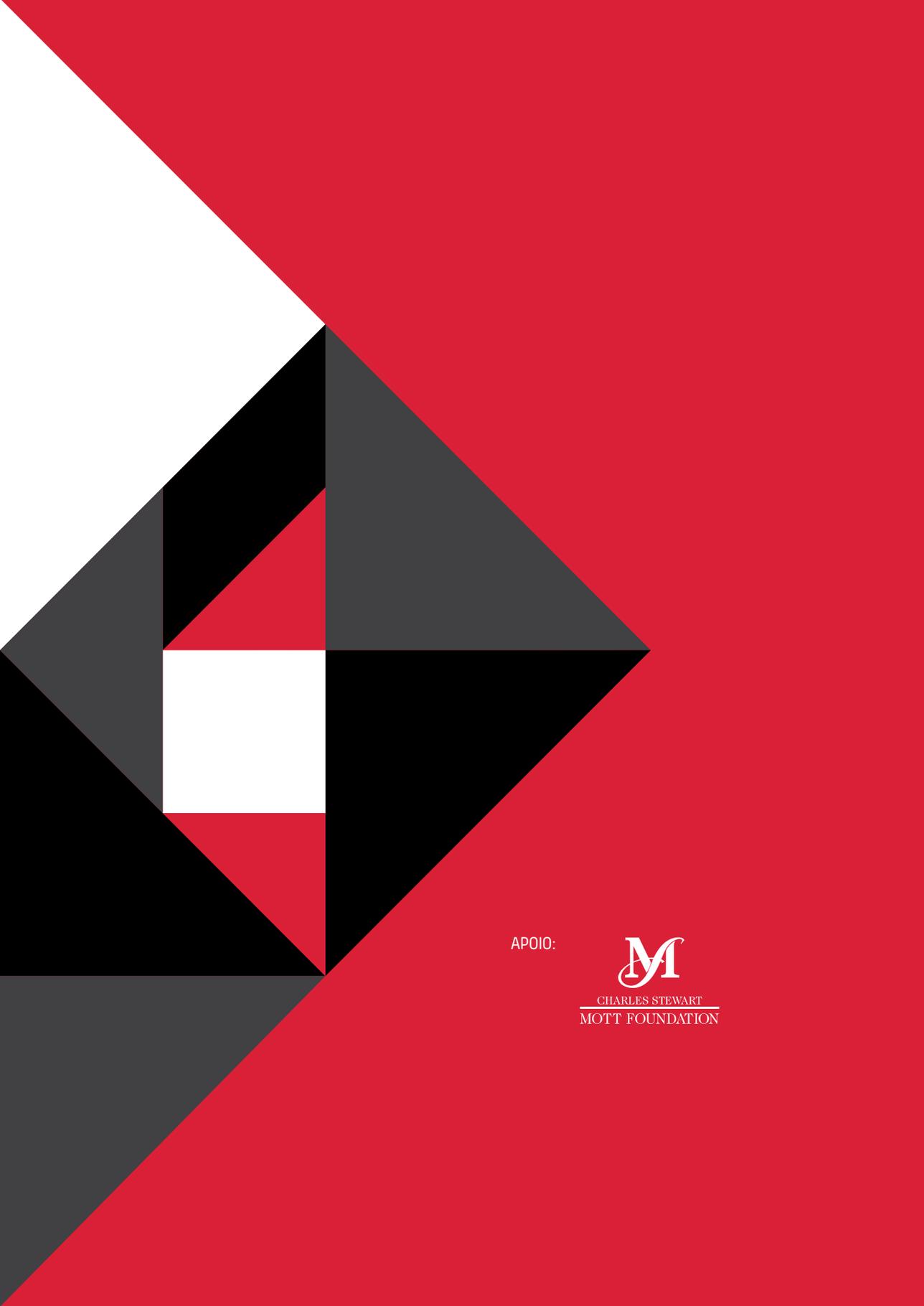
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE. Cidades [base de dados online]. At <http://cidades.ibge.gov.br> [Acesso em 5 de março de 2016].

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE (ICMBIO). Relatório Garimpos e Hidrelétricas. 21 de agosto 2012. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/servicos/Relat%C3%B3rio%20Garimpos%20e%20Hidrel%C3%A9tricas.pdf>

IIRSA. 10 años después: Sus logros y desafíos 1ª Edición — Buenos Aires : BID-INTAL, 2011.

DIANA AGUIAR integra o Grupo Nacional de Assessoria da FASE desde 2015, realizando pesquisa-ativista e assessoria e educação popular a redes e comunidades resistindo a processos de acumulação por espoliação relacionados a grandes projetos de investimento. É graduada em Administração pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), mestre em Relações Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio de Janeiro (2008) e doutoranda em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR / Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Foi pesquisadora do Transnational Institute (TNI) e facilitou a Campanha Global para Desmantelar o Poder Corporativo e Parar a Impunidade entre 2012 e 2015. Entre 2008 e 2010 foi coordenadora Global de Programas da International Gender and Trade Network (IGTN) e entre 2011 e 2013 facilitou a participação da Rede Brasileira pela Integração dos Povos (REBRIP) em redes e processos transnacionais de mobilização para o enfrentamento da globalização financeira, como as contra-Cúpulas do G20 em Cannes, México e São Petersburgo.



APOIO:



CHARLES STEWART
MOTT FOUNDATION