



Mayo 2013

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP): PLATAFORMA LOGÍSTICA DO CAPITAL INTERNACIONAL NA AMAZÔNIA ORIENTAL¹

Jondison Cardoso Rodrigues
jondisoncardosorodrigues@yahoo.com.br
Edna Maria Ramos de Castro
edna.mrcastro@gmail.com

RESUMO

A partir de 2007, começa a ser constituída uma estratégia nacional, no seio do governo federal. Estratégia essa direcionada por meio de investimentos estratégicos relacionados à logística de transportes, portos e ao setor energético. Foram reproduzidas políticas, programas e projetos. Entre os principais estão: o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, o Plano Nacional de Logística e Transportes - PNL, a Iniciativa de Integração Sul-americana - IIRSA. A Companhia Docas do Pará (CDP) se insere nesse contexto por ser a empresa que administra e explora as áreas portuárias paraenses (porto de Santarém, Vila do Conde, Belém, Itaituba, Óbidos, Altamira, Miramar e Outeiro). Considerando tal discussão, o objetivo deste artigo é analisar, criticamente, o papel da CDP e dos seus portos diante do avanço das frentes econômicas em direção à Amazônia Oriental, os investimentos e as suas adequações para o recebimento do capital internacional.

Palavras-chave: Companhia Docas do Pará, Portos, Infraestrutura, Amazônia.

ABSTRACT

In 2007, the Federal Government began a national strategy aimed at strategic investments related to transport logistics, ports and energy sector. As a consequence, policies, programs and projects were created, among them the most important are: the Growth Acceleration Program - PAC, the National Plan for Logistics and Transport - PNL, the Initiative for the Integration of South American - IIRSA. The 'Docas do Pará' Company- CDP, in this context, is the company that manages and operates the portuary areas of Pará (port of Santarem, Vila do Conde, Bethlehem Itaituba, Obidos, Altamira, Miramar and Knoll). In this field, this paper aim is to examine critically the role of CDP and its ports before the advancing economic fronts toward the eastern Amazon, investments and their appropriateness to conceive an international capital.

Keywords: Company Para Docks, Ports, Infrastructure, Amazon.

1. Introdução

A partir de 2007, o Governo Federal formula uma nova estratégia nacional, voltada à logística de transportes, articulada a investimentos estratégicos em portos e no setor energético, justificando a necessidade de superar o chamado *custo-Brasil* que impediria ganhos de competitividade e eficiência brasileira no mercado globalizado e, conseqüentemente, a retomada do crescimento econômico (LIMA; CARVALHO JR, 2000). Estratégias essas reproduzidas em políticas, programas e projetos, entre os principais, o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT e a Iniciativa de Integração Sul-americana – IIRSA².

A Companhia Docas do Pará (CDP) se insere nesse contexto de investimentos estratégicos, por ser a empresa que administra e explora as áreas portuárias paraenses (portos de Santarém, Vila do Conde, Belém, Itaituba, Óbidos, Altamira, Miramar e Outeiro) e que tem como acionista majoritário o Governo Federal. Assim, o objetivo do artigo é analisar criticamente o papel da CDP e dos seus portos diante do avanço das frentes econômicas em direção à Amazônia Oriental, os investimentos e suas adequações para o recebimento do capital internacional.

2. Companhia Docas do Pará (CDP) e o Sistema Docas

A CDP é uma empresa (fundada em 1967), uma Sociedade de Economia Mista³ desde 1969. A partir de 1976 também se torna uma Sociedade por Ações, cujas ações estão divididas da seguinte forma: 2.047.786.413 ações sem valor nominal, sendo 1.023.893.207 em ações ordinárias; e, 1.023.893.206 em ações preferenciais. Hoje, a CDP possui um “Capital Social” de R\$ 314.972.144,85 (CDP, 2012a).

No seu Estatuto Social (Capítulo II, Objeto Social e Competência, Art.3), a empresa tem por objeto social realizar, em harmonia com os planos e programas da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR), a administração e a exploração comercial dos portos organizados e demais instalações portuárias do Estado do Pará (CDP, 2012a). E, de forma bem ampla, a CDP desempenha, além das atividades de exploração e organização Portos, o controle sobre as Hidrovias da Amazônia Oriental (Hidrovia Teles Pires – Tapajós e do Araguaia - Tocantins) (CDP, 2010).

A CDP possui sob sua responsabilidade a exploração e administração dos portos de Belém, de Vila do Conde, de Santarém, de Altamira, de Itaituba, de Óbidos, além do Terminal Petroquímico de Miramar e do Terminal Portuário de Outeiro. Esses portos integram o sistema conhecido como Sistema Docas ou Companhias Docas, empresas de economia mista, ligadas (vinculada) diretamente à Secretaria Especial de Portos (SEP)⁴, desde 2007 (CDP, 2008; SEP, 2011). Trata-se de portos controlados pela União (esfera federal), apresentados no Quadro 1.

Quadro 1 - O sistema Companhia Doca controlado pela União.

Sistema Docas	Siglas	Portos
Companhia Docas do Ceará	CDC	- Fortaleza (Porto de Mucuripe)
Companhia Docas do Estado da Bahia	CODEBA	- Salvador - Ilhéus - Aratu
Companhia Docas do Pará	CDP	- Belém - Santarém - Vila do Conde
Companhia Docas do Espírito Santo	CODESA	- Vitória - Barra do Riacho
Companhia Docas do Rio Grande do Norte	CODERN	- Natal - Maceió - Terminal Salineiro de Areia Branca
Companhia Docas do Rio de Janeiro	CDRJ	- Rio de Janeiro - Niterói - Angra dos Reis - Itaguaí
Companhia Docas do Estado de São Paulo	CODESP	- Santos

Fonte: Elaborado a partir de SEP (2011).

Esse Sistema Docas, segundo ANTAQ (2012a), foi responsável pela movimentação de 288.797.328 t (34,63%) de mercadorias, de um total de 833.882.796 t, em 2010, além da maioria das seguintes mercadorias: 69,77% de soja, 81,19% de milho, 99,78% de açúcar e 85,5% em contêineres (ANTAQ, 2011). Resultados esses (do Sistema Docas) que estão ligados a mudanças estruturais, à participação privada, à flexibilização do trabalho e à modernização tecno-informacional. Ou, mais especificamente, à política neoliberal, “conduzidas” pelo Governo Federal brasileiro, na década de 1990⁵, como forma de inserção competitiva nos circuitos comerciais e produtivos globais (MONIÉ, 2011; CASTRO; LAMY, 1992).

Essas mudanças estruturais que se deram no Sistema Docas foram semelhantes às desenvolvidas no leste e sudeste da Ásia e da África (JHUEL, 2001; HWANG; CHIANG, 2010), com o objetivo de atender às demandas de uma nova economia em vias de “mundialização de trocas” (CHESNAIS, 1998)⁶: de integração das esferas da produção, do consumo, do transporte e de informações e comunicações; a caminho da integração de “fluxos” e *supply chains* global (MONIÉ, 2011; ROBINSON, 2002; SONG; PANAYIDES, 2008). *Câmbios* estruturais esses do Sistema Docas, que ensejou a melhor fluidez e o aumento da integração entre os elementos do sistema complexo de produção mundial, de relações e redes informacionais/relacionais (RODRIGUE, 1999), e, conseqüentemente, no controle de *supply chain* mundiais (ROBINSON, 2002; NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2005).

Essa mudança são oriundas da reorganização dos mecanismos de gestão portuária⁷ e os investimentos no Brasil na década de 1990 e, sobretudo, dos anos de 2000. Segundo o BNDES (2001), foram investidos até novembro de 1999 mais de 920 milhões de reais, em 145 contratos assinados para arrendamento de áreas. Sendo que nesses últimos anos (2002-2009), no Sistema Docas, foi injetado 3.967,33 milhões de reais em investimentos infraestruturais portuários (IPEA, 2010). Só no contexto de investimentos na CDP, e conseqüentemente, no setor público portuário, fizeram-se investimentos totais de R\$ 1.191.811.600,37⁸, no período 2008-2010, e, em 2011, houve investimentos (executados) de R\$ 83.472.042,00. Até final de 2012, os recursos giram na ordem de R\$ 90.904.943,00 (CDP, 2012b).

Então, qual o objetivo desses investimentos estratégicos na área portuária advindas do PAC, PNLT e do IIRSA, sobretudo na CDP, e qual o papel da CDP e dos seus portos diante do avanço das frentes econômicas em direção à Amazônia Oriental?

3. Papel da CDP e de seus portos: tecendo uma crítica ao discurso da modernização

Na Amazônia, há 41 projetos considerados como investimentos estratégicos, desses, 29 projetos em rodovias (15 obras no Pará, 10 no Maranhão, 14 no Amazonas, 7 em Roraima, 11 em Tocantins, 12 no Amapá, 14 no Acre e 17 em Rondônia); 7 projetos em hidrovias (34 obras no Amazonas, sendo 73 em terminais hidroviários), 4 projetos aeroportuários e 1 projeto ferroviário – a ferrovia Norte-Sul (BRASIL, 2011c)⁹. Segundo Brasil (2011c), esses projetos se caracterizam por ligações intermodais na Região Norte, integrações, isto é, para um sistema de “sincronização dos modais” (RODRIGUE, 1999):

- ✓ Ponte internacional sobre o rio Oiapoque ↔ Br-156 no Amapá ↔ Porto do Amapá ↔ mercado exterior (transporte marítimo);
- ✓ Reabilitação da rodovia Caracas-Manaus (Br-432) ↔ porto de Manaus (↔ aeroporoto de Manaus) ↔ terminais interiores ↔ Mercado exterior (transporte marítimo);
- ✓ Rodovia Bonfim ↔ Lethem ↔ Lindem - Georgetown ↔ Boa Vista ↔ BR-432 ↔ BR-174 ↔ porto de Manaus ↔ a rede de terminais ↔ mercado exterior (transporte marítimo);
- ✓ Hidroviária teles pires-tapajós ↔ Rodovia Cuiabá-Santarém (Br-163) ↔ Porto de Santarém ↔ mercado exterior (transporte marítimo);
- ✓ Construção e pavimentação de 210 km entre Sena Madureira e Cruzeiro do Sul BR-364 ↔ hidrovia do rio Madeira-terminais interiores ↔ Porto de Manaus ↔ Mercado exterior (transporte marítimo);
- ✓ Porto de Vila do Conde ↔ hidrovia Tocantins-araguaia (passando pelas eclusas de Tucuruí) ↔ Br-230 (transamazônica) ↔ Ferro norte-sul (com integração com a ferrovia leste-oeste) ↔ Marabá (ou Itaqui) ↔ Mercado exterior (transporte marítimo);

✓ Navegabilidade do sistema fluvial Solimões ↔ Navegabilidade do Rio Içá ↔ navegabilidade do rio madeira entre Porto Velho ↔ Guyaramerim ↔ terminais interiores- hidrovia do rio madeira ↔ cidade Porto velho ↔ Cuiabá (via Br-364) ↔ Porto de Santarém ↔ Mercado exterior (transporte marítimo) (RODRIGUES; CASTRO, 2012a).

A Amazônia, mais especificamente o Pará, vive uma fase de grandes investimentos, por meio dos megaempreendimentos. Entre eles, a pavimentação da BR-163 e da BR-230, a adequação da BR-155, as pontes sobre a BR-230, dragagem e derrocamento da Hidrovia Araguaia-Tocantins e Teles Pires-Tapajós, prolongamento da Ferrovia Norte-Sul, as eclusas de Tucuruí (já concluídas pelo PAC), a hidrelétrica de Belo Monte. Essas obras e ligações intermodais, expostas acima, representam a configuração “logística” arregimentada pela CDP. Observe-se a Figura 1, abaixo, disponível no seu relatório de gestão 2012 (CDP, 2013).

Figura 1 - Vetores logísticos de desenvolvimento do Centro-Norte e Amazônico para a CDP.



Fonte: CDP (2013).

Essas ligações intermodais na Região Norte, segundo Rodrigues (2012b), integra-se à organização das redes globais de produção¹⁰, o que impôs às empresas mudanças (estruturais e organizacionais) no seu papel, entre elas a CDP e seus portos, com a adoção de uma série de estratégias, pois o sistema portuário (portos e terminais¹¹) é o nó górdio dos fluxos materiais (mercadorias) e imateriais (comunicação e informações), como observados nas integrações “intermodais” acima. Na década de 1990, segundo Castro e Lamy (1992), mais de 80% das trocas internacionais do Brasil passavam pelos portos, e, hoje, são superiores a 95% (ANTAQ, 2011). Isso faz dos portos um “ponto-alvo” dos grandes interesses/objetivos de investimentos infraestruturais do governo federal, pois o sistema portuário tem um papel de armazenar e integrar a rede de estocagem às redes de portos (MOTA; GAZONI, 2012).

Assim, a CDP possui um papel precípua nessa rede¹² global portuária, pois é um “facilitador” (NOTTEBOOM; WINKELMANS, 2001; NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2005) do intercâmbio sociometabólico e célula internacional da fluidez logística global de *supply chain*, ao “oferecer suporte e agilidade logística” (PETTIT; BERESFORD, 2009, p.256). Ou, como afirma a ex-Gerente de Gestão Portuária, Hélia Oliveira, no “Informativo Docas do Pará” da CDP, “a logística portuária muda e vai influenciando as ações” (CDP, 2009). Essas mudanças, segundo CDP (2011a), são para:

- ✓ Aumentar o valor para os acionistas;
- ✓ Aumentar a rentabilidade;
- ✓ Aumentar a capacidade de investimentos;
- ✓ Melhorar o nível de serviços e atendimentos;
- ✓ Reduzir o custo logístico total para o usuário;
- ✓ Otimizar as instalações do porto;
- ✓ Otimizar a estrutura organizacional;
- ✓ Otimizar os processos internos;
- ✓ Implantar projetos estruturantes;
- ✓ Incentivar/apoiar investimentos privados;
- ✓ Melhorar o desempenho da equipe;
- ✓ Aumentar as habilidades individuais;
- ✓ Maximizar a participação ativa das pessoas (CDP, 2011a).

O novo papel da CDP, portanto, em acordo com Notteboom e Winkelmanns (2001), é lidar com o ambiente de mercado em mudança, cuja estratégia é a gestão pró-ativa, em consonância com armadores, embarcadores, operadores de transportes e portuários, órgão gestor de mão de obra e órgãos governamentais, para identificar e resolver problemas e para a melhoria do desempenho logístico (produtividade e competitividade). O interesse geral da CDP diz respeito, então, à integração global e ao crescimento do comércio internacional. Isso pode ser verificado especialmente no discurso do diretor-geral da ANTAQ, Pedro Brito: “Temos que investir mais na intermodalidade, sobretudo em hidrovias e ferrovias, e os portos do Norte são, sem dúvida, uma boa opção para a exportação brasileira de grãos, dada à proximidade dos principais centros consumidores internacionais e a ligação com os modais ferroviário e aquaviário” (ANTAQ, 2013).

Os portos da CDP assumem uma condição (papel) singular nesse processo integrado de “fluxos”, pois é o nó central e dinâmico das redes multiescalares, e se projeta como o lugar de encontro de articulação do espaço internacional (produção/distribuição) (MARTENER-PEYRELONGUE, 1999; JHUEL; 2001). Ele (o porto) passa a ser compreendido não mais como um mero escoador de insumos, de bens de consumo e de *commodities*, mas como um eixo global de articulação global de fluxos materiais e imateriais intra/extraescalar; mediador de sistemas modais e fomentador de constituição de um espaço global mediante redes físicas e informatizadas.

O papel dos portos da CDP é se tornar **plataformas logísticas** “[...] um espaço físico de grandes dimensões, equipado com um misto de superfícies livres, infraestrutura e armazéns para concentração e redistribuição de cargas em processo de circulação e infraestruturas de telecomunicações (infoestruturas)” (SILVA, 2003, p.89). Além de operações de gestão das mercadorias por produtos e destinos, de embalagem, etiquetagem, manutenção da praça portuária e serviços de limpeza dos navios, estocagem, adaptação dos produtos e dos padrões de entrega solicitados pelo cliente, comunicação, controle administrativo, atividades relacionadas às funções aduaneiras e ao controle fitossanitário com relação à periculosidade das mercadorias transportadas.

O “grande” objetivo (que até mesmo possibilitou as mudanças no papel da CDP e dos seus portos, via o poder público, ao realizar investimentos constantes em toda sua cadeia logística), é reduzir os custos dos produtos importados, e, sobretudo, exportados, aumentando a rentabilidade global das empresas e a competitividade global do país (BNDES, 1996). A competitividade global do país refere-se aparição no cenário internacional pela vinculação com o mercado global, por trocas

comerciais, além de “adquirir/pegar as migalhas” conhecidas como superávit primário advindas das exportações (RODRIGUES; CASTRO, 2012a).

Assim, o poder público injeta capitais volumosas para abertura de novas fronteiras de recursos e incorporação de terras por grandes agentes econômicos (ou seria deleite?) (Cargill, Bunge, Vale, Hermasa/Amagi, madeireiros e grandes pecuaristas de gado de corte): abertura de nova fronteira agrícola de grãos (milho e soja, sobretudo), exploração madeira e pecuária extensiva, insumos agrícolas, minerais energéticos, minerais metálicos, gemas e produção de mineroetalúrgicos/siderúrgicos (CASTRO, 2005; 2012).

Além de esses investimentos virem “beneficiar” os grandes agentes econômicos, as mudanças posturais, do papel da CDP e dos seus portos, segundo Rodrigues (2012b), promoverão grandes impactos microrregionais: vazamento de combustíveis inflamáveis e óleo na água, encalhes e derramamento da carga, soda cáustica; transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos, por meio da água de lastro e incrustações nos cascos das embarcações; ruídos e poeira na circulação de caminhões; resíduos gerados dentro dos navios e deixados nos portos de destino; queda de contêiner sobre trabalhadores; atropelamento na área portuária; e, problemas ergonômicos devido o trabalho intensivo. Argumentação essa pautada toda em CDP (2012b).

Essa conjuntura de investimentos, mudanças posturais e impactos decorrentes do avanço do grande capital sobre Amazônia oriental requer, segundo Castro (2012), ações e planejamentos sistêmicos para recebimento desse grande capital internacional.

4. Adequações da CDP e de seus portos para o recebimento do capital internacional

O resultado do avanço desse grande capital é, segundo Leitão (2009), a reestruturação do território amazônico aos processos globais de organização capitalista, ou mais especificamente, o ordenamento (sócio)territorial e da produção de novas territorialidades em rede¹³ (CASTRO, 2007), caracterizadas pelo processo de demarcações políticas, jurídicas e econômicas. Mas é necessário observar como se dá o avanço desse grande capital, se eles se materializam sobre o território. Mecanismo de identificação do avanço desse grande capital sobre o território amazônico pode ser “visualizado” na elaboração dos Planos de Zoneamento dos Portos, no pedido de licenças ambientais, e, sobretudo, com arrendamentos de áreas portuárias. Elemento este (último) fundamental para associar as adequações da CDP para o recebimento do capital internacional, com será exposto logo à frente.

Os arrendamentos, segundo Rodrigues (2012b), demonstram os novos empreendimentos que estão se instalando ou se ampliando no estado do Pará, devido à megaempreendimentos, que refletem no arrendamento de áreas (retro)portuária da CDP. Arredamentos visualizados no Quadro 2, extraídos do relatório de Gestão da CDP 2010 (2011a).

Quadro 2: Novos empreendimentos nos Portos da CDP.

Unidade Portuária	Terminal	Convênio/ Contrato	Investimento Previsto (R\$)	Área (m ²)	Receita Total Prevista	Status
Porto de Belém	Terminal de Containeres	CT nº 13/2009	91.200.000,00	63.610,59	77.043.848,00	Em análise no sistema EVTEA-ANTAQ
Terminal de Miramar	Terminal de Gás Liquefeito de Petróleo	CT nº 03/2009	24.147.090,00	14.216	116.157.463,00	Em análise no sistema EVTEA-ANTAQ

Terminal de Outeiro	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal	CV nº 09/2008	99.789.760,00	60.000	167.151.384,78	EVTEA em elaboração
Porto de Santarém	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal Médio Norte/APROSOJA	CT nº 50/2009	96.759.760,35	31.690	70.417.971,70	Em análise no sistema EVTEA-ANTAQ
	Terminal de Múltiplo (Uso contêineres e carga geral)	Ofertado	7.000.000,00	62.000	4.562.000,00	EVTEA em elaboração
Porto de Vila do Conde	Terminal de Insumos e Produtos Siderúrgicos	CT nº 35/2009	Granel Sólido Mineral	179.206	490.523.287,00	Em trâmite na SEP
	VALE/SINOBRAS/		194.056.182,00			
	PROJETO ALINE/CAP	CT nº 35/2009	Produtos Siderúrgicos	177.444	363.623.471,00	Em trâmite na SEP
			592.446.980,00			
	Terminal de Granel Sólido de origem Vegetal APROSOJA	CT nº 35/2009	99.789.760,00	60.000	167.151.384,78	EVTEA em elaboração
	Terminal de Granel Sólido Mineral IMPALA/ TRAFIGURA/ UNIÃO MINERAÇÃO	CT nº 35/2009	9.000.000,00	300.000	47.489.800	EVTEA em elaboração
	Terminal de Alumina	CT nº 35/2009	194.056.182,00	98.000	102.899.148,00	Aguardando apresentação da consultoria

	CIA de Alumina do Pará					
	Terminal de Cargas Frigorificada	CT nº 35/2009	22.914.500,00	20.000	21.253.885,63	Aguardando apresentação da consultoria
	Terminal de Granel Sólido Mineral Anglo American	CT nº 35/2009	45.000.000,00	400.000	482.705.000	Aguardando apresentação da consultoria

Fonte: CDP (2011a).

O Quadro 2 ilustra, na forma de atuação sobre o território, o avanço de novas frentes econômicas na/para incorporação de terras, o que se reflete nos novos terminais instalados nas plataformas logísticas da CDP, dentre as principais: os portos de Outeiro, de Vila do Conde e de Santarém, com instalação de terminais de granel sólido de origem vegetal (soja); terminais de insumos e produtos siderúrgicos (advindo com criação da siderúrgica de Marabá), mineral e de alumina no Porto de Vila do Conde. Isso é corroborado no discurso institucional da CDP:

“Certamente, embora tenham ocorrido muitas realizações significativas, haverá ainda muito que fazer, em face dos grandes desafios que o futuro reserva para os portos do Estado do Pará, os quais, inexoravelmente, crescerão pressionados pela demanda por mais berços de atracação e por mais navios que aqui virão, a cada ano em maior número, a fim de viabilizar o escoamento da produção agro-industrial e mineral, não só do nosso Estado, mas também de toda a região de influência dos nossos portos. E nesse contexto, ganhará maior evidência a construção do Terminal de Múltiplo Uso 2 e os Terminais Retroportuários de Carvão Mineral e de Placas e Bobinas de Aço, no Porto de Vila do Conde” (CDP, 2102c, p.15)¹⁴.

Conectado à chegada de novos empreendimentos ocorreram/ocorrem algumas “adequações” (ou modernização) da CDP nesse novo cenário de mundialização de trocas (caracterizados pelo *just-in-time*). Uma delas é a inserção de tecnologias de informação e comunicação, planos de ações de obras e reformas sociometabólicas e coletivas:

Quadro 3: “Adequações” de cunho tecnológico, de execução de obras e reformas sociometabólicas e coletivas na CDP e nos seus Portos (2011 -2012).

Tecnologias de informação e comunicação	Planos de ações de obras	Reformas sociometabólicas e coletivas
<ul style="list-style-type: none"> - Implantação da Central de Serviços (CDP, 2011); - Implantação do <i>Enterprise Resource Planning</i>: sistema de informação que integrará todos os dados e processos da CDP em um único sistema (CDP, 2011); - a integração de bancos de dados, vozes e imagens (CDP, 2011); - Implantação de novo sistema de catracas para controle de pessoas (CDP, 2011); - Mudanças no Sistema de Controle e Administração Portuária, com atendimento às demandas dos diversos setores da CDP (CDP, 2011); - Implantação do Sistema de Gerenciamento Eletrônico de Documentos, que objetiva prover um meio de gerar, controlar, armazenar, compartilhar e recuperar informações existentes em documentos (CDP, 	<p>Porto de Belém</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recuperação da base do pavimento e execução de nova pavimentação na faixa do cais; - Desmontagem, catalogação e armazenamento dos guindastes veb-kranbau eberwalde; - Execução de levantamento geofísico e batimétricos; - Instalação de Câmara Frigorífica no porto; - Readequação arquitetônica e o remanejamento do fluxo de passageiros para o Armazém 9; e, - Proposição de um Terminal Hidroviário de Passageiros e Cargas. - Aprovação do EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do Terminal de Contêineres. <p>Porto de Vila do Conde</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construção de nova portaria de acesso ao Porto de Vila do Conde; - Ampliação do Terminal de Múltiplo 	<p>Atividades realizadas - 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboração de Perfil Profissiográfico Previdenciário - PPP; • Inspeção de segurança nos Portos de Belém, Miramar e Vila do Conde; - Acompanhamento dos planos de ação do programa de riscos ambientais das unidades portuárias; - Realização de manutenção de primeiro nível e segundo nível nos extintores de incêndio das unidades portuárias; - Realização do treinamento teórico-prático das equipes de brigada de incêndio do Porto de Belém, Terminal de Miramar, Terminal de Outeiro e Edifício Sede; - Acompanhamento do contrato de avaliação e identificação de fonte(s) de emissão de GLP no complexo petroquímico do terminal de Miramar; - Acompanhamento do contrato de elaboração do PGR – Plano de

<p>2011); e, - Implantação do Projeto “Porto Sem Papel”, objetivando promover a integração e a desburocratização dos procedimentos de estada dos navios nos portos brasileiros, pela implantação do Sistema Concentrador de Dados Portuários (SEP, 2011, CDP, 2012a).</p>	<p>Uso 1 – TMU 1, contemplando o alargamento do píer 300, construção do píer 400 e a duplicação da ponte de acesso; • Novo Sistema de Combate a Incêndio do Porto de Vila do Conde; • Manutenção corretiva, preventiva e preditiva de instalações elétricas em sistemas elétricos; • Fornecimento e instalação de 04 balanças rodoviárias eletrônicas; Porto de Santarém - Reforma da sede administrativa; - Adequação de área portuária e construção do terminal de passageiros; e, - Aprovação do EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal. Terminal Petroquímico de Miramar - Organização de segurança para elaboração de análise de risco e plano de segurança pública portuária; - Elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e Programa de Arrendamento, incluindo Itaituba e Altamira; - Execução de levantamento geofísico e batimétricos de dupla frequência do terminal; - Construção do dolphin de Miramar obra em execução, orçada em R\$ 5.6 milhões; Terminal Portuário de Outeiro - Manutenção corretiva, preventiva e preditiva de instalações elétricas em sistemas elétricos; - Recuperação da cerca limítrofe, parte do talude e instalação de portão metálico; - Execução de levantamento geofísico e batimétricos de dupla frequência;e, - Aprovação do Projeto do EVTEA, do Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal.</p>	<p>Gerenciamento de risco e PAE – Plano de Ação de Emergência do Porto de Belém, Terminal de Miramar e Porto de Vila do Conde; - Realização do Treinamento de Prevenção de Acidentes para os Portos de Belém, Terminal de Miramar, Outeiro e Edifício Sede; - Acompanhamento do processo de aquisição de EPI – Equipamento de Proteção Individual das unidades portuárias; - Acompanhamento das atividades de segurança do trabalho dos contratos das empresas contratadas das obras de melhorias de infraestrutura do Porto de Belém, Terminal de Miramar, Outeiro e Porto de Vila do Conde; Atividades proposta - 2012 - Implantar o Grupo de Brigada de Incêndio em todas as unidades portuárias e do Edifício Sede; - Implantar as diretrizes de padronização das rotinas de Saúde e Segurança do Trabalho; - Revisar e atualizar o PPRA – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais das unidades portuárias; - A implantação, a partir de março de 2011, de um novo Turno Ininterrupto de Revezamento nos Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém e Terminal de Miramar; - A aprovação do Programa de Participação nos Lucros e Resultados; - Estruturação do novo PCS – Plano de Cargos e Salários; - Elaboração do Plano de Demissão Voluntária Incentivada - PDVI, com previsão de implantação em 2014; - PPP – Perfil Profissiográfico Previdenciário: de modo a organizar e a individualizar as informações contidas em seus diversos setores ao longo dos anos, impedindo condenação em ações judiciais indevidas relativas a seus trabalhadores, realizados na admissão, demissão, transferência e aposentadoria; - Elaboração do Manual de Recursos Humanos, a ser implantado a partir de abril de 2012: - Treinamento direcionado ao desenvolvimento das competências organizacionais, técnicas Comportamentais; - Melhoria no acompanhamento do controle de férias, com a implementação da Programação anual de férias; e, - Implantação do Relógio de Ponto Eletrônico – REP: • Análise do gerenciamento de pessoal nos portos; • Análise da escala e/ou turno administrativo, inclusive com ênfase na intra jornada - Implantação da nova escala de revezamento, iniciada em março de 2011.</p>
---	--	--

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CDP (2012c).

Cabe assinalar que essas adequações e estratégias logísticas em operacionalização, como visualizado no quadro acima, são elementos da reestruturação produtiva da CDP (RODRIGUES,

CATRO, 2012b; RODRIGUES, 2012b), decorrente da expansão do grande capital sobre Amazônia oriental. Isso porque a CDP, através dos seus portos, está ligada a “redes de novas de estruturas de circulação”, (BAUDOUIN, 2003; BAUDOUIN et al., 2001), e que “*inscrivent une relation complexe et antagonique [e conflitiva] entre stratégies des firmes globales e logiques de développement des territoires [...]*” (BAUDOUIN et al., 2001, p.180).

As estratégias de firmas globais e lógicas de desenvolvimento territoriais se entrelaçam no próprio processo de ambientalização empresarial. Lógicas que se manifestam na CDP com a inserção da Educação Ambiental¹⁵ junto aos trabalhadores, como forma de engajamento participativo do trabalhador para o gerenciamento ambiental¹⁶ e a obtenção de licenças ambientais, assim como pela necessidade de acumulação (permanente) de capital simbólico, para blindar e legitimar o *modus operandi*, e as novas-velhas políticas econômicas de integração e de controle do território amazônico, que se configuram como nocivas às dinâmicas econômicas e ambientais seculares da região (RODRIGUES, 2012b).

Outro exemplo, desse novo reposicionamento do “setor portuário” (*aleator*¹⁷ portuário) de ajustamento para receber esses megaempreendimentos é a construção do índice de gestão ambiental criado pela ANTAQ/Gerência de Meio Ambiente (GMA) para medir a qualidade da gestão ambiental nos portos, e deverá ser aplicado, em 29 portos públicos. Esse índice terá quatro indicadores: econômico-operacional, sociológico-cultural, físico-químico e biológico-ecológico, que têm por objetivo avaliar a governança ambiental, a gestão das operações portuárias, a educação e saúde pública, o consumo de água, a qualidade do ar e ruído e a biodiversidade (monitoramento da flora e fauna na área do porto e entorno). Cada um dos indicadores globais terá um peso na avaliação: o econômico-operacional, representará 59% do total; o físico-químico, 22%; o sociológico-cultural, 14%; e o biológico-ecológico, 5% (ANTAQ, 2012b).

5. Considerações Finais

Nos últimos cinco anos ocorreram investimentos gigantescos em políticas (sócio)territoriais em infraestrutura no Brasil, entre eles, no setor de transportes (hidroviário, ferroviário e rodoviário), em terminais interiores e portos, sobretudo na Amazônia (RODRIGUES; CASTRO, 2012a). Estratégias essas reproduzidas em políticas, programas e projetos (sob a mesma orientação), como o PAC, o PNLT e o IIRSA.

A CDP se insere nesse contexto de investimentos estratégicos em infraestrutura por ser responsável pela administração e exploração dos portos públicos paraenses, e por serem esses portos eixos de articulação nacional-global de fluxos materiais e imateriais intra/extraescalar, ou como enfatiza Martener-Peyrelongue (2004; 1999), que os portos de hoje passam a serem gestores e articuladores, no tempo e no espaço, de fluxos que abastecem processos territorialmente dispersos e fragmentados.

A CDP então é (uma) “plataforma logística” do capital na Amazônia Oriental (além da Pan-amazônia), por ser armazenadora logística fixa e/ou temporária das mercadorias por meio dos seus portos (pautado no modelo *Just-in-time*), como também por ser uma facilitadora dos fluxos econômico-financeiros, pela integração a *supply chain mundial*. Tudo isso em benefício da acumulação de capital por empresas parceiras no processo de mundialização de trocas.

Assim como aduz Rodrigues e Castro (2012a), os investimentos em portos e terminais na Amazônia possibilitam avanços na área de logística global, pela proximidade física da área de extração/produção de mercadorias e recursos naturais, principalmente porque os custos logísticos em combustíveis, fretes e seguro diminuiriam muito se essas mercadorias fossem exportadas pelos portos da Amazônia oriental do que pela região Sudeste.

Referências

- ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?>>. Acesso em: 17 maio 2011.
- ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Panorama Aquaviário**. V.6, ago 2011. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/ PanoramaAquaviario6.pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/PanoramaAquaviario6.pdf)>. Acesso em: 07 Jan. 2012.
- ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **GMA apresenta índice de gestão ambiental ao diretor Pedro Brito**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Noticias_Det.asp?DSTitulo=GMA%20apresenta%20EDndice%20de>

%20gest%E3o%20ambiental%20ao%20diretor%20Pedro%20Brito&IDNoticia=22549>. Acesso em: 03 Jan. 2012c.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Brito defende saída de grãos pelos portos de Vila do Conde e Itaqui, na Intermodal 2013**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 22 abr.2013.

ANTUNES, D. S. **Projetos de inserção competitiva na globalização e evolução das relações cidade-porto no Rio de Janeiro**. 100f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

BAUDOIN, T. et al. Mondialisation et mobilisations productives de la ville. **Espases et Sociétés**, v. 2-3, p. 179-210, 2001.

BAUDOIN, T. Territórios produtivos, empresas multinacionais e estados na logística mundial. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. (Org.). **A mobilização produtiva dos territórios: Instituições e logística do desenvolvimento local**. 1ª ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p.25-42.

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. O Sistema Portuário Brasileiro. **Informe Infra-Estrutura**, n.2, p.1-7, 1996.

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Arrendamentos portuários. **Cadernos de Infra-Estrutura**, n.16, p.1-30, 2001.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento: Volume III – Regiões de Referência**. Brasília: MP, 2008. 146 p.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Assuntos Estratégicos. **Brasil 2022: Trabalhos Preparatórios**. Brasília: Presidência da República, SAE, 2010. 408 p.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral. **Plano Nacional de Mineração 2030 (PNM - 2030): Geologia, Mineração e Transformação Mineral**. Disponível em: <http://www.mme.gov.br/sgm/galerias/arquivos/plano_duo_decenal/Plano_Nacional_de_Minerao_2030___Consulta_Publica_10_NOV.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2011a.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento - Relatórios por Estado**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/relatorios/estaduais>>. Acesso: 17 jun. 2011b.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento - Investimentos por regiões – Norte**. Disponível em: < <http://www.brasil.gov.br/pac/investimentos/por-regioes/norte>>. Acesso em: 18 jun. 2011c.

BRASIL. **Lei nº 12.593, de 18 de Janeiro de 2012. Institui o Plano Plurianual da União para o período de 2012 a 2015**. Brasília, 2012.

CASTRO, E. M. R. de. Dinâmica socioeconômica e desmatamento na Amazônia. **Novos Cadernos NAEA**, v.8, n.2, p.5-39, 2005.

CASTRO, E. M. R. de. Fronteira e territorialidades: atores locais e conexões transnacionais. In: FELDMAN, S.; FERNANDES, A. (Org.). **O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Bahia: EDUFBA, 2007.

CASTRO, E. M. R. de. Expansão da fronteira, mega projetos de infraestrutura e integração sulamericana. **Caderno CRH**, Dossiê Amazônia, v.23, n.64, p.45-61, 2012.

CASTRO, N. R. de; LAMY, P. A Desregulamentação do setor transportes: o caso do subsetor portuário. **Texto Para Discussão**, n.284, p.1-45, 1992.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Relatório de Gestão do Exercício de 2000**. Belém, 2001.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Relatório de Gestão do Exercício de 2007**. Belém, 2008.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Informativo docas do Pará**, Ano XVIII, n. 208, 2009.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Relatório de gestão do exercício de 2009**. Belém, 2010.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Relatório de Gestão do Exercício de 2010**. Belém, 2011a.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. Portos paraenses recebem visita do Ministro da SEP. **Informativo Docas do Pará**, Belém, p.1, mar. 2011b.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Autoridade Portuária**. Disponível em: <<http://www.cdp.com.br/index.php>>. Acesso em: 30 Mar. 2012a.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR): Unidade Portuária de Belém, Vila do Conde e Santarém**. Belém: CDP, 2012b (impresso).

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Relatório de gestão do exercício de 2011**. Belém, 2012c.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Informativo CDP**. Disponível em: <http://www.cdp.com.br/informativo_cdp.php>. Acesso em: 30 Mar. 2012d.

CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Relatório de Gestão do Exercício de 2012**. Belém, 2013.

CHESNAIS, F. Rumo a uma mudança total dos parâmetros econômicos mundiais dos enfrentamentos políticos e sociais. **Outubro**, n.1, p.7-31, 1998.

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

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

HWANG, C.-C.; CHIANG, C.-H. Cooperation and competitiveness of intra-regional container ports. **Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies**, v.8, p.2283-2298, 2010.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Portos Brasileiros: diagnóstico, políticas e perspectivas. In: **Infraestrutura econômica no Brasil:** diagnósticos e perspectivas para 2025. Brasília: IPEA, 2010. p.457-512.

IIRSA. **Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana.** Disponível em: <<http://www.iirsa.org/index.asp?CodIdioma=ESP>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

JUHEL, M. H. Globalisation, privatisation and restructuring of ports. **International Journal of Maritime Economics**, v.3, p.139-174, 2001.

LEITÃO, K. O. **A dimensão territorial do Programa de Aceleração do Crescimento:** um estudo a partir do PAC no Estado do Pará e o lugar que ele reserva a Amazônia no desenvolvimento do país. 2009. 285f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)- Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

LIMA, E. T.; CARVALHO JR, M. C. de. Ações para acelerar a expansão das exportações. **Revista do BNDES**, v.7, n.14, p.253-272, 2000.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. **EURE**, v.25 n.75, p. 103-120, 1999.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. Articulación territorial de los puertos mexicanos em el contexto de cadenas productivas globalizadas. **Diseño y Sociedad**, [s.n], p.1-8, 2004.

MÉSZÁROS, S. **Para além do capital:** rumo a uma teoria da transição. São Paulo: Boitempo, 2002.

MONIÉ, F. Logística de transporte, modernização portuária e inserção competitiva do Rio de Janeiro na economia global. **Território**, Ano 6, n.10, p. 9-31, 2001.

MONIÉ, F. Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. (Org.). **A mobilização produtiva dos territórios:** Instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p.57-80.

MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística:** diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p.299-330.

MOTA, J. A.; GAZONI, J. L. Plano Amazônia Sustentável: interações dinâmicas e sustentabilidade ambiental. **Texto Para Discussão**, n.1731, p.7-29, 2012.

NOTTEBOOM, T. E.; RODRIGUE, J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy & Management**, v.2, n.3, p. 297-313, 2005.

NOTTEBOOM, T.; WINKELMANS, W. Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge?. **Maritime Policy & Management**, v.28, n. 1, p.71- 89, 2001.

OLIVEIRA, C. do C. **O processo de modernização dos portos brasileiros na década de 90.** 168 f. Dissertação (Mestrado em Economia)- Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade de Campinas, Campinas, 2000.

PETTIT, S. J.; BERESFORD, A. K. C. Port development: from gateways to logistics hubs. **Maritime Policy & Management**, v.36, n.3, p.253-267, 2009.

ROBINSON, R. Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. **Maritime Policy & Management**, v.29, n.3, p.241-255, 2002.

RODRIGUE, J.-P. Globalization and the synchronization of transport terminals. **Journal of Transport Geography**, v.7, p.255-261, 1999.

RODRIGUE, J.-P.; NOTTEBOOM, T. The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships. **Maritime Policy & Management**, v.36, n.2, p.165-183, 2009.

RODRIGUES, R. C. A. **Modernização portuária e rede logística** - o porto de Sepetiba/Itaguaí como vetor de desenvolvimento no território fluminense. 2007. 233f. Tese (Doutorado em Geografia) -

Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007a.

RODRIGUES, J. C. **Educação Ambiental e Estratégias Empresariais na Área Portuária: um estudo da Companhia Docas do Pará (CDP)**. 2012. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012b.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Transporte hidroviário, terminais interiores e portos na Amazônia: uma análise sobre seus papéis nas políticas públicas territoriais. In: **5º Encontro da Rede de Estudos Rurais**, Belém: Rede de Estudos Rurais, 2012a. v. 1. p. 1-15.

RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Reestruturação Produtiva no Sistema Portuário Brasileiro: um estudo da Companhia Docas do Pará. In: **V Encontro de Ciências Sociais do Norte e Nordeste (V CISO)**, Teresina: CISO, 2012b. V.1, p.1-23

SEP - SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/>>. Acesso em: 30 jun 2011.

SILVA, G. Logística e território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logísticas do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.p.81-98.

SONG, D.-W.; PANAYIDES, P. M. Global supply chain and port/terminal: integration and competitiveness. **Maritime Policy & Management**, v.35, n.1, p.73-87, 2008.

TOVAR, A. C. de A.; FERREIRA, G. C. M. A Infra-Estrutura Portuária Brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. **Revista do BNDES**, v.3, n.25, p.209-230, 2006.

VIEIRA, B. M. **Empresas públicas e sociedades de economia mista no direito brasileiro**. Disponível em: <http://www.franca.unesp.br/Barbara_Marques_Vieira.pdf>. Acesso em: 22 Mar 2011.

¹ Agradecemos: a Fundação Amazônia Paraense de Amparo à Pesquisa (FAPESPA) e a Profª M.Sc. Juliene do Socorro Cardoso Rodrigues pela revisão ortográfica e gramatical desse artigo.

² Como também visualizadas sub-programas como: Plano Nacional de Viação (Lei nº 11.772/2008), Política Nacional de Transporte Hidroviário (revisada em 2010), Plano Nacional de Energia 2030 e Matriz Energética Nacional 2030, em 2007; Política Nacional de Aviação Civil, em 2009 (Decreto nº 6.780/09), Plano Hidroviário Estratégico, em 2010 (BRASIL, 2010) e o Plano Nacional de Mineração 2030 (BRASIL, 2011a). No contexto regional, o Plano Amazônia Sustentável, o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu e o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da BR-163 (BRASIL, 2010).

³ São empresas que aliam o poder público com o privado, ou seja, são as empresas em que o Estado participa com capital, direito a voto e é acionista majoritário. Além de possuir o poder de controle, toma medidas que estão previstas em seu regulamento: indicação, nomeação ou promoção, pelo Ministro, da eleição dos dirigentes das empresas estatais; designação dos representantes do Governo nas assembleias gerais e órgãos de administração ou controle da entidade; recebimento de relatórios, boletins, balanços e balancetes; aprovação de contas, relatórios e balanços (pelo Tribunal de Contas da União); fixação das despesas de pessoal, de administração, de gastos com publicidade, divulgação e de relações públicas; realização de auditoria e avaliação periódica de rendimento e produtividade, bem como intervenção na pessoa, por motivo de interesse público (VIEIRA, 2011).

⁴ Secretaria responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos (SEP, 2011).

⁵ Segundo Grand Jr (2009) o Brasil a partir de final da década de 1980 orienta suas políticas públicas para o setor portuário por meio: da dissolução da PORTOBRÁS (Empresa de Portos do Brasil S.A) em 1990 -, órgão governamental que centralizava a gestão dos portos brasileiros; e, a reformulação dos marcos regulatório para o setor (a lei 8630/1993 é ilustrativa) (MONIÉ, 2011). Segundo Diéguez (2007), ao mesmo tempo essa "lei" introduziu dispositivos jurídicos fundamentais: a transferência de parte das operações para a iniciativa privada na figura do operador portuário; a criação do Conselho da Autoridade Portuária e do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) para respectivamente, deliberar, consultar e normatizar as atividades intraportuária e desburocratizar o setor; e, o OGMO para oferecer a força de trabalho e por arrecadar e repassar os valores de remuneração e encargos aos trabalhadores (ANTUNES, 2009; DIÉGUEZ, 2007).

⁶ Segundo Jhuel (2001), os portos são fontes habituais de injeção de capitais, de alívio financeiro e além dos países não terem outra escolha se não cortar custos operacionais, e para explorar outras fontes de renda, e ao mesmo tempo cumprindo a imposição de grupos econômicos (como o FMI e o Banco Mundial) a todos os devedores a realizarem reformas de cunho neoliberal.

⁷ Principalmente com entrada da participação privada houve: 1) aquisição de equipamentos novos e mais produtivos; 2) redução do tempo de espera e de permanência dos navios; 3) promoção da concorrência entre terminais e entre portos, por meio do arrendamento das instalações e de terminais; 4) adequação a quantidade de mão-de-obra na operação portuária; e por fim, 5) diminuição das despesas com manuseio e as tarifas portuárias, de serviços de praticagem (e consequentemente aumento da produtividade e no desempenho dos portos) (TOVAR; FERREIRA, 2006; OLIVEIRA; 2000).

⁸ Cabe assinalar segundo Brasil (2012), será destinado R\$ 1.526.808.470, para adequação de estruturas de acostagem e de operação de cargas no Porto de Vila do Conde (PA) (com de data início: 28/10/2009, e data término: 31/12/2015). Além disso, há outros projetos que, apesar de não ser introduzida na CDP, esta é impactada sistemicamente (na logística paraense) por esses investimentos na "integração produtiva". Os projetos são: acesso ao Porto de Vila do Conde pela pavimentação PA-150, com valor de R\$ 968 milhões (SEP, 2011); Construção de Eclusas no Rio Tocantins (R\$ 965,5 milhões); Hidrovia do Tocantins - derrocagem (R\$577,4) e dragagem (R\$ 74 milhões); Terminal Hidroviário de Breves (R\$ 2 milhões), Terminal Hidroviário de

Monte Alegre (R\$ 0,5 milhões), Terminal Hidroviário de Santarém (R\$ 1,5 milhões) e financiamento de 64 embarcações no Pará no valor de R\$ 348,5 milhões (vindos do Fundo da Marinha Mercante) (BRASIL, 2011b).

⁹ Segundo Rodrigues (2007a), esses componentes logísticos – estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos são vistos como elementos catalisadores dos novos arranjos produtivos e de importante papel integrador dos diferentes aspectos da produção, configurando uma reestruturação do território paraense aos processos globais de organização capitalista (LEITÃO, 2009), ou seja, macrovetores de circulação do sociometabolismo (MONIÉ, 2003), mas não podem ser reduzidos à integração modal advinda dos megaempreendimentos, como o PAC e o IIRSA.

¹⁰ Essas estratégias seriam dadas pelas políticas integradas de logística territorial, que, dialogando com Monié (2001), seria a “[...] a capacidade de criar sinergias entre atores e articular estas diferentes atividades confere eficiência e produtividade à cadeia logística” (MONIÉ, 2001, p.13). Por isso, os vultosos investimentos do PAC, PDP e do IIRSA também nos modais de transporte, como enfatiza Mészáros (2002, p.111), o capital tem “[...] a necessidade de criar a circulação como empreendimento global das estruturas internamente fragmentadas do sistema do capital ou, em outras palavras, a procura de alguma espécie de unidade entre *produção e circulação* [...]” para ampliação e acumulação de capital.

¹¹ Esses terminais são elementos fundamentais do PAC, pois, os 74 terminais do PAC na Amazônia Legal possibilitariam avanços na área de logística global, no armazenamento temporário nos terminais (modelo *Just-in-time*) para barateamento de remessas, devido a tarifas de estocagem mais em custo do que portos organizados, e circulação dos fluxos, pela proximidade física da área de extração/produção de mercadorias e recursos naturais, facilitador para uma sincronização suave entre modos de transporte, transportadores e serviços de logística e, conseqüentemente, a sincronização entre operações marítimas e de transporte terrestre (RODRIGUE; NOTTEBOOM, 2009).

¹² As “[...] Redes técnicas [que são redes logísticas], têm importante relação com a transformação das condições sociais, dos territórios e da ordem mundial, em particular. Para serem eficazes, as infraestruturas devem se inscrever em uma rede, materializada no solo (estradas de ferro, rodovias, vias navegáveis...) ou somente pelos pontos de troca (portos, aeroportos)” (RODRIGUES, 2007a, p.127).

¹³ Um elemento que corrobora isso é o “Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento Volume III – Regiões de Referência” elaborada pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, em que assim descreve analiticamente a apropriação e controle territorial: “O processo de globalização tende a comprimir o espaço-tempo e reduzir a importância do espaço físico, com a desvinculação das relações econômicas, sociais e políticas de suas condições locais e regionais prévias. [...] Nesse contexto, instituições supranacionais e multilaterais ganham peso, importância e influência sobre o espaço nacional, a exemplo do que vem acontecendo na Amazônia” (BRASIL, 2008, p.19).

¹⁴ Além desses novos, a CDP aprovou um termo de acordo operacional com o grupo COSIPAR - Companhia Siderúrgica do Pará, de continuidade de movimentação de cargas e descarga de ferro-gusa, coque, minério de ferro e carvão mineral no Porto de Vila Conde (PVC). Como também a aprovação do termo de acordo operacional com a empresa Votorantim Cimentos N/NE S/A (CDP, 2011; 2012a). E, por fim, um contrato operacional com uma empresa Chinesa, a *Xinni International Group*, com arrendamento de uma área do PVC para exportação de produtos agrícolas e minerais. Isso, segundo CDP (2011), faria a CDP aumentar sua receita em algo em torno de 25 milhões de reais.

¹⁵ Educação Ambiental é uma iniciativa de qualificação, com a finalidade de estimular o engajamento participativo. Principalmente para o gerenciamento de riscos, resíduos sólidos e efluentes líquidos (uma gestão ambiental dos negócios da empresa) como forma de evitar perder capital simbólico da empresa (em caso de uma possível acidente ambiental) e de seus parceiros com a falácia da humanização do capitalismo.

¹⁶ O trabalhador é projetado na concepção da empresa para ser capaz de empreender e entender a problemática ambiental em toda a sua complexidade, tanto na gestão do uso dos recursos ambientais quanto na identificação e tomadas de decisões para melhoria da qualidade do trabalho portuário e do meio ambiente (RODRIGUES, 2012b).

¹⁷ *Aleator* significa em latim, jogador de dados, jogador de profissão, ou seja, aquele que pode aproveitar os *áleas* para seus fins. *Alea* significa em latim jogo de sorte, jogo de dados, jogo de azar, risco, sorte e incerteza.