



Corredores logísticos estratégicos para exportação de soja e desenvolvimento local: estudo de caso da agenda mínima no distrito de Miritituba, no Pará

Rafael Henrique Dias Manzi¹
Nayá Sheila da Fonseca²

Recebido em: 27-12-2023

Aceito em: 25-02-2023

Resumo

O Brasil consolidou-se como um dos principais produtores e exportadores de grãos nas últimas duas décadas. Os ganhos de produtividade da agricultura e o aumento da demanda externa por commodities agrícolas impulsionaram as exportações brasileiras. Essa expansão da produção está ocorrendo em grande medida na região centro-oeste que possui maiores desafios logísticos em virtude das distâncias geográficas dos principais portos brasileiros. Nesse contexto, os corredores logísticos estratégicos se constituem em elementos fundamentais para a competitividade dos produtos brasileiros no exterior. Além disso, a implantação de infraestrutura de transportes deve resultar em ganhos econômicos nas regiões onde ocorre os empreendimentos estão localizados. Este trabalho pretende examinar o eixo do Tapajós – Corredor Logístico Norte – com o objetivo de monitorar as ações implementadas em parceria entre o setor privado e público no distrito de Miritituba – município de Itaituba com foco nos documentos que originaram a agenda mínima. A pesquisa demonstrou que o estabelecimento de uma agenda foi um importante instrumento para a geração de resultados voltados ao desenvolvimento na região. Contudo, alguns aspectos receberam pouca importância no processo de formulação e a concretização de ações mais estruturais não foram executadas em virtude de problemas na articulação entre os atores envolvidos e da incapacidade do próprio setor público em promover as ações institucionais e legais para a realização de investimentos do próprio setor privado.

Palavras-chave: desenvolvimento regional; logística de transporte; corredores logísticos estratégicos; Miritituba.

Strategic logistical corridors for soybean exports and local development: a case study of the minimum agenda in the district of Miritituba, in Pará

Abstract

One of the main characteristics of the Brazilian economy since the beginning of economic opening in the 1990s is the internationalization of the Brazilian economy. Agricultural productivity gains and increased foreign demand for agricultural commodities boosted the agricultural sector and Brazilian exports. In addition, this production expansion process is taking place in the Midwest region, which has greater logistical challenges. In this context, strategic logistical corridors are fundamental elements for the competitiveness of Brazilian products abroad. In addition, the implementation of these undertakings should result in economic gains in the regions where cargo transshipment occurs. This work intends to examine the Tapajós axis of the Northern logistics corridor with the objective of monitoring the actions implemented in partnership between the private and public sectors in the district of Miritituba - District of Itaituba. For this, the main documents and actions established from the minimum agenda, which was established between the private sector and the public power, will be examined. The research demonstrated that the establishment of an agenda was an important instrument for the generation of results aimed at development in the region. However, some aspects received little importance in the formulation process and the implementation of more structural actions were not carried out due to problems in the articulation between the actors involved and the inability of the public sector itself to promote institutional and legal actions for carrying out investments of the private sector itself.

Keywords: regional development; transport logistics; strategic logistical corridors; Miritituba.

¹ Doutorado em relações internacionais pela Universidade de Brasília (UnB). Professor do Mestrado Profissional em Desenvolvimento Regional no Centro Universitário Alves Faria. E-mail: rafaelmanzi@hotmail.com

² Mestrando em Desenvolvimento Regional e Políticas Públicas pelo Centro Universitário Alves de Faria. E-mail: nayasheila@gmail.com

1 Introdução

O setor agropecuário se tornou um dos principais responsáveis pelos ganhos de produtividade na economia brasileira a partir da década de 1990 (LOPES; LOPES; ROCHA, 2017). A expansão da produção agrícola coincidiu em certa medida com o superciclo das commodities internacionais e transformou o Brasil em um dos principais exportadores globais de grãos – com destaque para o complexo soja. Entre 2000 e 2020, a produção de grãos saltou de 81 milhões de toneladas em 2000, para 246 milhões em 2020 (EMBRAPA, 2022). As exportações de sementes, grãos (soja, milho, arroz) e frutas saltaram no agregado de US\$ 2.2 bilhões em 2000, para valores ao redor de US\$ 45.8 bilhões em 2022 (COMEXSTAT, 2022). O principal produto que ganhou participação na pauta de exportação do setor agrícola foi a exportação de soja e derivados com o Brasil se tornando o maior exportador de soja global.

Esse cenário expôs a importância da logística enquanto fator determinante da competitividade dos produtos brasileiros no exterior. Os custos logísticos envolvem diversos itens: custos de transporte, armazenagem, estoque, transbordo da carga, portuários e tributários (BATALHA; KUSSANO, 2012). Porter (1999) enfatiza que, além dos elementos de infraestrutura, também é imprescindível que sejam encontradas outras estratégias de competitividade. Quanto a este aspecto, a eficiência do transporte multimodal depende de organização e gestão, fatores que vão determinar a rivalidade interna entre empresas produtoras, destacando as que possuem maior capacidade de planejamento e execução, o que requer conhecimentos técnicos específicos e uma sinergia com os serviços envolvidos, sejam públicos ou privados.

O *World Economic Forum* construiu um ranking global para mensurar a competitividade entre as nações a partir de diversas variáveis. Um dos itens para determinar a competitividade de um país é a infraestrutura. No relatório de 2019, foi atribuída ao Brasil um score total de 61 pontos (0 – 100), que colocou o Brasil na posição 71 do ranking global, que é constituído por 141 países. No caso do subitem infraestrutura de transporte, o Brasil recebeu a nota 45.6 pontos, que colocou o país na posição 85 dentro do ranking global. Assim, na questão relacionada a infraestrutura de transportes, o Brasil está em uma posição intermediária em nível global e abaixo da própria média em outros indicadores que o país foi avaliado. Assim, esse item é fundamental para impulsionar a competitividade global do país em virtude da própria extensão e dimensão geográfica do território brasileiro (WORLD ECONOMIC FORUM, 2020).

No caso específico do transporte da soja para a exportação, a temática acerca da logística ganhou ainda maior importância em virtude de a produção agrícola ter aumentado na região

centro-oeste que está localizada em distâncias geográficas mais longas em comparação a região sul ou sudeste. Segundo dados da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), a produção de soja e milho acima do paralelo 16³ quase triplicou entre 2009 e 2020. Esse cenário implica no aumento da importância da logística para a competitividade da soja brasileira no exterior à medida que a produção tende a aumentar em regiões mais distantes geograficamente das tradicionais rotas de escoamento utilizada pelos agricultores do centro-sul brasileiro. No mesmo período, as exportações de soja e milho a partir de portos do Corredor Logístico do Norte cresceram ao redor de 478% (CNA, 2021).

A temática envolvendo a logística é recorrente no debate brasileiro em virtude principalmente das dimensões geográficas do Brasil. O próprio Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) lançou o projeto “Corredores Logísticos Estratégicos” com o objetivo de mapear, caracterizar e planejar ações de curto, médio e longo prazo nas principais rotas de transportes no Brasil. Em 2017, foi publicado o primeiro relatório denominado de “Corredores Logísticos Estratégicos. Volume I – Complexo de Soja e Milho” que apresentou um diagnóstico sobre o setor de transporte de soja e milho em território nacional.

O relatório identificou e caracterizou a existência de quatro corredores logísticos voltados ao transporte do complexo soja e milho: Norte, Sul, Sudeste e Nordeste. A principal rota de escoamento para exportação é feita por meio do corredor sul (45% do total). De todo modo, o corredor norte que tinha menor importância está ganhando cada vez maior participação no escoamento de soja e milho para o mercado internacional em virtude principalmente do crescimento da produção Mato Grosso e região (MTPAC, 2017).

Nesse cenário, o planejamento e criação de grandes empreendimentos de transporte de grãos tem como objetivo central melhorar a eficiência logística dos grãos produzidos no Brasil. A prevalência do transporte rodoviário em um país de dimensões continentais e a existência de uma infraestrutura deficiente acarretam uma perda de competitividade do país no exterior⁴. No caso do transporte de commodities como a soja, o caso ainda é mais emblemático em virtude da

³ O paralelo 16 é uma linha imaginária utilizada para servir de parâmetro geográfico. O paralelo 16 é normalmente utilizado para distinguir geograficamente o centro-oeste brasileiro em duas regiões. O termo tem sido utilizado para definir a expansão do setor agrícola principalmente no norte do centro-oeste no Estado do Mato Grosso.

⁴ Em fevereiro de 2021, a ocorrência de chuvas além do previsto e a má conservação da malha rodoviária resultaram em um congestionamento de caminhões na BR – 230 a poucos quilômetros do distrito de Miritituba. O congestionamento chegou a formar uma fila com 3 mil veículos que resultou em atraso no embarque das cargas nas ETC's de Miritituba. Esse é um exemplo de como a deterioração da infraestrutura de transportes resulta em prejuízos econômicos ao Brasil.

ineficiência do modal rodoviário para transportar a produção até os portos brasileiros (MARTINS; CAIXETA FILHO, 1999)

Além de questões relacionadas a logística dos transportes, a implantação de corredores logísticos estratégicos tem impactos locais principalmente nas cidades onde são feitas as operações de transbordo de cargas ou se tornaram entroncamento dos modais. Ou seja, é importante destacar que, para que a eficiência na logística de transporte surta efeitos positivos, não apenas do ponto de vista da competitividade no mercado externo, devem ser considerados como esses projetos podem contribuir com o desenvolvimento regional.

O relatório do MTPAC mapeou a existência de três eixos de corredores logísticos no Norte que são utilizados para o escoamento da produção de soja principalmente do centro-oeste brasileiro: Eixo madeira, Tapajós e Tocantins. No caso do Tapajós, foram iniciadas as construções de Estações de Transbordo de Cargas (ETCs⁵) no distrito de Miritituba – cidade de Itaituba – em 2013. As ETCs recebem as cargas que são transportadas pela rodovia BR - 163 até o distrito de Miritituba.

A instalação das ETCs na região transformou o distrito de Miritituba em um importante *hub* para a exportação da soja brasileira que é destinada para o mercado externo com a atração de novos investimentos e geração de empregos na região. Em 2013, foi assinado um termo de compromisso entre empresas do setor privado e o poder público denominado de “agenda mínima”. A agenda previu a realização de diversas ações voltadas a promoção do desenvolvimento na região a partir da atuação em conjunto do poder público e setor privado. Nesse sentido, a chegada desses novos investimentos traz alguns questionamentos sobre os impactos para a comunidade local. Em que medida, as ações planejadas pelo poder público e setor privado denominadas de agenda mínima representam ações com potencial de alterar as condições socioeconômicas a partir da instalação do corredor logístico na região? As ações definidas pelos atores locais (Município, Estado, Associações) e empresas privadas para impulsionar o desenvolvimento local a partir da agenda mínima estão sendo cumpridas com no caso específico de Miritituba, no estado do Pará?

Deste modo, o principal objetivo do trabalho é examinar as ações relacionadas ao planejamento e cumprimento das ações estabelecidas entre o poder público e privado. Assim, além do referencial teórico, foi realizado um levantamento de dados existentes em estudos

⁵ Os terminais ou estações de transbordo de cargas – ETCs são estruturas que possuem a finalidade de convergir fluxos, localizadas em pontos de passagem de modais de transporte e podem tornar locais concentradores de atividades econômicas correlatas, produzindo empregos diretos e indiretos.

acadêmicos e nas documentações oficiais entre os representantes do setor público e o sindicato das empresas que operam ETCs no distrito de Miritituba com o objetivo de monitorar as ações realizadas no âmbito da agenda mínima.

O trabalho está dividido em duas seções, além desta introdução. A primeira contextualiza a importância do eixo do Tapajós e descreve as ações planejadas voltadas para impulsionar o desenvolvimento local a partir do estabelecimento de uma agenda mínima. A segunda apresenta e monitora os dados consolidados sobre a execução dessa agenda mínima, com o objetivo de apresentar os principais resultados dessas ações. Nessa seção é realizado também uma análise das ações implementadas entre o poder público e o setor privado para a promoção do desenvolvimento local da região.

2 Eixo do Tapajós como corredor logístico do arco norte e a construção da agenda mínima

O eixo do Tapajós tornou-se uma das principais rotas de escoamento para exportação de soja dentro do corredor logístico norte (Figura 1). O eixo do Tapajós é composto pelo modal rodoviário e aquático. O transporte rodoviário é realizado entre as cidades de Sorriso – MT e Miritituba - PA⁶ de onde a soja é embarcada no rio Tapajós para outros três portos: Santarém, Santana e Belém/Barcarena com destino ao mercado externo.

A importância estratégica de escoamento da soja dessa região pode ser percebida também a partir do projeto da construção da Ferrovia Ferrogrão (EF-170) que pretende conectar o município de Sinop e o distrito de Miritituba com uma distância total de 933 quilômetros e investimentos, entre R\$ 8 e 12 bilhões de reais. A ferrovia poderá tornar ainda mais competitivo o custo do transporte da soja para a exportação e consolidar Miritituba com uma das mais importantes regiões de transbordo de carga do Brasil. As estimativas apontam que após a construção da ferrovia a região de Miritituba poderia fazer o transbordo de até aproximadamente 20 milhões de toneladas de grãos (VALOR ECONÔMICO, 2021).

As ETCs instaladas às margens do rio Tapajós, no Distrito de Miritituba, tem como finalidade o transbordo de cargas provenientes do centro-oeste brasileiro, que chegam por via transporte rodoviário (carretas bi-trens), para o transporte fluvial por meio de barcaças. A estimativa atual de movimentação de cargas por meio rodoviário é de, aproximadamente, 1.500

⁶ Miritituba é um distrito da cidade de Itaituba. O distrito está localizado na margem leste do rio Tapajós, onde estão instaladas as ETCs. Já Itaituba está localizada na margem oeste do Tapajós. A instalação das ETCs decorre de o modal rodoviário interligar o corredor do Tapajós a partir da margem direita do rio.

caminhões/dia, o que enseja uma série de demandas estruturais como alojamento, postos de triagem, logística de descarga e fiscalização de aproveitamento de grãos. (SHUBER; DE MORAES, 2019).

Figura 1 - Corredor Logístico Norte-Eixo Tapajós.



Fonte: Amazônia (2013).

A prestação de serviços nos terminais de transbordo pode ser variada e está relacionada às funções de escoamento do produto, por via fluvial, marítima ou ferroviária. Dentre os serviços estão o alojamento de caminhões, armazenagem (silos), montagem de produtos, oficinas mecânicas, aluguel e venda de equipamentos, por exemplo.

O impacto gerado pelo fluxo de caminhões no distrito de Miritituba-PA, assim como toda a infraestrutura criada para alojamento, carga e descarga, além dos complexos portuários, ocasionou mudanças significativas no cenário local, promovendo uma série de problemas advindos do crescimento urbano desorganizado e com infraestrutura deficitária para atender as demandas da população local e sazonal (SCHUBER, 2019)

Para Albuquerque *et al.* (2010) nos encontramos numa longa fase de transição tecnológica e reestruturação econômica e social, na qual as variáveis-chaves são a incorporação

de inovações estratégicas no tecido produtivo, assim como a qualificação dos recursos humanos, junto à adaptação institucional, sejam estas empresas privadas ou entidades públicas. Todos esses componentes decisivos devem ser atendidos por uma política de ajuste apropriada em seus contextos territoriais.

Segundo Garofoli (1994) os modelos de desenvolvimento abrangem a transformação da economia e da sociedade local em prol do desenvolvimento e indica como consequência pelo menos três grupos de fenômenos: **fatores externos**, que incidem profundamente na estrutura produtiva e social local, como decorrência do estabelecimento de um novo empreendimento (de relativa dimensão) de empresas externas; **fatores locais**, que colocam em movimento um processo de transformação da economia local, como o aparecimento de um novo empreendimento, aplicação de conhecimentos técnicos externos a recursos locais específicos, o que proporciona uma valorização dos recursos locais de mercado e, ainda, **reações a mudanças externas** (tecnológicas e organizativas) por meio de projetos de desenvolvimento local, prevalecendo o uso de instrumento de regulação social e com um processo de valorização de recursos locais que, preponderantemente, não passam pelo mercado, mas por formas de cooperação/colaboração entre empresas. Os fatores apresentados são discutidos na teoria sobre economia regional e nas variáveis constatadas em suas condições e especificidades socioeconômicas, o que justifica o processo de desenvolvimento planejado e executado por diversos atores e arranjos institucionais que agregue a realidade local.

Lota (2019) discorre que para promover o diálogo entre as estruturas formais do Estado brasileiro e as experiências de desenvolvimento local, por meio de políticas públicas institucionais, é necessário viabilizar o perfeito entendimento entre as partes, ou seja, torna-se indispensável pensar a articulação de responsabilidades entre diversos entes nacionais. O distanciamento entre os objetivos formulados e os resultados alcançados na adoção de políticas públicas pode ser amenizado a partir da compreensão das especificidades territoriais. Apesar de essa constatação parecer demasiadamente óbvia, o histórico de políticas de fomento ao desenvolvimento local e regional reitera a necessidade de rever a forma como essa relação tem sido construída.

Segundo Rocha e Bidarra (2021) os aspectos teóricos do desenvolvimento socioeconômico são observados a partir do início da década de 1990 na literatura acadêmica. Por outro lado, trabalhos científicos focados nos impactos ambientais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte surgem com maior intensidade a partir de 2005. O autor acrescenta,

ainda, que há uma tendência recente de analisar de forma conjunta as duas áreas nos estudos sobre desenvolvimento.

O ponto focal de análise está na elaboração de metodologias multicritério para a avaliação das políticas públicas de investimento em infraestrutura de transporte, que incorporem, além dos aspectos econômicos, questões sobre o desenvolvimento social e o impacto ambiental decorrente de investimentos na área onde esses investimentos são realizados (PIMENTA; NARDELLI, 2015).

O *World Commission on Environment and Development (WCED)*⁷ de 1987, oficializa o primeiro entendimento de desenvolvimento sustentável como sendo: “desenvolvimento que atenda às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades”. A partir deste entendimento, o desenvolvimento somente será considerado sustentável se conseguir perpassar os entraves, isto é, torna-se indispensável desenvolver na localidade, uma postura proativa, que garanta seu próprio equilíbrio a partir de aspectos econômicos, sociais e ambientais.

Nesse espectro, o próprio Banco Mundial tem buscado desenvolver metodologias de avaliação de impactos a partir de dimensões que busquem alcançar os escopos da agenda do desenvolvimento sustentável. O relatório do Banco Asiático de Desenvolvimento e Banco Mundial (2018) “The Wider Economic Benefits (WEB) of transports corridors in South Asia” traz uma proposta metodológica a partir de indicadores objetivos para mensurar e induzir políticas que impliquem em uma ampliação dos benefícios econômicos (Wider Economic Benefits) nas regiões onde esses investimentos estão localizados (Quadro 1). A importância do tema pode ser também observada a partir de Roberts *et al* (2018) que observou um crescimento de estudos a partir da década de 2000 voltados a analisar e mensurar os impactos dos corredores logísticos com o objetivo de melhorar os diagnósticos voltados a promoção do desenvolvimento regional.

Como é possível inferir a partir do quadro 1, a realização de investimentos voltados a atender as demandas dos corredores logísticos pode resultar em resultados intermediários, mas que são insuficientes para alcançar o desenvolvimento em todas suas dimensões. Nesse sentido, a geração de benefícios econômicos ampliados a partir de uma perspectiva do desenvolvimento sustentável dependem também da articulação entre setor público e privado. As políticas

⁷ O ficou conhecido também como Relatório Brundtland em referência a Gro Harlem Brundtland, que era primeira-ministra da Noruega. O relatório é um marco teórico importante ao inserir de modo mais contundente a questão da sustentabilidade no espectro do conceito de desenvolvimento. Na década de 1990, a temática entrou como conceito central para o conceito desenvolvimento a partir dos relatórios do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e dos Objetivos de Desenvolvimento Mundial (ODMs).

públicas, portanto, são imprescindíveis para que os grandes empreendimentos na logística do transporte sejam, de fato, sustentáveis e que traduzam em uma verdadeira ampliação dos benefícios econômicos.

Quadro 1 - Benefícios econômicos ampliados em corredores de transporte: canais de transmissão e resultados intermediários

Ações	Resultados Intermediários	Benefícios econômicos ampliados
<ul style="list-style-type: none"> Ampliação de investimentos. 	<ul style="list-style-type: none"> Valor de terrenos. Migração. População. Aglomeração. Ampliação de empresas Investimentos. Mudanças estruturais. Produtividade. Comercio. 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Bem-estar econômico</u> (renda, consumo, valorização de ativos). <u>Inclusão social</u> (empregos e igualdade de oportunidades – homens e mulheres). <u>Desigualdade</u> (pobreza). (Poluição do ar e desmatamento). Resiliência econômica).

Fonte: Quadro adaptado pelos autores do World Bank (2018).

Considerando que o conceito de política pública apresenta como elemento fundamental a existência de um problema público, torna-se apropriado ter como referencial a ótica do conflito, haja vista que a determinação de um problema como público, ou seja, com relevância para a coletividade, perpassa a intencionalidade de quem o analisa, sendo importante ressaltar nesse caso a existência de outros atores nesse processo, apesar do protagonismo do Estado, conforme evidenciado por autores que analisam essa área de pesquisa. (SECCHI, 2020).

Nesta linha de pensamento, o desenvolvimento sustentável está diretamente ligado também ao protagonismo local. Isso significa o deslocamento, e descentralização de decisões políticas, a fim de que ocorra a participação efetiva, promovendo as potencialidades e os “ativos locais” a partir das especificidades de cada território. Contudo, existe uma crítica elementar quanto ao protagonismo local na decisão de políticas públicas que é a relação entre o universo social ou comunitário e o universo institucional, considerando as esferas públicas de governo.

Segundo Dorbow; Pochman (2010, p. 55):

Quando uma instituição ou entidade “de fora” se propõe a fazer, implementar, induzir ou facilitar processos de qualquer natureza em locais habitados por população em situação de pobreza, enfrenta um conjunto muito particular de dificuldades inesperadas (...) a percepção de desigualdade social e da injustiça é correlata a uma desconfiança

sistemática (e fundada) quanto ao sentido, à continuidade e ao compromisso das iniciativas governamentais que os envolvem, Daí que, em geral, as primeiras respostas positivas de lideranças comunitárias à entrada de projetos de desenvolvimento local muitas vezes “esgarçam” rapidamente, por uma atitude efetivamente hostil, mesmo que “cordial.

A instalação de grandes projetos, como os de transporte multimodal da soja, sendo o foco deste trabalho o complexo portuário de Miritituba, indica que existe a necessidade de planejamento estratégico de desenvolvimento, com a participação de atores locais e a consequente construção de um capital social para o fomento de planos e projetos que incluam as demandas territoriais. A atitude proativa de gestores locais e estaduais influenciam diretamente questões relevantes para o crescimento econômico, geração de emprego e questões de infraestrutura local, como o saneamento básico.

MORRISON-SAUNDERS *et al.* (2001, apud FELIX, 2016) identificam diversas forças motrizes de três atores: para o proponente é interessante melhorar o gerenciamento de projetos, proteger sua responsabilidade; para o regulador importa controlar o cumprimento de exigências e de propostas, reduzir incertezas, melhorar previsões e decisões e refinar o processo da avaliação; e para a comunidade interessa comunicar preocupações, assim como desenvolver o conhecimento local.

No caso de Miritituba, a intersecção poder público e setor privado ocorreu por meio da celebração do Termo de Convênio nº 008/2013, entre o Município de Itaituba e a Associação dos Transportadores Aquaviários do Pará – ATAP⁸. O documento assinado pelas partes continha itens que compuseram a denominada agenda mínima. A agenda mínima criou ações e parcerias entre o setor público local e as empresas que instalaram as ETCs no distrito de Miritituba para mitigar possíveis impactos negativos gerados pelos novos empreendimentos e promover o financiamento de ações a serem executadas ou financiadas pelo setor privado. O convênio tem a participação de cinco empresas que operam ETCs na região como pode ser observado no quadro 2, a seguir.

⁸ Em 2016, foi criada A Associação dos Terminais e Transbordos de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT). A AMPORT assumiu os compromissos da agenda mínima que foram previamente acordados pela ATAP.

Quadro 2 - Empresas a associadas à agenda mínima

	<p>Operando desde janeiro de 2017 no distrito de Miritituba do estado de Pará, a ETC está localizada na margem direita do rio Tapajós e tem capacidade de movimentação de 4 milhões de toneladas de grãos por ano. A unidade recebe grãos sólidos (soja e milho) produzidos no estado de Mato Grosso, de onde são transportados por caminhões até Miritituba. A unidade possui quatro linhas de classificação com caladores hidráulicos, duas balanças rodoviárias, sendo uma de entrada e outra de saída e armazenagem em 03 silos com capacidade de 18.000 toneladas cada.</p>
	<p>Operando desde 2016, localizada em uma posição geográfica privilegiada, a Estação de Transbordo de Cargas Itaituba, situada na margem direita do rio Tapajós, no distrito de Miritituba, conta com uma estrutura portuária completa composta de recepção, estação de análise, balanças, tombadores, elevadores de carga, silos graneleiros para armazenagem de 55 mil toneladas.</p>
	<p>Em Miritituba, opera uma ETC flutuante na margem direita do Rio Tapajós, em área controlada pela Companhia Docas do Pará, pela qual passam agrotóxicos, biocombustível e grãos vindos do Mato Grosso, que dali seguem seu curso até o Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), operado pelas gigantes financeiras ADM e Glencore, em Barcarena/PA.</p>
	<p>Inaugurada em 2016, a ETC – Itaituba/PA recebe os caminhões que chegam com produtos pela BR163 e faz o carregamento em barcaças, que conduzem as cargas até o porto para a exportação. Capacidade para operação de 2 produtos ao mesmo tempo (milho e soja); 144.000 toneladas de capacidade estática – Maior da região; 4 tombadores com capacidade média de 22.000 toneladas ao dia; Píer Flutuante com capacidade média de 26.000 toneladas ao dia.</p>
	<p>Na Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba, em Itaituba-PA, a Unitapajós inicia suas atividades em 2016. As cargas, vindas em sua maioria do estado do Mato Grosso, chegam em caminhões e são temporariamente armazenadas em silos e armazém com capacidade de 80 mil toneladas. Posteriormente, as cargas são colocadas em barcaças, que atuam no Corredor Norte navegando pela hidrovía Tapajós-Amazonas e chegam ao Terminal Portuário de Barcarena-PA. Funcionando como porta de entrada de nossas operações, a Estação de Transbordo de Cargas em Miritituba recebe nosso maior volume de grãos.</p>

Fonte: Sítios eletrônicos das Empresas Associadas, adaptação da autora (2022).

A agenda mínima desenvolvida entre o Município de Itaituba e a ATAP, definiu itens que deveriam ser executados em prazo determinado, sendo que tal documento contou com pouca participação popular, sendo referenciado pelo Conselho Municipal da Cidade de Itaituba, composto por instituições, sindicatos, associação empresarial e representantes governamentais. A definição de políticas públicas para a instalação do complexo portuário de Miritituba foi elaborada no curto espaço de tempo entre a apresentação dos estudos de impactos das empresas associadas (ETC's) e a concessão da Licença de Operação (LI).

O licenciamento das ETC's, ocorrido entre 2013 e 2015, foi de competência da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS), do Governo do Pará, com o acompanhamento da Prefeitura Municipal de Itaituba e do Ministério Público Estadual e Federal.

Em audiência na SEMAS, em Belém, capital do Estado do Pará, distante 900km da área de influência direta, foram definidas as condicionantes para o licenciamento.

O ajuste realizado sob o acompanhamento da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade – SEMAS, passou a ser executado com a fiscalização conjunta do Município de Itaituba, sendo que o não cumprimento de itens no prazo determinado implicaria na suspensão da licença de instalação e consequente não emissão da Licença de Operação. Para cada área indicada foram definidos projetos que deveriam ser executados em caráter emergencial, como o do sistema de captação, tratamento e distribuição de água em Miritituba, item do saneamento, que em razão de vários entraves burocráticos, incluindo a elaboração de plano de saneamento municipal, continua pendente na agenda de condicionantes. O investimento dos itens previstos na agenda mínima somava, à época, cerca de dois milhões de reais.

Nesse sentido, a agenda mínima definiu a realização de atividades e ações por parte do setor público e privado a partir de alguns eixos temáticos: saneamento; saúde; infraestrutura; Assistência Social; Apoio a formação de Mão de Obra e Geração de Emprego e Renda; Aparelhamento e Modernização de Gestão Municipal; Serviços de Utilidade Pública.

3 Monitoramento e análise da agenda mínima

Em 2019, foi realizado um levantamento sobre a execução dos projetos, a fim de estabelecer novos prazos de conclusão e incluir as mais empresas associadas quanto à responsabilidade socioambiental em seus licenciamentos, segundo as informações prestadas por ofício da Coordenadoria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Itaituba. Os dados do quadro 3 foram extraídos a partir do relatório encaminhado pela AMPORT à Prefeitura do Município de Itaituba, a fim de informar quais itens não foram cumpridos e as razões do atraso.

O quadro 2 demonstra a amplitude das ações propostas pela agenda mínima no município de Itaituba. Algumas ações propostas, são pontuais e envolvem a aquisição de equipamentos voltados a melhorar a oferta de serviços por parte do setor público local. Contudo, algumas ações dependem de maior coordenação inclusive com o Estado do Pará ou mesmo que envolva a alteração de dispositivos legais ou regulatórios municipais. O detalhamento do monitoramento da agenda mínima pode ser examinado a partir dos eixos temáticos propostos imediatamente após o quadro 3, a seguir.

Quadro 3 - Ações e monitoramento da agenda mínima.

Empresas ETC/Período de Licença de Instalação	Área	Ações	Status
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Saneamento	Item 1. Sistema de captação, tratamento e distribuição de água em Miritituba; Item 2. Elaboração do Projeto de Aterro Sanitário de Miritituba e Itaituba; Item 3. Apoio ao programa Municipal de Coleta Seletiva para catadores de Resíduos; Item 4. Redes Troncais de Distribuição de Água na Zona Urbana de Itaituba.	Item 1. Pendente. Item 2. Em trâmite contratual com a Synergia, empresa que irá fornecer o projeto de aterro para Itaituba. Item 3. Aguardando definição da Prefeitura de Itaituba. Item 4. Pendente.
Empresas ETC/Período de Licença de Instalação	Área	Ações	Status
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Saúde	Item 1. Aquisição de Equipamentos para o Hospital Municipal de Itaituba; Item 2. Central de Rede de Gases para o Hospital Municipal de Itaituba; Item 3. Aquisição de Ambulância – Miritituba; Item 4. Centro de Testagem Anônima – CTA e do Serviço de Atendimento Especializado – SAE.	Item 1. Aquisição de 249 equipamentos para o Hospital Municipal de Itaituba. Item 2. Concluída obra de Central de Gases no Hospital Municipal em 2016. Item 3. Aquisição de Ambulância em 2014. Item 4. Pendente.
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Infra-estrutura	Item 1. Rebaixamento de Energia Elétrica à população local, a partir de novo reforço de transmissão à área portuária; Item 2. Plano Diretor do Município de Itaituba e Distrito de Miritituba Item 3. Equipamentos para o Aeródromo Item 4. Aquisição de 10 (dez) semáforos Item 5. Aquisição de Transformadores para as escolas públicas de Miritituba. Item 6. Instalação de uma Unidade do Corpo de Bombeiros.	Item 1. Doação de 01 transformador para a comunidade Nova Miritituba, localizada à margem da via de acesso aos empreendimentos. Item 2. Concluído o Plano Diretor em abril de 2015. Item 3. Aquisição de 87 (oitenta e sete) itens de EPI/EPR para a Brigada de Bombeiros do Aeródromo foram entregues em 02 de fevereiro de 2015. Construção de cerca administrativa. Item 4. Aquisição em 2015. Item 5. Pendente. Item 6. Buscando articulação com o Governo do Estado para o efetivo.
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Assistência Social	Item 1. Instalação de 01 Centro de Referência em Assistência Social – CRAS – Miritituba. Item 2. Apoio ao Programa Municipal de Recepção e Orientação de imigrantes. Item 3. Reforma do Centro Integrado - Ginásio Miritituba. Item 4. Apoio ao Programa Municipal de Prevenção ao Uso de Drogas e Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes.	Item 1. Concluído em 2015. Item 2. Priorização da contratação de mão de obra local (média de 75% entre setembro e outubro, ocorrendo variação em razão do momento da obra) Item 3. Concluído em 2015. Item 4. Realização de palestras com diferentes públicos, alcançando trabalhadores que atuam junto às associadas, comunidade e caminhoneiros; distribuição de material gráfico sobre o tema.

(continua na próxima página)

Empresas ETC/Período de Licença de Instalação	Área	Ações	Status
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Apoio a formação de Mão de Obra e Geração de Emprego e Renda	<p>Item 1. Implantação de salas de treinamento e plano de formação de mão de obra para a cadeia de serviços e negócios decorrentes do complexo portuário, inclusive, apoio ao programa municipal de formação de aprendizes em Miritituba e Itaituba;</p> <p>Item 2. Apoio para a implantação da Feira do Produtor Rural em Miritituba;</p> <p>Item 3. Apoio ao programa Municipal de preservação e aproveitamento dos potenciais turísticos do Município (praias, UC's, cavernas, pinturas, trilhas florestais);</p> <p>Item 4. Implantação e apoio de programa a fornecedores locais;</p> <p>Item 5. Comprometimento com contratos à fornecedores locais, ou, na falta de fornecedores locais, fornecedores do Estado do Pará, na cadeia de bens/insumos e serviços.</p>	<p>Item 1. Inaugurado em 2015.</p> <p>Item 2. Apoio para realização de ações para análise de viabilidade de implantação da feira, realizadas pelo poder público em parceria com instituições com expertise no tema.</p> <p>Item 3. Definição junto à Diretoria de Turismo da produção de um documentário apresentando os principais pontos turísticos do município para divulgação, levando em consideração a vocação local para o turismo de negócios.</p> <p>Realizadas visitas para filmagens, em definição o roteiro para edição do vídeo.</p> <p>Itens 4 e 5. Priorização das aquisições no mercado local, Diagnóstico de gestão de empresas locais fornecedoras. Distribuição do manual do fornecedor.</p>
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Aparelhamento e Modernização da Gestão Municipal	<p>Item 1. Apoio ao projeto de estrutura e aparelhamento de Secretaria Municipal de Meio Ambiente;</p> <p>Item 2. Apoio ao plano de capacitação e aparelhamento do sistema de arrecadação e gestão orçamentária do município.</p>	<p>Item 1. Aquisição de Equipamentos 2015.</p> <p>Item 2. Aguardando indicação ou Projeto da Prefeitura Municipal de Itaituba.</p>
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Serviço de Utilidade Pública	<p>Item 1. Apoio para implantação de Agências Bancárias em Miritituba;</p> <p>Item 2. Apoio para implantação de Agências dos Correios em Miritituba;</p>	<p>Item 1. Até 2016, o Distrito de Miritituba não era uma localidade atraente para instalação de agências bancárias, contudo, atualmente existe uma agência SICREDI Grandes Rios.</p> <p>Item 2. Aguardando realização de Concurso Público</p>

Fonte: Quadro elaborado pelos autores.

3.1 Saneamento

O item saneamento foi determinado como prioridade máxima na elaboração da Agenda Mínima, contudo, diversos fatores contribuíram para que este item permanecesse pendente ao longo dos anos e da execução das condicionantes. Segundo informações da AMPORT (2020), em documento expedido ao Município de Itaituba, as ações componentes deste item foram

comprometidas em decorrência das indefinições e aprovações de projeto por parte do poder público local. Houve, ainda, alterações de materiais para a execução das redes troncais de distribuição de água, o que causou significativo atraso para início da obra.

A Prefeitura demonstrou a intenção de alterar o projeto o Sistema de Abastecimento de Água de Miritituba substituindo a tubulação de PVC, inicialmente projetada, para tubulação em PAD – Polietileno de Alta Densidade, assim como a mudança do ponto de captação de água do Rio Tapajós para fonte de água mineral existente. No ofício, a AMPORT (2020) alega que, embora tenha recebido o projeto adequado, com vistas ao seu orçamento, não houve a definição das responsabilidades das partes para esse item, que está fixado em um milhão e duzentos mil reais, valor estipulado à época da celebração do convênio, em 2013.

Um fato interessante quanto a um dos itens da agenda mínima é o da elaboração do Plano de Saneamento do Município de Itaituba, que foi elaborado em parceria da Prefeitura Municipal de Itaituba com o Instituto Tecnológico Federal do Pará – IFPA, sendo que a AMPORT forneceu equipamentos à instituição de pesquisa e seus laboratórios, com a finalidade de concluir o plano.

A associação finaliza o documento solicitando que a Prefeitura encaminhe informações, documentos, projetos e orçamentos que viabilizem a execução de itens pendentes e afirma que tem o compromisso de atender os anseios da população de Miritituba.

3.2 Saúde

No item saúde, a pesquisa mostra que foram adquiridos 249 equipamentos para o Hospital Municipal de Itaituba e, em 2016 foi concluída a obra da central de gases, permitindo maior segurança para pacientes e servidores da saúde.

A AMPORT também cumpriu a aquisição de uma ambulância, lancha motor adaptada para transporte fluvial de pacientes entre o trecho do Distrito de Miritituba até a sede da cidade, na outra margem do Rio Tapajós. A pendência neste item da agenda mínima foi quanto a construção de um Centro de Testagem Anônima no Distrito de Miritituba, sendo que os testes continuam sendo realizados na unidade existente no Hospital Municipal de Itaituba.

Apesar de não constar na Agenda Mínima, no período da crise na área da saúde, provocada pela pandemia da COVID-19 (2020-2021), houve um grave problema de infraestrutura que comprometeu o imediato funcionamento do Hospital Regional do Baixo Tapajós – HRBT. O hospital estadual foi criado considerando a posição de base regional de Itaituba, projetado para ofertar atendimento de alta complexidade, com uma estrutura para 170 leitos, sendo 30 de

Unidades de Tratamento Intensivo (UTIs) – 10 para a UTI adulto, 10 para a neonatal e 10 para a pediátrica. Quando estiver em funcionamento, a previsão é que a população tenha acesso às seguintes especialidades: clínica médica e cirúrgica, pediatria e obstetrícia, além de leitos para isolamento; os serviços de mamografia, ressonância magnética, tomografia, raios-X, ultrassonografia, endoscopia e terapia renal substitutiva.

O comprometimento do início de seu funcionamento decorreu do projeto de escoamento sanitário, componente questionado pela fiscalização ambiental. A demanda mobilizou o poder público estadual, municipal e AMPORT, que contribuiu financeiramente para que fosse possível a elaboração de um plano emergencial de engenharia ambiental.

Apesar dos itens e da participação em momento crucial para o controle da pandemia, a área da saúde do Distrito de Miritituba continua deficitária, possuindo Unidade Básica de Saúde não condizente com as necessidades advindas do crescimento populacional.

3.3 Infraestrutura

Um dos pontos mais frágeis do desenvolvimento do Distrito de Miritituba é a deficiência na infraestrutura urbana, o que levou à indicação de prioridades básicas na Agenda Mínima. Preliminarmente, a agenda inseriu como urgência a revisão do Plano Diretor Municipal e do Distrito de Miritituba, a fim de definir as zonas urbanas e urbanizáveis, zonas industriais, portuárias e de interesse social, bem como definir áreas de preservação.

A AMPORT contratou a consultoria técnica ATA, que acompanhou a elaboração do Plano Diretor Municipal, realização de audiências públicas e levantamento de dados para análise e execução do planejamento urbano. O Plano Diretor Municipal foi aprovado pela Câmara Municipal de Itaituba em 2015.

Um item específico da agenda mínima quanto à infraestrutura é a do rebaixamento de energia elétrica à população do Distrito de Miritituba, considerando o reforço de transmissão instalado em razão da área portuária. A AMPORT realizou a doação de um transformador para a comunidade Nova Miritituba, localizada à margem da via de acesso aos empreendimentos, o que proporcionou energia de qualidade aos comunitários, até então funcionando com precariedade. Ainda quanto à energia, também foram adquiridos transformadores para as escolas públicas locais.

No período de execução da Agenda Mínima, algumas situações pontuais modificaram as prioridades de itens a serem executados. Uma situação não vislumbrada, face à ausência de

planejamento, foi a da intensificação de pousos e decolagens no Aeroporto Municipal de Itaituba, que passou a operar com duas companhias aéreas: MAP e AZUL, com voos regulares diários. O fluxo de aeronaves ocasionou fiscalização da INFRAERO, com a entrega de Termo de Autuação à Prefeitura Municipal de Itaituba, com aplicação de multa e estabelecimento de Termo de Ajustamento de Conduta com prazo para aquisição de equipamentos e regularização da Brigada de Incêndio, o que culminou na aquisição de oitenta e sete itens de EPI/EPR para a Brigada de Bombeiros do aeródromo e a construção de cerca administrativa (AMPORT, 2020).

A instalação de uma Unidade do Corpo de Bombeiros em Miritituba continua como item pendente na Agenda Mínima em razão da falta de articulação entre Estado, que alega ausência de contingente de bombeiros para deslocamento à nova unidade.

3.4 Assistência Social

O item estabelecido como prioridade na área de assistência social foi a construção de um Centro de Referência em Assistência Social – CRAS Miritituba, concluído em 2015.

O fluxo migratório ensejou a inserção de um item na Agenda Mínima de apoio ao Programa Municipal de Recepção e Orientação de Migrantes, sendo determinada a contratação de mão de obra local. Acontece que o maior aproveitamento da mão de obra entre os comunitários ocorreu durante o período da instalação portuária, sendo reduzida posteriormente em razão da necessidade de trabalhadores com especialidades técnicas e formações nas áreas de serviços portuários.

O aumento populacional, a movimentação econômica decorrente dos serviços que envolvem as ETCs provocara problemas sociais como o crescimento do uso de drogas e a exploração sexual de crianças e adolescentes. Quanto a este item, a AMPORT, com apoio da Secretaria Municipal de Assistência Social e outras entidades de proteção realizaram palestras, distribuição de material gráfico. Foi realizado, ainda, o programa denominado “Olhar Atento”, que orienta os membros da comunidade para atuar como agentes de proteção à criança e ao adolescente.

3.5 Apoio a formação de Mão de Obra e Geração de Emprego e Renda

A principal ação da Agenda Mínima quanto a geração de emprego e renda foi a instalação de salas de treinamento e um plano de formação de mão de obra que atendessem a cadeia de

serviços e negócios do completo portuário. As ações foram cumpridas e incluiu apoio ao programa municipal de formação de aprendizes em Miritituba e Itaituba. Contudo, apesar do programa de formação, a pesquisa revela que, no início dos empreendimentos, não havia mão de obra qualificada para absorção pelas ETCs, o que provocou um fluxo de trabalhadores de outros locais para o município. A implantação da Feira do Produtor Rural em Miritituba continua como item pendente da Agenda Mínima, segundo o documento da AMPORT, o item aguarda as articulações locais de órgãos públicos e entidades da área para atestar a viabilidade do empreendimento.

Quanto aos potenciais turísticos da região, a associação informou que ficou definida a produção de um documentário apresentando os principais pontos turísticos do município para divulgação, levando em consideração a vocação local para o turismo de negócios. Ainda quanto à geração de emprego e renda, a AMPORT realizou um diagnóstico do mercado local, a fim de determinar se as empresas estariam aptas a tornarem fornecedoras de mercadorias e serviços ao Complexo Portuário. O diagnóstico resultou na elaboração de um manual do fornecedor, que foi distribuído aos empresários e contadores, no sentido de promover as adequações e enquadramentos necessários para realização e negócios.

Quanto a esta situação, constata-se que, com a consolidação histórica de informalidade de comércio e serviços, as empresas locais não estavam preparadas para lidar com grandes projetos empreendimentos em processo de instalação, empreendimentos que possuem intrincada metodologia e regras rígidas de gestão fiscal. Assim, o compromisso de aquisição de produtos e serviços locais passou por um processo de adaptação das empresas, não apenas no aspecto da regulação como de novos modelos organizacionais compatíveis com as necessidades das gigantes da soja.

3.6 Aparelhamento e Modernização de Gestão Municipal

O item de aparelhamento e modernização de Gestão Municipal constituiu uma política pública extremamente importante da Agenda Mínima, no entanto, a ausência de projetos para explicitar quais os mecanismos de modernização e aparelhamento ensejaram o não cumprimento integral desta área. Neste ponto, apenas os equipamentos solicitados para a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, destinados a fiscalização ambiental, foram adquiridos no prazo determinado.

3.7 Serviço de Utilidade Pública

A Agenda Mínima previu o apoio a implantação de Agências Bancárias e Agência dos Correios no Distrito de Miritituba, entretanto, no período de instalação das ETCs o Distrito de Miritituba ainda não figurava como uma localidade atraente a investimentos para instituições bancárias. Neste item, constatou-se que a primeira agência bancária foi instalada na localidade apenas em 2019, foi a da instituição SICREDI Grandes Rios, que atua como banco cooperativo e possui linhas de créditos para pequenos negócios. Com cerca de 15 mil habitantes, o Distrito de Miritituba, a agência inaugurou em novembro de 2021, com mais de 400 cooperados (SICREDI, 2021).

3.8 Um balanço da agenda mínima: intersecção entre poder público e setor privado na promoção do desenvolvimento regional

Em 2020, a AMPORT - Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica, associação que resultou da união das entidades ATOC – Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tocantins e ATAP – Associação dos Terminais Portuários de Uso Privativo e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós, encaminhou ofício a Prefeitura Municipal de Itaituba, propondo alterações para o **encerramento** do Convênio nº 008/2013, conhecido como “Agenda Mínima”, celebrado por ocasião do licenciamento das estações de transbordo de cargas no Distrito de Miritituba.

No documento apresentado, a AMPORT (2020) sugeriu a substituição de itens da agenda mínima alegando, à época, que a Prefeitura de Itaituba não forneceu a listagem final de equipamentos pretendidos para substituição. A partir deste documento e com as informações oriundas de ofícios da Prefeitura Municipal de Itaituba é possível identificar que houve um monitoramento da Agenda Mínima, com a indicação de divergências e entraves que provocaram o não cumprimento total das ações emergenciais planejadas.

A análise do lapso temporal e execução de itens da agenda mínima demonstra que a definição de políticas públicas requer não apenas o voluntarismo e comprometimento como também a interação institucional entre agentes públicos e privados para que, de fato, aconteçam. Por um lado, a associação indica que cumpriu prazos e aguardou definição de projetos e entrega de documentos e, por outro, o poder público local, com as deficiências

orçamentárias e técnicas de uma prefeitura de médio porte no Brasil não conseguiu atender todas as demandas institucionais.

O descumprimento de alguns itens relacionados a questões fundamentais para impulsionar o desenvolvimento local e a falta de coordenação e apoio do ente subnacional, representado pelo Estado do Pará, resultaram na incapacidade de provimento de serviços essenciais para a promoção do desenvolvimento regional (saneamento, segurança pública). Nesse sentido, a promoção de ações mais estruturais para a superação de problemas regionais depende de uma maior articulação e ativismo não somente entre setor privado e o poder público, mas também dentro do próprio poder público em conjunto (município, estado).

4 Considerações Finais

A criação de corredores logísticos estratégicos para a movimentação cargas, mercadorias e pessoas é em certa medida um fenômeno global. A ampliação das cadeias de produção global e a aceleração da globalização econômica demandaram a ampliação de infraestruturas de transporte. No caso brasileiro, esse processo está expandindo em várias regiões com destaque para a região centro-oeste e norte. A ampliação do corredor logístico norte reflete também uma mudança estrutural na produção de riqueza em âmbito nacional. A expansão da produção agrícola em regiões mais distantes dos tradicionais pólos econômicos implica na necessidade de uma organização da logística brasileira.

Como resultado desse fenômeno, o distrito de Miritituba se tornou um novo corredor logístico para a soja proveniente do centro-oeste brasileiro. A requisição para das licenças para instalação das ETCs ocorreu a partir de 2013, quando foi assinada também a agenda mínima entre as empresas concessionárias e o poder público. No caso do eixo do Tapajós, esse processo teve início a partir de 2013 quando as empresas requisitaram as licenças para a instalação das ETCs.

A realização das audiências na capital do Estado – Belém, a uma distância de 900 quilômetros prejudicou uma participação mais ampla de atores locais no processo de negociação entre setor público e privado. De todo modo, junto com a concessão para a operacionalização das ETCs foi assinada a agenda mínima para a existência de uma agenda mínima que contou com a participação e fiscalização principalmente da Prefeitura de Itaituba.

Os resultados apontam que a agenda mínima incluiu previu a execução de diversas ações com eixo temáticos distintos. O cumprimento dos itens da agenda foi mais exitoso em ações que

envolveram a compra ou execução de serviços e equipamentos para o poder público global e de menor dispêndio financeiro. Contudo, a realização de ações que envolvem maior articulação por meio da realização de projetos ou mesmo a participação do próprio governo estadual os resultados foram aquém do planejado na agenda mínima.

Esses resultados indicam que o estabelecimento de compromissos entre poder público e privado dependem também de melhor articulação e planejamento para a execução das atividades. De todo modo, a agenda mínima constitui-se em um instrumento importante para a realização de ações voltadas a promoção do desenvolvimento regional na região. Com a proposição de uma novo convênio espera-se que as futuras ações possam contemplar os requisitos relativos principalmente ao planejamento das ações a serem realizadas na região.

Referências

AMAZÔNIA. **Megainvestimento abre nova rota para a soja. 2013.** Disponível em: [Megainvestimento abre nova rota para soja - Amazônia Notícias e Informação \(amazonia.org.br\)](http://amazonia.org.br) Acesso: 10 dez. 2022

ASIAN DEVELOPMENT BANK; WORLD BANK. **The Wider Economic Benefits (WEB) of transports corridors in South Asia.** Manila: Asian Development Bank, 2018.

ASSOCIAÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS E DAS ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGAS DA HIDROVIA DO TAPAJÓS. **Carta ATP 004/2013.** Belém, PA: ATP, 18 nov. 2013.

ASSOCIAÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS E ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGAS DA BACIA AMAZÔNICA. **Carta AMPORT n°023/2020.** Belém, PA: AMPORT, 08 de abril de 2020.

ALBURQUERQUE, Francisco, ZAPATA, Tania *et al*, A importância da estratégia de desenvolvimento local/territorial no Brasil. In: DOWBOR, L. (org.), POCHMANN (org.), M. **Políticas para o desenvolvimento local.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo. 2010. pp. 211-225.

BATALHA, M. O; KUSSANO, M. R. **Custos logísticos agroindustriais: avaliação do escoamento da soja em grão do Mato Grosso para o mercado externo.** Gestão de produção, São Carlos, Vol. 19, Número 3, p. 619-632, 2012.

CAIXETA-FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. Investimentos ferroviários prioritários para a redução dos custos de transporte de grãos e farelo de soja no Estado do Paraná. **Cadernos de Economia**, Chapecó, V. 3, N. 4, p. 121-145, 1999.

COMEXSTAT. **Exportação e Importação Geral.** 2022. Disponível em: [Comex Stat - Exportação e Importação Geral \(mdic.gov.br\)](http://mdic.gov.br) Acesso: 10 dez. 2022

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA AGRICULTURA. **Entre porteiras e portos: A evolução da produção e exportação da soja e do milho no Brasil.** 2021. Disponível em: Estudo da CNA mostra que exportação de soja e milho pelos portos do Arco Norte cresceu 487,5% em 11 anos | Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) (cnabrasil.org.br) Acesso: 10 dez. 2022.

DOWBOR, L (org.), POCHMANN, M (org.). **Políticas para o desenvolvimento local**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo. 2010.

EMBRAPA. Trajetória do agro. 2022. Disponível em: [Trajetória do agro - Portal Embrapa](#)
Acesso: 10 dez. 2022.

FELIX, Gabriela Corrêa. **Avaliação Ambiental Estratégica: As Etapas de Acompanhamento e de Atualização**. 2016. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Engenharia. UFRJ/COPPE. 162 fls.

GAROFOLI, Gioacchino. **Os Sistemas de Pequenas Empresas**. In: BENKO G.; LIPIETZ, A. (Orgs.). **As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da Geografia Econômica**. Oeiras (PT): Celta, 1994. p. 33-47.

LOPES, Ignez V.; LOPES, Mauro de Rezende; Rocha, Daniela de Paula. **Ganhos de produtividade na agropecuária brasileira: desempenho passado e caminhos para o futuro**. In: Bonelli, Regis (org.); Veloso, Fernando (org.); Pinheiro, Armando Castelar. **Anatomia da Produtividade no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2017.

LOTTA, Gabriela. A política pública como ela é: contribuições sobre implementação para a análise de políticas públicas. I: LOTTA, Gabriela (org.). **Teorias e análise sobre Implementação de Políticas Públicas no Brasil**. Brasília: Enap, 2019. pp. 11-38

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Corredores Logísticos Estratégicos. Volume – Complexo de Soja e milho**. Brasília: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2017.

OLIVEIRA, Tatiana; DE MELO, Cecília V. **Logística no médio Tapajós: o caso de Itaituba – Miritituba**. 2019. Instituto de Estudos Sócioeconômicos. Disponível em: [O-caso-de-Itaituba-Miritituba_V11.pdf \(inesc.org.br\)](#) Acesso: 05 dez. 2022.

PIMENTA, Mayana, NARDELI, Aurea. **Desenvolvimento sustentável: os avanços na discussão sobre os temas ambientais lançados pela conferência das Nações Unidas sobre o desenvolvimento sustentável, Rio+20 e os desafios para os próximos 20 anos**. PERSPECTIVA, Florianópolis, v. 33, n. 3, p. 1257 - 1277, set./dez. 2015.

PORTER, Michael E. **Vantagem Competitiva: Criando e Sustentando um desempenho Superior**. 11. Ed. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

ROBERTS, Mark *et al.* **Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits: A Critical Review of the Literature**. Policy Research Working Paper; No. 8302. Washington, Word Bank, 2018.

ROCHA, F. de M., & BIDARRA, Z. S. (2021). As teorias do desenvolvimento regional e a integralidade na saúde. **Anais Do Simpósio Latino-Americano De Estudos De Desenvolvimento Regional**, 2(1).

SECCHI, Leonardo. **Análise de políticas públicas: diagnóstico de problemas, recomendação de soluções**. São Paulo: Cengage Learning, 2020.

SCHUBER, E. S. M.; DE MORAES, S. C. Desenvolvimento regional do Tapajós: um olhar sob o cenário socioeconômico na Região de Integração do Tapajós. **Revista de Estudos Sociais**, Cuiabá, v. 17, n. 34, p. 93-111, 2015.

SHUBER, E. S. M. **Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós**. 2019. Tese de doutorado do

Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), Universidade do Pará (UFPA), Belém. 385 f.

UNITED NATIONS. **Report of the World Commission on Environment and Development Our Common Future**. New York: United Nations, 1987.

VALOR ECONÔMICO. **Com leilão previsto para o fim do ano, Ferrogrão deve baratear fretes**. Valor Econômico, São Paulo, 29 de junho de 2021. Disponível em: [Com leilão previsto para o fim do ano, Ferrogrão deve baratear fretes | Suplementos | Valor Econômico \(globo.com\)](#) Acesso: 05 dez. 2022.

WORLD ECONOMIC FORUM. **The Global Competitiveness Report 2019 Insight Report the Global Competitiveness Report 2019**. Geneva: World Economic Forum, 2020.