

# Complexo portuário de Santana (Amapá-Brasil): da interação regional à conexão internacional

Jocianny Carla da Silva Sardinha\*

Roni Mayer Lomba\*\*

Jadson Luís Rebelo Porto\*\*\*

## Introdução

As relações comerciais entre países têm sucedido uma série de debates a respeito das interações espaciais, sejam elas de cunho político, econômico, territoriais ou geopolíticos. Com a inserção do motor à vapor nas embarcações, as relações espaciais tornaram-se globais (PIRILIO, 1996). Assim, criaram-se e ampliaram-se as articulações em rede em escalas cada vez maiores. Ou seja, os espaços relacionais alcançaram outros lados dos oceanos seja na busca por matérias-primas ou mercado consumidor, seja na oferta de produtos industrializados. Redes comerciais foram criadas; redes físicas foram construídas; redes de relações de poder foram articuladas; enfim sistemas-mundo foram estabelecidos (WALLERSTEIN, 1991; BRAUDEL, 1996).

Ao se elaborar rotas marítimas, surgem uma gama de relações materializadas no contexto porto-cidade, bem como posicionando este espaço em, no mínimo, duas escalas relacionais: a local e a externa. No primeiro caso, evidencia-se as suas articulações ao contexto regional; ao passo que no último, evidencia-se o

---

\* Geógrafa. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO), da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP).

E-mail: jociannycarla@hotmail.com

\*\* Geógrafo. Doutor em Geografia (Geografia Humana). Docente nos cursos de graduação em Geografia, e dos mestrados em Desenvolvimento Regional e em Geografia da UNIFAP. Pós-Doutor em Ciências Sociais, com bolsa concedida na categoria pesquisador latinoamericano pelo *Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas* (CONICET/Argentina).

E-mail: ronimayer@hotmail.com

\*\*\* Geógrafo. Doutor em Economia. Professor titular da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Brasil e docente do Mestrado em Desenvolvimento Regional na UNIFAP. Pós-doutor em Desenvolvimento Regional, em Geografia e em Estudos Sociais.

E-mail: jadsonporto1967@gmail.com

comportamento dos movimentos de importações e exportações de produtos pelo sistema portuário ali estabelecido.

Este capítulo visa analisar a manifestação do espaço relacional do Complexo Portuário de Santana (CPS) como ponto de conexão entre os sistemas dos circuitos superior e inferior (SANTOS, 2004) amapaense e a sua importância para a região das Guianas, enfatizando as políticas territoriais e ajustes espaciais aplicadas sobre esse espaço.

Este complexo portuário localiza-se no Município de Santana, a sudeste do Estado do Amapá, na foz do rio Amazonas em uma posição estratégica nas articulações da balança comercial amapaense (Figura 1), bem como, para a nacional, seja como nas articulações executadas pelo portfólio de projetos de Iniciativa de Integração Sul Americana (IIRSA).

Figura 01 – Circuito Superior do Complexo Portuário de Santana



Com a expectativa de alcançar o objetivo proposto foi necessário a utilização da seguinte questão orientadora: Como se comportam as interações espaciais do Complexo Portuário de Santana (Amapá-Brasil) em suas manifestações dos circuitos superior e inferior da economia?

Por fim, este artigo será dividido em três seções. A primeira expõe os circuitos superior e inferior miltoniano e os subsistemas para os processos econômicos e de organização do espaço. A segunda discute importância dos portos como articuladores globais em as redes e em interações espaciais. A terceira apresenta reflexões sobre as políticas territoriais integração na Amazônia após o final do século XX, enfatizando a o espaço relacional do Porto de Santana (AP).

## **Circuitos superior e inferior: subsistemas para os processos econômicos e de organização do espaço**

Segundo Santos (2004, p. 32) a história, a formação e a transformação dos espaços periféricos confundem-se com a história dos países-polos, que os identificou como “espaços derivados”, e que dependem de dois fatores: 1) o momento da intervenção das primeiras forças externas; e 2) os impactos sucessivos de outras modernizações. A partir dessa orientação, identifica-se na fronteira condições que permitem avançar no debate sobre os processos econômicos e a organização do espaço, pela atuação dos “circuitos da economia” miltoniano.

O autor, ao elaborar uma abordagem teórica da urbanização em países subdesenvolvidos, sugere uma reflexão que denominou de “circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos”. Esses circuitos são compostos por dois subsistemas que não são fechados, mas complementares e interdependentes entre si: o superior e o inferior.

Enquanto o primeiro é definido pela sua forma de organização, o segundo é um produto da modernização e está em processo de transformação e adaptação permanente. Ou seja, o que está em jogo são: comportamento e uso do território; o conjunto de atividades realizadas em certo contexto e; o setor da população envolvida essencialmente pela atividade.

O que vem a destacar nas reflexões miltonianas, que envolvem as discussões sobre esses subsistemas, são análises de uma periodização que representam a modernização, isto é, a “generalização de uma inovação vinda de um período anterior ou da fase imediatamente precedente (SANTOS, 2004, p. 31)”.

### **O circuito superior e a forma de organização do território**

Segundo Santos (2004, p. 22), este subsistema “originou-se diretamente da modernização tecnológica e seus elementos mais representativos hoje são os monopólios. O essencial de suas relações ocorre fora da cidade e da região que os abrigam e tem por cenário o país ou o exterior”. Os elementos que constituem este circuito são: “Bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores” (p. 40).

O autor identifica (p. 43-48) as seguintes características deste circuito:

Utiliza uma tecnologia importada e de alto nível, uma tecnologia de 'capital intensivo', imitativo; as suas atividades manipulam grandes volumes de mercadorias, embora haja também a mobilidade de quantidades reduzida daquelas empresas especializadas onde os preços são muito altos devido à qualidade do produto oferecido e de sua demanda e clientelas específicas; os capitais são volumosos em relação à tecnologia utilizada; o emprego é resultado dessas variáveis; emprega um número importante de estrangeiros, variável segundo o grau de industrialização e a modernização do país; seus preços são geralmente fixos, onde o limite inferior não pode estar muito abaixo dos preços de mercado, sob pena de colocar em risco o futuro de firma, e as manipulações dos preços supõem uma margem de lucro contabilizável por longos prazos; acumula capitais indispensáveis à continuidade das atividades e sua renovação em função dos progressos técnicos; o lucro corresponde ao volume de produção e não por unidade; quanto às atividades: dispõem do crédito bancário; está embasada na publicidade, a fim de modificar gostos e deformar perfil de demanda; seus custos fixos importantes aumentam com o porte da firma para cada lugar e ramo de fabricação; a reutilização de bens de consumo duráveis é quase nulo; usufruem direta ou indiretamente da ajuda governamental; tende a controlar a economia por inteiro; aquelas realizadas localmente não integram-se numa outra cidade de nível superior, no país ou no exterior; o funcionamento baseia-se nas necessidades de uma produção 'capital intensivo' local ou exógena; o consumo é seletivo embora haja o uso dos meios de publicidade suficientes para criar novos gostos e atrair clientela; e os elementos de sua articulação serão buscados fora da cidade e de sua região.

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

### O circuito inferior como produto da modernização do território

Este subsistema é “formado de atividades de pequena dimensão e interessado principalmente às populações pobres, é bem enraizado e mantém relações privilegiadas com sua região” (SANTOS, 2004, p. 22). Para o autor, este é um elemento indispensável à apreensão da realidade urbana e para encontrar medidas para atribuir uma produtividade mais elevada, garantir um crescimento sustentado e conservar sua função de fornecedor de empregos.

Os elementos que integram este circuito são “formas de fabricação não-capital intensivo, serviços não modernos-fornecidos 'à varejo' e pelo comércio não moderno e de pequena dimensão” (p. 40).

Quanto às suas características, o autor identifica (p. 43-48) as seguintes:

Utiliza 'trabalho intensivo' e frequentemente local ou localmente adaptado ou recriado, com um potencial de criação considerável; quanto à suas atividades: são baseadas simultaneamente no crédito e no dinheiro líquido, sendo o crédito com uma larga porcentagem de ser pessoal direto, indispensável para o trabalho das pessoas sem possibilidades de acumular; tanto no comércio quanto na fabricação, trabalham com pequenas quantidades; aquelas com 'trabalho intensivo' utilizam capitais reduzidos e podem dispensar uma organização burocrática; a reutilização de bens duráveis é uma das suas bases; não dispõem de apoio governamental e frequentemente são perseguidas; não necessita de um overhead capital para sua instalação; tende a ser controlado, subordinado, dependente; o emprego é resultado dessas variáveis, onde raramente é permanente e sua remuneração situa-se com frequência no limite ou abaixo do mínimo vital; o contrato assume a forma de acordo pessoal entre patrão e empregado; a média de ocupados por unidade de produção é baixa, mas o número total de pessoas ocupadas é considerável; os preços regateados, pechinchados, são regras, e as margens de oscilação dos preços são muito importantes; o prazo curto é o que prevalece; a acumulação de capital não se constitui a primeira preocupação, ou não há tal preocupação. Trata-se de sobreviver e assegurar a vida cotidiana da família, bem como tomar parte de certas formas de consumo particulares à vida moderna; o resultado total do controle de preços neste subsistema é pequeno e a margem de lucro por unidade é elevada devido ao grande número de intermediários entre o fornecedor e o consumidor final; a publicidade não é necessária, graças aos contatos da clientela e à margem de lucro vai diretamente para a subsistência do agente e sua família; o seu funcionamento apoia-se no consumo, resulta da demanda; sua integração ocorre na escala local; os elementos de sua articulação encontram-se na cidade e sua região.

Para Porto e Theis (2015), este circuito é bem perceptível nas articulações da economia local amazônica, onde ribeirinhos interagem com seu espaço e seus produtos produzidos com as cidades ribeirinhas.

Porto (2020) identifica os principais eixos de articulações espaciais terrestres no espaço amapaense construídos após a segunda metade do século XX, são eles: a construção da BR-210, da ferrovia e do porto de Santana que conectaram o centro-oeste amapaense detentor de riquezas minerais ao cenário global em um primeiro momento (1950-1970); a construção da BR-156, conectando Macapá a Oiapoque (1985) e a Laranjal do Jari (1991); a ampliação do porto de Santana (1996); a pavimentação do trecho norte da BR-156 (Macapá-Oiapoque) após 2010; a construção da ponte

binacional no rio Oiapoque (2010) ; a instalação da banda larga via fibra ótica vinda da Guiana Francesa (2014); a construção do linhão de Tucuruí (2014); e a construção do porto graneleiro em Santana (2014).

Sobre as articulações com a fronteira setentrional, Amapá/Guiana Francesa, notadamente após a década de 1990, a intenção de interação espacial é explicada pela movimentação de brasileiros em busca de ouro na região da fronteira tanto do lado brasileiro, quanto francês. Observe-se, também a contemporaneidade do movimento pela criação do bloco da União Europeia (1992), a assinatura do Acordo-Quadro Brasil-França, as obras de asfaltamento da BR-156 na direção da fronteira, a construção da ponte sobre o rio Oiapoque e a inserção da Guiana Francesa nos programas da União Europeia (INTERREG), o Programa da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul- Americana – IIRSA<sup>1</sup>; o Programa de Aceleração do Crescimento brasileiro (PAC); como também, pelas expectativas criadas por uma integração Brasil/França ou Mercosul/ União Europeia, que atraíram brasileiros por melhores condições econômicas.

## Entre redes e interações espaciais: os portos e as articulações globais

O atual período da globalização é permeado de muitas interações espaciais<sup>2</sup> que podem alcançar todo o planeta, onde os portos possuem um papel de destaque, já que compõem a responsabilidade de movimentação de grande parte das mercadorias nacionais e internacionais.

Esses portos propiciam uma relação contraditória e complexa nas cidades portuárias, sejam de ordem econômica, dinâmicas globais, evolução tecnológica, desenvolvimento logístico, surgimento e posicionamentos de novos atores portuários, transformações no sistema marítimo internacional, bem como as características locais de cada cidade portuária (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). Já os autores James Bird (1963), André Vigarié (1979) e Brian Hoyle (1989) assinalam que as atividades portuárias estão estreitamente relacionadas com o desenvolvimento das cidades na qual fazem parte.

Devido a tais considerações, Bird (1963) cria o modelo Aniport (Figura 02) para analisar a natureza e a evolução histórica da relação entre os desempenhos portuários

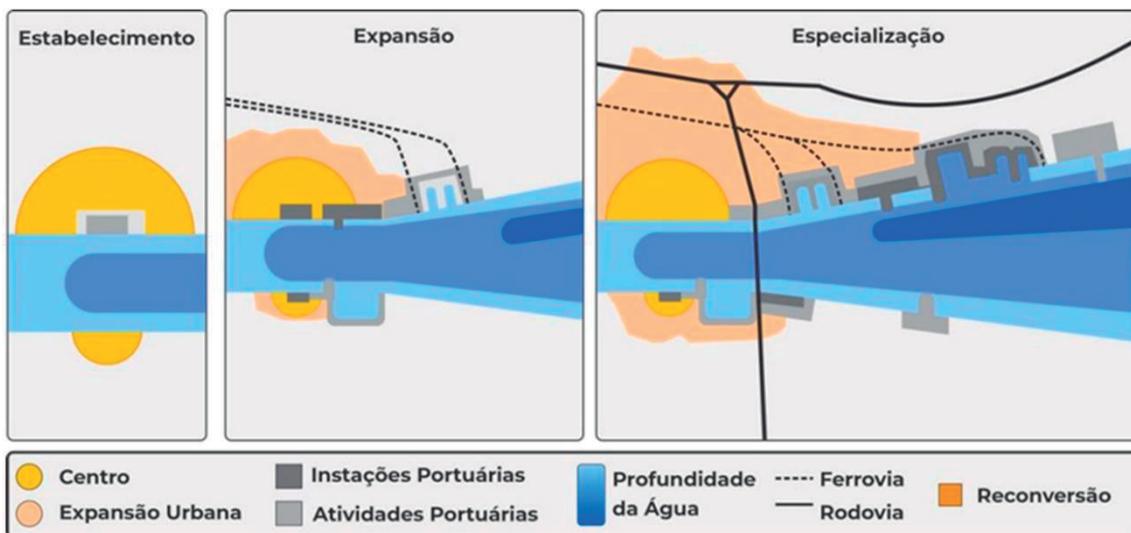
---

<sup>1</sup> Sobre o assunto vide: Porto e Santos (2012), Porto e Superti (2012), Santos (2013), Superti (2011; 2013) e Silva (2013).

<sup>2</sup> As *interações espaciais* se referem a um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico (CORRÊA, 1997).

e urbanos, sistematizando em três etapas de análise: estabelecimento, expansão e especialização.

Figura 02 - Modelo Anyport de Bird



Fonte: Rodrigue, Comtois e Slack (2006, p. 132).

Nessa mesma discussão, o geógrafo Hoyle (1989) contribui com o modelo cronológico de análise da evolução da interface cidade-porto (Quadro 01), dividido em cinco fases porto-cidade, que são: primitiva, expansão, industrial moderno, recuo da frente marítima e remodelação da front marítima.

Quadro 01 – Modelo cronológico de análise da evolução da interface cidade-porto

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	CIDADE	PORTO		
I - Porto-Cidade primitivos			I - Antiguidade/ Medieval até o século XIX	I - Intima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em Expansão			II - Século XIX - início do século XX	II - Rápido crescimento comercial/industrial, orças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear indústrias de carga fracionada
III - Porto-Cidade Industrial Moderno			III - Metade do século XX	III - O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres /ro-ro (rolf-on/rolf-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da Fronte Marítima			IV - 1960/ 1980	IV - As mudanças na tecnologia marítima induzir o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimos separadas
V - Remodelação da front marítima (waterfront)			V - 1970/ 1990	V - O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar); renovação urbana do núcleo original

Fonte: Hoyle (1989).

Hoyle (1989) assevera que inicialmente a relação entre as cidades e os portos eram de um vínculo físico/morfológico e funcional de beneficiamento mútuo, período compreendido entre da Antiguidade até o século XIX e denominado de porto cidade primitivo. A segunda etapa é marcada pela expansão do porto-cidade, que ocorre até o início do século XX e está amplamente ligada ao crescimento das atividades industriais, propiciando a circulação de mercadorias em todas as escalas e é nesta fase que se tem a transição para os navios de casco de aço e movidos a vapor, promovendo um transporte mais seguro, além do aumento considerável do volume de cargas (VIGARIÉ, 1979). Para Bird (1963), o momento de expansão dos portos marca o início do distanciamento do porto com a cidade.

Hoyle (1989) continua sua análise sobre a evolução temporal das cidades portuárias destacando a fase “industrial moderno”, que ocorre em meados do século XX, caracterizando como um momento de crescimento da indústria, que necessitava de áreas portuárias e retroportuárias bem mais amplas para a introdução dos contêineres. A quarta fase, descrita como “recuo da front marítima” e última fase “remodelação da frente marítima”, dispostas nas últimas décadas do século XX, são

marcadas pelo aprofundamento da globalização, trazendo novos padrões de organização para as cidades portuárias.

Esses novos padrões de organização exigem uma sincronização da produção, do transporte e da distribuição, onde os portos passam a compor uma rede logística que obtenha mais flexibilidade operacional e possibilite menos rugosidades espaciais e funcionais (MONIÉ, 2011).

Monié e Vasconcelos (2012, p. 8) contribuem, assinalando que:

[...] A interface portuária é submetida ao imperativo de fluidez do supply chain management num ambiente de concorrência crescente entre portos por captação de mercadorias. Por esta razão, as reformas portuárias dos anos 1980 e 1990 promovem medidas de ordem institucional, administrativa, gerencial e operacional visando à inserção competitiva dos portos nas redes intermodais do transporte mundial.

No Brasil esta última fase é verificada através da internacionalização da economia, onde Rocha (2019) salienta que é, sobretudo, com a exportação de *commodities*, e também no aumento das importações que os portos passam a ser muitos mais acionados por conta do aumento do fluxo de cargas.

Desta forma, a Amazônia também é acionada e muitas cidades portuárias da região, a exemplo de Santana no estado do Amapá, passam a compor a crescente concorrência de terminais monofuncionais que captam fluxos de *commodities* oriundos das fronteiras de acumulação do planalto central e da bacia amazônica. Ou seja, há uma intensa articulação entre a região a um complexo sistema de redes internacionais; bem como, há outras articulações espaciais a outras redes, também complexas por conta de suas informalidades e porosidades regionais.

Assim, a categoria rede deve ser explicitada com a finalidade de detectar novas funcionalidades do território, onde a “circulação e comunicação que contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é todo o território. Essas redes são inseparáveis dos modos de produção dos quais asseguram a mobilidade espacial” (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Concernente a isso, a rede passa a ser um objeto técnico relevante, visto que está diretamente ligada com a logística da mobilidade e fluidez do escoamento de *commodities* a nível global. Fazendo uso da perspectiva da rede como objeto técnico, Raffestin (1993) afirma que esta é “um meio de produzir território”. Dias (1995, p. 158) corrobora acentuando que as redes são:

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

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

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

Neste sentido, percebe-se que a relação porto-cidade é uma relação de poder contraditória, que beneficia e marginaliza territórios, a exemplo dos investimentos infraestruturais nos portos, que, por outro lado, antagonizam o abandono e sucateamento da estrutura urbana da cidade.

Desta forma, Harvey (2005) justifica tais fatos através dos Ajustes Espaciais aplicados para (re)funcionalizar os territórios, logo, as “redefinições externamente impostas de regiões e territórios dentro e entre os quais ocorre o fluxo contínuo do processo social” (p. 142), que também pode ser expresso como “a criação de condições para que o capital se manifeste e ganhe movimento no espaço” (COUTO, 2007, p. 26).

Ademais, os ajustes espaciais voltados para a relação porto-cidade, serão visualizados nas formas de financiamentos (públicos e privados), nos incentivos (fiscais e hídricos), nos investimentos infraestruturais da logística portuária, nas concessões de terras (que promovem antecipação, seletividade e marginalização espacial) e nas autorizações para construção de portos privados em diversas regiões do país.

Por fim, os ajustes apontados foram necessários para a inversão da visão sobre as áreas portuárias no Brasil, pois estas eram concebidas como meros componentes logísticos, mas com a ação dos ajustes espaciais (acionando e dinamizando territórios), o interesse foi remodelado na forma de eixos de articulação nacional-global, por meio de fluxos materiais e imateriais intra/extraescalar, que estão presentes nas relações porto-cidade.

## Políticas territoriais: integração na Amazônia após o final do século XX

Na segunda metade da década de 1990, foi lançado o Programa Avança Brasil, visando estimular o retorno da concorrência do Brasil no cenário internacional, mediante investimentos em infraestruturas portuárias, rodoviárias, ferroviárias energéticas e aeroviárias, os Eixos Nacionais de Desenvolvimento<sup>3</sup>.

No primeiro decênio do século XXI, foi elaborado o IIRSA (Figura 3)<sup>4</sup>, sendo que o Estado do Amapá, com projetos infraestruturais no eixo norte da rodovia BR 156, visando a integração com a Guiana Francesa, integra dois eixos deste programa: O Eixo das Guianas e o Eixo do Amazonas.

Em 2004, o Porto de Santana deixou de integrar o portfólio do IIRSA, por conta de retirada da governança federal para se exercer a governança municipal. Mantendo os projetos de pavimentação da BR e da construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque.

---

<sup>3</sup> Sobre o assunto vide: Fearnside e Laurence (2002); Porto e Superti (2012), Santos (2013) Superti (2011; 2013) e Silva (2013).

<sup>4</sup> A IIRSA em 2011 foi incorporada ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). O COSIPLAN compõe o bloco União das Nações Sul-Americanas (UNASUL). Este bloco foi criado em 2008 e entrou em vigor em 2011, onde todos 12 países da América do Sul assinaram o tratado. Em abril de 2018, o Brasil suspendeu sua participação na UNASUL, passando a compor o Foro para o Progresso da América do Sul (PROSUL) em março de 2019, através da assinatura da Declaração Presidencial sobre a Renovação e o Fortalecimento da Integração na América do Sul. Sobre o assunto vide: o site da IIRSA e PLANALTO (2019).

Figura 03 – Eixos de Integração Sul americana – IIRSA



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

O Brasil, no início do século XXI, entra num cenário de modificação de sentido das políticas territoriais, com o intuito de se ajustar às transformações ocorridas na globalização, nas reformas do Estado territorial e das incertezas de paradigmas das políticas públicas após a crise e o fim do Estado Desenvolvimentista (RUCKERT, 2007).

Segundo Castro (2017, p. 19) são resgatados pelo Estado, por meio de suas políticas, os processos de intervenção via planejamento do desenvolvimento, voltados ao agenciamento de grandes grupos do país e do exterior. Ela afirma ainda que, nas últimas décadas do século XXI, as políticas nacionais para a Amazônia impulsionaram programas neodesenvolvimentistas com fortes investimentos em infraestrutura.

É nesse contexto que muitas cidades, inclusive as cidades-porto da Amazônia, são acionadas para atender a lógica do capital global, e várias políticas territoriais são implementadas, em destaque neste trabalho as do setor portuário, para responder às necessidades dos atores hegemônicos e dar mobilidade às ações do capital, embora venham acompanhadas de vários conflitos nos territórios em questão. É o que Rocha (2019, p. 92) colabora destacando:

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

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

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

Nesse sentido, o Estado, além de ter a função de garantir a reprodução capitalista, também exerce a função de legitimador da ordem social e da sua própria existência, ou seja, procura adotar medidas que lhe garantam o apoio da população para poder exercer suas funções no processo de reprodução do capital (FIGUEIREDO; MOREIRA, 2019) claramente descritas por meio de políticas de infraestrutura para a Amazônia, como por exemplo “hidrovias, ferrovias, pavimentação de rodovias, usinas hidrelétricas, construção e reestruturação de portos” (p. 78).

Segundo Rodrigues et al. (2020) o Estado esteve funcionalmente apoiando, mediando, legitimando, planejando, zoneando e financiando grandes projetos de infraestrutura na Amazônia, destacando-se:

i) rodovias: BR-010 (Belém-Brasília), Br-230 (Transamazônica), BR-163 (Cuiabá-Santarém), BR-364 (Cuiabá-Porto Velho), BR-319 (Porto Velho-Manaus); ii) Ferrovia: Ferrovia Carajás-Itaqui; iii) hidrelétricas: Coaracy- Nunes (1975), Curuá-Una (1977), Tucuruí (1984), Balbina (1987), Manso (1987), Samuel (1988), Lajeado (1999), Peixe Angelical (2006), São Salvador (2008), Dardanelos (2011), Rondon II (2011), Estreito (2012), Santo Antônio (2011), Jirau (2013), Santo Antônio (2014), Ferreira Gomes (2014), Santo Antônio do Jari (2014), Cachoeira Caldeirão (2016), Teles Pires (2014), Belo Monte (2015), São Manoel (2017) e Sinop (2019) (FEARNSIDE, 2019); iv) Portos: de Santarém, Vila do Conde, de Porto Velho e de Santana (p. 87).

No que se refere às políticas territoriais portuárias, elas são permeadas de ajustes espaciais, e são “visualizados por meio de financiamentos públicos, incentivos hídricos e fiscais, investimentos nas infraestruturas portuárias (públicas e privadas) e

na constituição de leis e decretos que possibilitem segurança jurídica ao setor empresarial” (RODRIGUES et al., 2020).

Desta forma, duas políticas territoriais que reverberam na Amazônia foram destacadas neste trabalho por conta da sua amplitude na região. A primeira é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e a segunda é a Nova Lei de Portos (Lei nº 12.815 de 2013). Ambas contribuíram para integrar a região aos circuitos produtivos globais, quando se observa a relevância que disponibilizaram para o aumento da exportação de *commodities*, planejamento e execução de grandes projetos de infraestrutura e dando condições reais e legais para a chegada das corporações transnacionais.

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

No que tange para a Nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815/2013, sua relevância se dá pelas grandes mudanças normativas que propiciaram transformações significativas nas relações porto-cidade, posto que, esta concede a abertura legal para a instalação dos Terminais de Usos Privativos (TUP's), logo, o aumento de número de novos portos, bem como a chegada de novas corporações privadas, acompanham as novas áreas acionadas pelo capital na logística do transporte e armazenamento para escoamento da exportação *commodities* na nova fronteira de expansão do agronegócio.

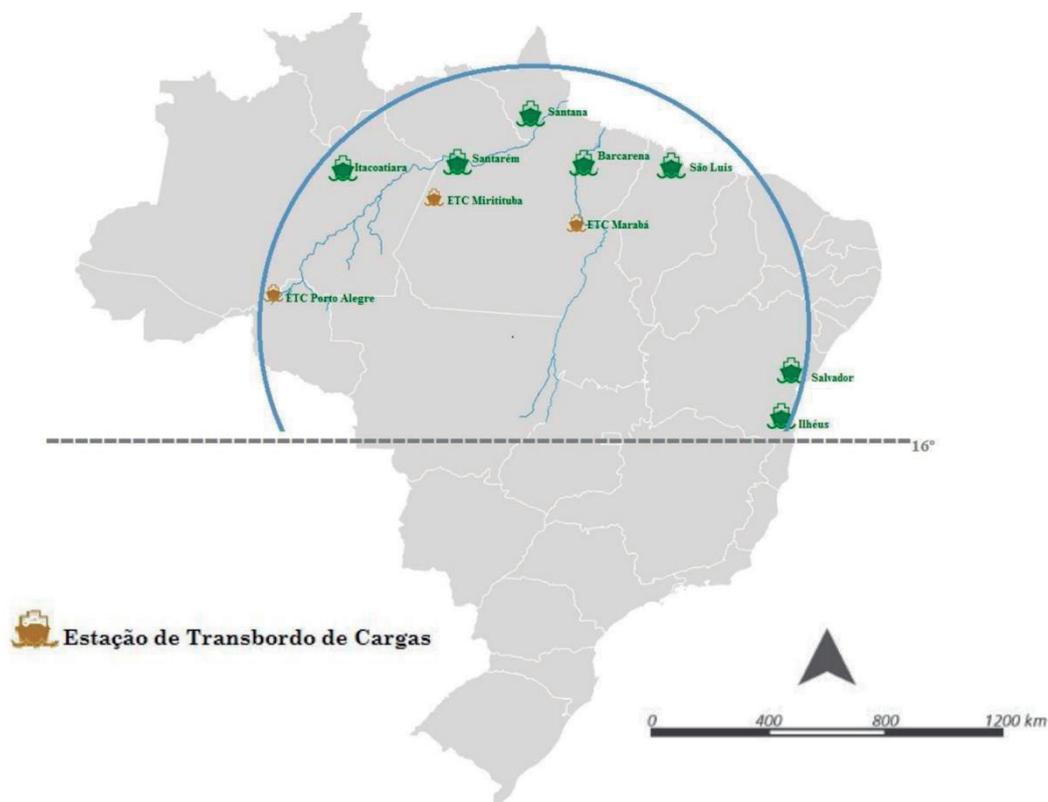
Dentro desse contexto, a Amazônia é percebida e tratada pelos agentes do capital e pelo Estado como a nova fronteira de expansão da produção de grãos e, como consequência a isso, soma-se a essas políticas territoriais outras estratégias de consolidação desta visão, que são a criação do Projeto Arco Norte<sup>1</sup> e dos Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho. Estes projetos apontam para uma alternativa para redução do tempo de escoamento, mais competitividade no mercado global e consequentemente maior lucro.

---

<sup>1</sup> O Arco Norte compreende eixos de transporte que levam a portos situados acima do paralelo 16° S (BRASIL, 2016, p. 09). Arco Norte, “aqui delimitado como o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas e insumos com a utilização dos portos ao norte do Brasil, desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelos Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até o sistema portuário de São Luís, no Maranhão” (BRASIL, 2016, p. 15).

O projeto Arco Norte (Figura 04) para Rodrigues (2018) é um programa político, de Estado (com alianças e lógicas capitalistas); um vetor logístico e um corredor de transporte e movimentação de mercadorias.

Figura 04 - Corredor portuário Arco Norte



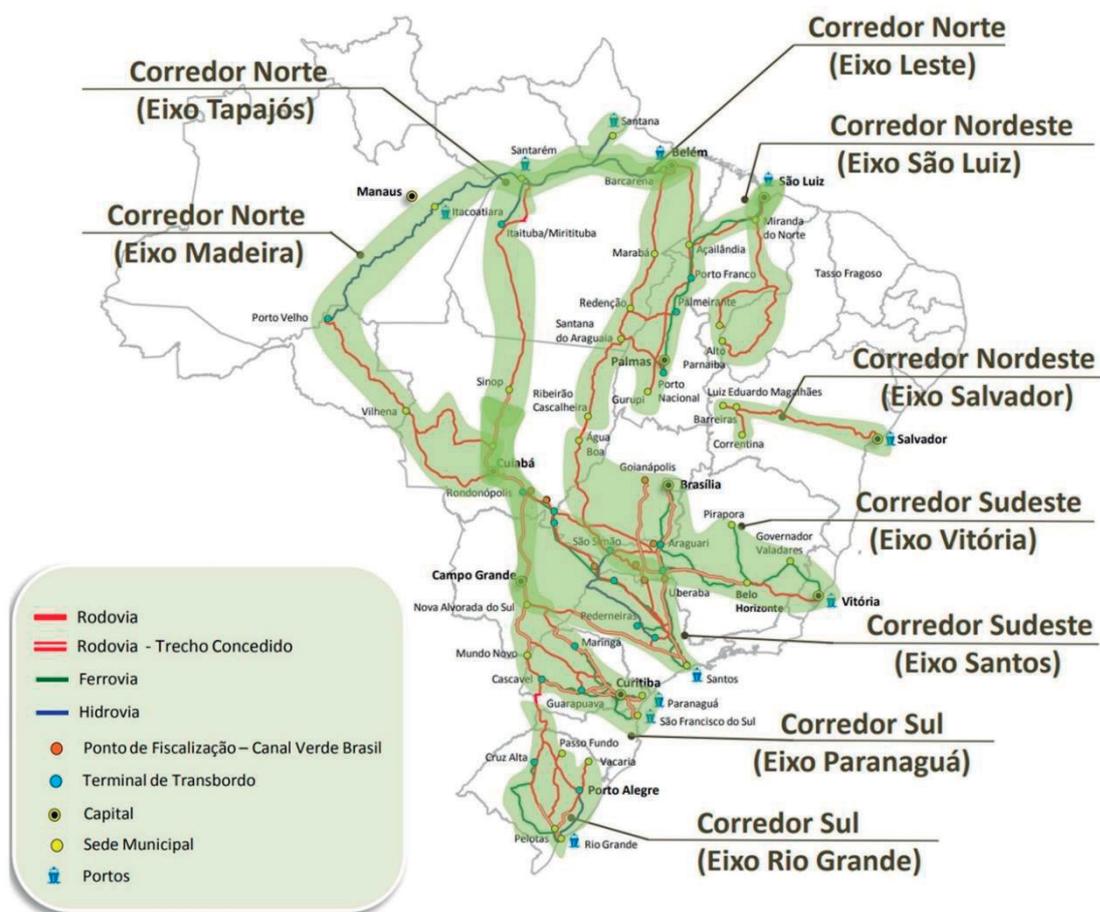
Fonte: MAPA (2018 apud PEREIRA; BOTTER; ROBLES; 2020, p. 229).

Acrescente a isso, este projeto está estreitamente ligado ao setor do agronegócio, contribuindo para uma melhor movimentação entre local, nacional e global, maior conexão ao circuito produtivo-financeiro internacional, de bancos e fundos, bem como uma cadeia global de valor e de *commodities*.

No que se refere aos Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho (Figura 05), este projeto emerge em 2017, tendo como uma das suas finalidades apresentar nove eixos de deslocamento dos principais produtos da economia brasileira (soja e milho; petróleo e combustíveis; minério de Ferro; açúcar; carne; e Automóvel), divididos em quatro corredores: norte, sul, sudeste e nordeste, sendo que

o corredor norte é o próprio Arco Norte, ou seja, há uma total sinergia entre estes projetos.

Figura 05 - Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de Soja e Milho



Fonte: Brasil (2017a).

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

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

Dentro dos Corredores Logísticos Estratégicos o corredor norte é dividido em três eixos, que são: eixo Tapajós, eixo Madeira e eixo Leste, com a utilização de modais

rodoviários (64%), ferroviários (10%) e hidroviários (24%) e mais 5 complexos portuários. É relevante acrescentar que o corredor norte é que o possui maior utilização do modal hidroviário, se comparado com o do sul (4%), sudeste (5%) e nordeste, que não apresenta porcentagem na utilização deste modal (BRASIL, 2017).

Neste sentido, é válido dizer que o Complexo Portuário de Santana (CPS) está localizado no Corredor Logístico Estratégico Norte, quer dizer, se beneficia de vantagens<sup>2</sup> como multimodalidade e economia de escala. Esses fatos são expostos em estudo recentes que comprovam que:

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

Desta forma o CPS insere-se como mais uma alternativa logística (transporte, armazenamento, escoamento, transbordo, recebimento e uso de produtos, insumos e/ou mercadorias relacionadas às atividades comerciais) para produção de grãos, assim como para o escoamento, quer dizer, forma-se uma condição estratégica para movimento e mobilidade no espaço, implicando diretamente na redução do tempo de escoamento, que por consequência trará maior lucro e competitividade no mercado global de *commodities*.

Quanto à função portuária de Santana, enquanto relação porto-cidade, é de extrema relevância na rede urbana local, regional e global, apresentado nas seguintes escalas: *local*: Mobilidade de pessoas, articulação e comercialização de produtos oriundos, das vilas e dos municípios ribeirinhos localizados na foz do rio Amazonas e da margem oriental do arquipélago marajoara e às suas relações e influências para as reações espaciais no espaço amapaense (SARDINHA; COUTO; LOMBA, 2021), como rota de passagem e ponto de distribuição (PORTO, 2003); *regional*: Mobilidade de pessoas, articulação e comercialização de produtos com localidades e cidades dos Estados do Pará e Amazonas; *Nacional*: Articulação de transporte de produtos do agronegócio (Soja), oriundos do Estado de Mato Grosso; *Internacional*: Articulação de

---

<sup>2</sup> Chelala e Chelala (2019) ressaltam as visíveis vantagens na utilização da multimodal Arco Norte, que são expressas primeiramente na diminuição da distância percorrida até os portos de Santos e Paranaguá, que passam de 2.300 km (utilizando o modal rodoviário) para 1.100km (em média) que são substituídos por 820 km de curso fluvial. Outra vantagem é que a utilização de um comboio de doze barcaças consegue transportar 33.600 toneladas de grãos de uma única vez, o que substituiria 900 carretas via sistema rodoviário.

transporte de *commodities*, atuando nas exportações de produtos oriundos do Estado do Amapá, Pará ou de Mato Grosso, na comercialização de produtos importados pela Área de Livre Comércio de Macapá e Santana ou nas expectativas da transfronteirização com a Guiana Francês (PORTO, 2020).

## Considerações finais

Partindo do pressuposto que o ponto de conexão entre os sistemas dos circuitos superior e inferior amapaense é materializado no complexo portuário de Santana, as dinâmicas espaciais oriundas deste complexo se expressam em diversas escalas territoriais; comportamentos econômicos no território; fluxos e fluidez de pessoas e produtos; na sua participação em políticas de articulações espaciais desde a local ao internacional; bem como corroborando para a se identificar a função do Amapá na economia-mundo.

As interações decorrentes de suas configurações e movimentações das logísticas estabelecidas; executadas nas escalas regional, nas expectativas de uma economia transfronteiriça; na construção da balança comercial do Estado e; a sua participação em políticas de instalação ou modernização de suas infraestruturas tanto em escalas nacionais e internacionais, fazem deste complexo portuário, estratégico.

A sua importância, enquanto circuito superior, por exemplo, tem exigido reestruturações infraestruturais de seu parque de mobilidade e ancoragem portuário para atender não somente as exigências para a exportação de *commodities*. O complexo portuário é fundamental para a consolidação de políticas territoriais sobre as articulações em redes nacionais e internacionais a exemplo das propostas de investimentos (PAC, IIRSA e INTERREG) ao impelir suas ampliações e modernizações técnicas e tecnológicas portuárias.

Quanto ao circuito inferior, as articulações ocorrem na economia local amazônica, com ribeirinhos interagindo neste espaço em mobilidades populacionais comercialização de seus produtos produzidos com as cidades ribeirinhas; bem como com a sua articulação com a fronteira Brasil/França, seja como rota de passagem populacional ou ponto de distribuição de produtos pelo comércio amapaense.

Enfim, as articulações estimuladas a partir do complexo portuário de Santana, na foz do maior rio do mundo; com uma capacidade de calado natural elevada; com vantagem comparativa de localização em relação aos principais centros econômicos mundiais; faz deste sistema de engenharia estratégica, embora ainda seja tratada como periférica!

## Referências

BIRD, J. **The development of any port in the major sea ports of the United Kingdom**. London: Hutchinson & Co, 1963.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. **Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários**, 2013.

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

BRASIL. **Plano Mestre: Complexo Portuário de Santana**. Brasília: 2017b.

BRAUDEL, F. F. **Civilização material, economia e capitalismo: Séculos XV-XVII**. 3. v. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

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

CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Explorações Geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

COSTA, J. M.; SOUZA, L. R.; NETO, J. S. C. Informalidade no ambiente construído e segregação socioespacial no Platô das Guianas: o caso de Santana no Amapá e de Caiena na Guiana Francesa. **Confins**, n. 31, 2017. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/11917>>. Acesso em: 12 jan. 2021.

COUTO, M. E. A. Os Ajustes Espaciais: a expansão das redes e a mobilidade informacional no cenário amapaense. In: PORTO, J. L. R.; et.al. (Orgs.). **Condicionantes construídos: reflexões sobre as transformações espaciais amapaenses**. Macapá: Jadson Porto, 2007.

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

FEARNSIDE, P. M. Os impactos socioambientais das barragens amazônicas brasileiras. **Xapuri socioambiental**, Formosa, p. 259-289, 2019.

FEARNSIDE, P. M.; LAURENCE, W. F. O futuro da Amazônia: Os impactos do Programa Avança Brasil. **Revista Ciência Hoje**, p. 61-65, mai. 2002.

FIGUEIREDO, N. R.; MOREIRA, I. T. Estado, políticas públicas e territórios rurais. **Revista OKARA: Geografia em debate**, v. 13, n. 1, p. 76-95, 2019.

GOBBI, G.; CARRARO, I. R.; FURLAN, J. Análise do setor portuário brasileiro: deficiências, transformações e melhorias. **Espacios**, Caracas, v. 36, n. 5, p. 5-20, 2015.

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

HOYLE, B. The port-city interface: trends, problems, and examples. **Geoforum**, Amsterdã, n. 4, p. 429-435, 1989.

*Geopolítica e Integração Regional na América Latina*

Complexo portuário de Santana (Amapá-Brasil): da interação regional à conexão internacional

DOI: 10.23899/9786589284109.111

IIRSA. Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana. Disponível em: <[www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)>. Acesso em: abr. 2021.

MACHADO, L. O. Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, T. M. et al. (Orgs.). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB, 1998.

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

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Portos, cidades e regiões: novas problemáticas, abordagens renovadas. **Confins**, v. 15, 2012.

PIRILIO, P. **A arte do motor**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

PORTO, J. L. R. **Amapá: Principais Transformações Econômicas e Institucionais - 1943 a 2000**. Macapá: SETEC, 2003.

PORTO, J. L. R. **Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: reformas da condição fronteiriça amapaense (1943-2013)**. Curitiba: UNIEDUSUL, 2020.

PORTO, J. L. R.; SANTOS, P. G. S. Reconstrução da fronteira amapaense: da defesa aos novos usos da linde Amapá Guiana Francesa. In: SILVEIRA, E. D. da; CAMARGO, S. A. F. de (Orgs.). **Socioambientalismo de Fronteiras**. Curitiba: Juruá, 2012. p. 101-112.

PORTO, J. L. R.; SUPERTI, E. Ajustes espaciais na fronteira da Amazônia Setentrional Brasileira: políticas públicas e interações do Platô das Guianas. **Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal**, v. 19, p. 75-98, 2012.

PORTO, J. L. R.; THEIS, I. M. Circuitos da Economia na fronteira amapaense: um híbrido de subsistemas para a sua reorganização espacial. **Revista Labor & Engenho**, v. 9, n. 2, p. 101-114, abr./jun. 2015.

Presidente assina declaração para renovar integração na América do Sul. **Planalto**. 2019. Disponível em: <<https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2019/03/presidente-assina-declaracao-para-renovar-a-integracao-na-america-do-sul>>.

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

ROCHA, J. M. A conflagração do espaço: a tensa relação porto-cidade no planejamento urbano. **Estudos Avançados**, v. 33, n. 95, p. 91-112, 2019. Disponível em: <[http://scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142019000100091](http://scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142019000100091)>. Acesso em: 11 jan. 2021.

RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The Geography of Transport Systems**. Long Island: Hofstra University, 2006.

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

RODRIGUES, J. C. et al. Produção territorial portuária na Amazônia: ajustes, ordenamentos e práticas espaciais face a produção do complexo portuário de Santana, Amapá, Brasil. **Revista Tamoios**, v. 16, n. 3, p. 85-113, 2020.

*Geopolítica e Integração Regional na América Latina*

Complexo portuário de Santana (Amapá-Brasil): da interação regional à conexão internacional

DOI: 10.23899/9786589284109.111

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

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

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. 5. ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2003.

SANTOS, P. G. S. **A (ultra)periferia do Platô das Guianas**: Novos planejamentos para novos usos da fronteira Amapá-Guiana Francesa (1992-2012). Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2013.

SARDINHA, J. C. S.; COUTO, M. E. A.; LOMBA, R. M. **Complexo Portuário de Santana**: políticas territoriais e a contraditória e complexa relação porto-cidade. Macapá: PPGMDR/UNIFAP, 2021. (Trabalho apresentado na disciplina Tópicos Especiais – Leitura Dirigida do Mestrado em Desenvolvimento Regional da UNIFAP).

SILVA, G. V. **A cooperação transfronteiriça entre Brasil e França**: Ensaio e expectativas neste no século XXI. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

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

SUPERTI, E. As Fronteiras Internacionais da Amazônia Brasileira no Contexto das Políticas Públicas de Integração Sul-Americana. In: PORTO, J. L. R.; NASCIMENTO, D. M. (Orgs.). **Dinâmicas Periférico-Estratégicas da Fronteira da Amazônia Setentrional**: Das Políticas Públicas e Redes Institucionais à Integração Espacial. Rio de Janeiro: Publit, 2013. p. 91-109.

VIGARIÉ, A. **Ports de commerce et vie littorale**. Paris: Hachette, 1979.

WALLERSTEIN, I. **El sistema mundial**: La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea em siglo XVI. México: Siglo XXI editores, 1991.