

POLÍTICA TERRITORIAL NO OESTE DO ESTADO DO PARÁ: IDENTIFICAÇÃO, ANÁLISE E RELAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA PORTUÁRIA DO MUNICÍPIO DE ITAITUBA

TERRITORIAL POLICY IN THE WEST OF PARÁ STATE: IDENTIFICATION, ANALYSIS AND RELATION OF PORT PUBLIC POLICY OF ITAITUBA CITY

POLÍTICA TERRITORIAL EN EL OESTE DEL PARÁ : IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y RELACIÓN DE POLÍTICA PÚBLICA PORTUARIA DEL CONDADO ITAITUBA

Jondison Cardoso Rodrigues

Doutorando em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental - Universidade Federal do Pará (UFPA), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), Núcleo de Atos Estudos Amazônicos, Avenida Perimetral - Guamá - CEP: 66075750 - Belém, PA - Brasil.
jondisoncardosorodrigues@gmail.com

Jovenildo Cardoso Rodrigues

Doutor em Geografia - Universidade Federal do Pará (UFPA), Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO), Av. Augusto Corrêa, Guamá - Belém - PA - Brasil - CEP 66.075-110 - Belém, PA - Brasil.
jovenigeo@yahoo.com.br

RESUMO

Este trabalho objetivou: 1) identificar e analisar a política pública portuária desenvolvida no município de Itaituba, como forma de antecipação espacial e ordenamento territorial; 2) mostrar a relação entre as políticas públicas portuárias, municipal e federal, de maneira a evidenciar conexões ou sinergias entre as referidas políticas territoriais. Os procedimentos metodológicos adotados: a) análise do Diagnóstico Participativo (documento); b) Plano Diretor; c) Leis e decretos; d) discursos da prefeita de Itaituba; e) discurso da presidenta Dilma Rousseff; e, f) pesquisas de campo. A partir da pesquisa, pode-se evidenciar que a antecipação espacial e ordenamento territorial foram responsáveis pela (o): 1) a elaboração de Lei que reserva área a Zona Comercial, Industrial e Portuária; 2) revisão do plano diretor; 3) Zoneamento, uso e ocupação do solo urbano, Parcelamento do solo urbano e condomínios; criação e delimitação dos bairros; código de obras do município, regulamentação da outorga onerosa e a transferência do direito de construir, regulamentação do estudo prévio de impacto de vizinhança; regulamentação do exercício do direito de preempção pelo poder público, e, definição dos limites do perímetro urbano; e, 4) Reforma tributária com a criação: i) da Coordenadoria Municipal de Tributos; ii) do sistema tributário do município de Itaituba; e, iii) da concessão de incentivo fiscal para regularização de licença de funcionamento. Todas essas estruturas e reformas, “enviesadas” de preferências e interesses particulares, apresentam forte relação global e local/nacional, por meio de relações mercantis globalizadas. Além disso, há o alinhamento da política territorial municipal com a política de ordenamento territorial em escala federal.

Palavras-chave: Política territorial; Amazônia; Logística Portuária; Itaituba; Pará.

ABSTRACT

This study aimed: 1) identify and analyze the port public policy developed in the city of Itaituba, as a way of spatial anticipation and land use planning; 2) show the relation between the port, municipal and federal public policies, in order to reveal connections or synergies between those territorial policies. The methodological procedures adopted: a) analysis of Participatory Diagnosis (document); b) Master Plan; c) Laws and decrees; d) mayor of Itaituba speeches; e) speech of President Dilma Rousseff; and, f) field research. From the research, we can show that the spatial anticipation and land use planning were: 1) the development of law that reserve area to the Commercial, Industrial and Port Area; 2) review of the master plan; 3) zoning, use and occupation of urban land, urban land Installment and condominiums; creation and delimitation of the districts; building codes of the municipality, regulation of onerous grant and transfer of the right to build, regulation of previous study of neighborhood impact; regulates the exercise of the right of preemption by public authorities, and definition of the boundaries of the urban area; and, 4) Tax reform with the creation of: i) the Municipal Coordination of Taxes; ii) the tax system of the city of Itaituba; and, iii) concession of tax incentives for the regularization of operating license. All these structuring and reform "biased" of preferences and private interests have strong global and local/national relation through globalized market relations. In addition, there is the alignment of the municipal territorial policy territorial planning policy at federal level.

Keywords: Territorial Policy; Amazon; Port Logistics; Itaituba; Pará state.

RESUMEN

Este estudio tuvo como objetivo: 1) identificar y analizar la política pública portuaria desarrollada en la ciudad de Itaituba, con el fin de avanzar en la ordenación del territorio y el uso del suelo; 2) mostrar la relación entre las políticas del puerto público, municipales y federales, a fin de revelar las conexiones o las sinergias entre las políticas territoriales. Los procedimientos metodológicos adoptados: a) análisis de Diagnóstico Participativo (documento); b) Plan Maestro; c) Las leyes y decretos; d) el alcalde de discursos de Itaituba; e) el discurso de la presidenta Dilma Rousseff; e, f) la investigación de campo. De la investigación podemos demostrar que la previsión y la planificación espacial país fueron: 1) el desarrollo de la ley que área de la reserva Área Comercial, Industrial y Portuario; 2) la revisión del plan maestro; 3) la zonificación, uso y ocupación del suelo urbano, suelo urbano y condominios a plazos; creación y delimitación de los distritos; los códigos de construcción de la municipalidad, la regulación de la concesión onerosa y transferir el derecho a construir, la regulación de estudio previo de impacto barrio; regula el ejercicio del derecho de tanteo por las autoridades públicas, y la definición de los límites de la zona urbana; y, 4) La reforma fiscal con la creación de: i) la Coordinación Municipal de Impuestos; ii) el sistema de impuestos de la ciudad de Itaituba; y, iii) la provisión de incentivos fiscales a la licencia de explotación de la regularización. Todos estos estructuración y la reforma de las preferencias "sesgadas" y los intereses especiales tienen fuertes relaciones globales y local / nacional a través de las relaciones de mercado globalizado. Además de la alineación política territorial municipal con la política de ordenación del territorio a nivel federal.

Palabras clave: Políticas territorial; Amazonia; Logística Portuaria; Itaituba; Pará.

1. INTRODUÇÃO

O governo federal, a partir de 2007, vem planejando e executando políticas públicas (de Estado) infraestruturais de maneira continuada e de longo prazo, sobretudo, na área portuária, por meio de financiamento público, incentivos fiscais, concessões de terras e autorizações para construção de portos privados em diversas regiões do Brasil (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a; 2015b). Na Amazônia Oriental brasileira, essas ações apresentam um grande destaque, com massivos investimentos públicos e privados em obras de infraestrutura portuária (CASTRO, 2012; CASTRO et al, 2014). A título de exemplificação, até dezembro de 2015, a Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ) possuía 21 requerimentos de instalação, construção e outorga para a Amazônia brasileira. Cabe destacar que a Secretaria Especial dos Portos (SEP) já havia concedido autorização para a construção de 14 empreendimentos portuários para Amazônia, de um total de 40 (SEP, 2015).

Em virtude dessa busca de autorização portuária, a ANTAQ, desde 2013, começou a lançar anúncios públicos (como forma de agilizar os trâmites burocráticos) para regiões, particularmente para municípios. Dos 33 editais de anúncio público lançados em 2015, 13 são para Amazônia, 3 para o Oeste do Pará e 2 específicos para o município de Itaituba. Além disso, até final de dezembro de 2015, havia a solicitação de instalação de 3 empresas na ANTAQ: Woodhollow Participações Ltda, Venbras Maritima Ltda e Itaipava S.A (ANTAQ, 2015).

Cabe enfatizar que dentre as instalações portuárias “autorizadas” para o Oeste do Pará, estão: Cia. Norte de Navegação e Portos - CIANPORT (Itaituba), Hidrovias do Brasil S/A (Itaituba), Rio Turia Serviços Logísticos Ltda - TERFRON (Itaituba) (da BUNGE) (SEP, 2015). Sendo que desses portos, o porto da Bunge já está em operação, ao passo que os outros dois portos encontram-se em processo de instalação de superfícies metálicas. Além disso, está em processo de construção do porto do Grupo Caramuru (para exportar farelo de soja), na comunidade Bela Vista, localizada no Km 28 da rodovia transamazônica (ITAITUBA, 2015a). O projeto Grupo Caramuru deverá investir R\$ 45 milhões, já que será também construído outro porto em Santana, no Amapá. A previsão é que estes portos estejam concluídos ainda em 2016.

A descoberta de Itaituba como centro logístico portuário deve-se a um conjunto de fatores, dentre os quais: i) a distância mais curta em relação aos produtores de grãos do Mato Grosso, assim diminuindo o custo operacional; ii) melhor acesso portuário (de trânsito) em relação aos portos de Santos e Paranaguá, principais portos exportadores graneleiros do país; e, iii) a não existência de filas de espera de navios para atracar (RODRIGUES, RODRIGUES, 2015b).

Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014) enfatizam também que essa descoberta do Oeste do Pará, principalmente de Itaituba, deve-se ao fato de os agentes econômicos não possuírem competidores potenciais, mas cooperativos; e, ao aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias desta localidade em relação ao mercado exterior, em virtude da economia nos custos de fretes terrestres/transporte, decorrentes da proximidade física com o mercado consumidor (sobretudo, com os EUA, a Europa e a China) e o pagamento de seguro das mercadorias (RODRIGUES, RODRIGUES; CASTRO, 2014; CASTRO et al, 2014).

Considerando tal conjuntura de políticas públicas do Governo Federal e as solicitações de instalações portuárias no município de Itaituba, Oeste do Pará, o artigo busca: 1) identificar e analisar a política pública portuária desenvolvida no município de Itaituba, como forma de antecipação espacial e ordenamento territorial; 2) mostrar a relação entre as políticas públicas portuárias, municipal e federal, de maneira a evidenciar conexões ou sinergias entre as referidas políticas territoriais.

De um ponto de vista teórico, adotou-se o termo antecipação espacial proposta por Corrêa (1992), para quem, este conceito é compreendido como a reserva de território (atividade produtiva ou especulativa em um dado local, que, em um futuro próximo poderá ser valorizado, trazendo grandes lucros aos investidores), à espera de valorização à medida que a cidade passa pelo processo de (re)organização espacial (CORRÊA, 1992; 2007).

Já o conceito de ordenamento territorial, adotado nesta construção, é considerado como instrumento de planejamento, de organização e de ampliação da racionalidade espacial das ações do Estado (RÜCKERT, 2005, 2007; DOMINGUES, 2015), o que pressupõe pensar a articulação e interface entre as diversas políticas públicas tanto em escala federal quanto da escala municipal.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Os procedimentos metodológicos utilizados para a construção da referida pesquisa foram: análise do (documento) Diagnóstico Participativo; Plano Diretor; Leis e decretos; discursos da prefeita de Itaituba (extraído do site da prefeitura de Itaituba); discurso da presidenta Dilma Rousseff; e, finalmente, mas não menos importante, pesquisas de campo, realizadas em junho de 2014, e, em fevereiro e novembro de 2015.

A abordagem teórico-metodológica desta pesquisa pauta-se na análise crítica acerca das ações, relações e contradições inerentes ao movimento de transformações territoriais e de produção e reprodução capitalista (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b). Este caminho teórico-metodológico possibilita analisar os processos econômicos, as representações e ideologias (CLAVAL, 2013), relacionando a acumulação do capital com a produção das estruturas espaciais (HARVEY, 2004, 2005) e políticas públicas.

A política pública adentra-se na perspectiva de que são intervenções de autoridades investidas de poder público e de legitimidade para afetar comportamentos, espaços de contestação, de colaboração e práticas em limites territoriais precisos (RODRIGUES, 2014). Além disso, as políticas públicas são ações abrangentes (não se limitam a leis e regras); mas a uma ação intencional (de longo ou curto prazo); que convergem e/ou dialogam com as múltiplas escalas espaciais e políticas, as dinâmicas macro e microeconômicas de uma política de Estado e lógicas econômicas capitalistas globais, as quais geram ou (re)alimentam os usos e desdobramentos espaciais de processos políticos.

2.1. Área de Estudo

Itaituba é um município do estado do Pará que possui uma área territorial de 62.041,148 Km² (IBGE, 2015; ITAITUBA, 2014). A origem do nome é tupi, significando “ajuntamento de água da pedra”, junção dos termos itá (“pedra”), ‘y (“água”) e tyba (“ajuntamento”).

Itaituba localiza-se a uma latitude 04°16'34 Sul e a uma longitude 55°59'01 Oeste, e fica na margem esquerda do rio Tapajós (FELIX-FILHO, 2013; ITAITUBA, 2015b). Os limites do município são: ao norte, o município de Aveiro; ao sul, o município de Jacareacanga; a leste, os municípios de Altamira, Rurópolis, Novo Progresso e Trairão, no estado do Pará; a oeste, o município de Jacareacanga (no estado do Pará) e Maués (no estado do Amazonas). Fica a 1.626 km de distância da cidade de Belém, capital do Estado (BRITO; SILVA; PENA, 2014).

O clima do município se traduz como um clima quente úmido, com temperatura média de 34° C e mínima de 24°C. Itaituba apresenta uma umidade relativa com valores acima dos 80% em quase todos os meses do ano. As estações chuvosas coincidem com os meses de dezembro a junho e as secas, nos meses de julho a novembro (FELIX-FILHO, 2013; ITAITUBA, 2015b).

Sua população, em 2010, era de 97.343 habitantes. De acordo com o IBGE, estima-se que, em 2015, havia 98.446 habitantes (IBGE, 2015), No entanto, segundo a Prefeitura de Itaituba, em virtude do intenso fluxo populacional e migratório, por conta da implantação de portos graneleiros e de complexos hidrelétricos do Tapajós, esse número já chega em 130 mil habitantes, com base no Cadastro Único da Assistência Social (ITAITUBA, 2015b) (Figura 1).

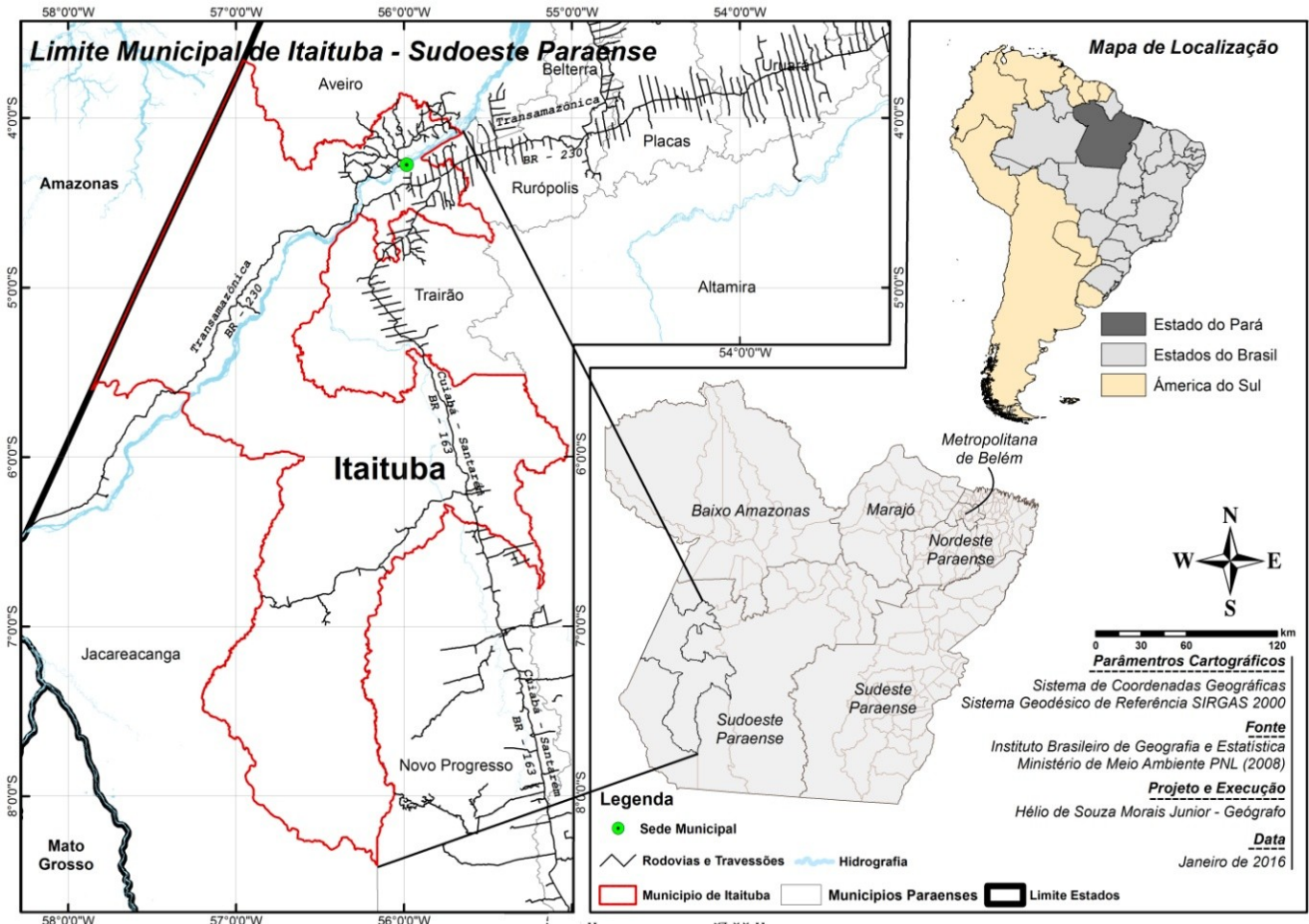


Figura 1: Mapa de localização do Município de Itaituba, Oeste do Pará.

O acesso ao município pode ser feito: (1) por via aérea, Aeroporto de Itaituba; (2) rodoviária e rodovias BR-163 (Rodovia Cuiabá-Santarém) e BR-230 (Transamazônica); e, (3) hidroviária, pelo rio Tapajós, conectando a cidade aos portos de Santarém, Belém, Manaus e Macapá (ITAITUBA, 2014, 2015b).

A composição da economia municipal encontra-se subdividida da seguinte maneira: setor agropecuário (8,70%), industrial (23,27%), de serviços (59,34%), e impostos (8,67%). Na indústria é marcante a produção de produtos baseados no calcário (matéria-prima abundante no subsolo do município), sendo a cidade uma das principais produtoras de cimento do Brasil. No setor agropecuário, figuram as atividades de agricultura familiar e a pecuária de pequeno porte (FELIX-FILHO, 2013; ITAITUBA, 2015b).

Por fim, no setor de extrativismo mineral, destacam-se as atividades de exploração de ouro no vale do Tapajós; produto histórico do processo de colonização, sobretudo, com a criação da Reserva Garimpeira do Tapajós, por meio da Portaria Ministerial nº 882 de 25.07.1983, segundo a qual Itaituba tornou-se ponto de apoio em direção aos garimpos (FERREIRA, 2010). O município de Itaituba, entre meados da década de 1980 e início da década de 1990, tinha sua economia fortemente baseada na extração do ouro no Vale do Tapajós, maior região aurífera do oeste paraense (SCHUBER, 2013; BAIA JÚNIOR, 2014). Nesse período, estima-se que tenham sido extraídos da região mais de 500 toneladas de ouro. Em virtude do garimpo, o Aeroporto de Itaituba teve um dos maiores movimentos em pousos e decolagens de aeronaves no mundo (FELIX-FILHO, 2013; ITAITUBA, 2015b).

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

“A maior preocupação tem sido preparar bem o município para esse novo momento em que já estamos vivenciando. Precisamos unir forças com todos os poderes, sociedade, associação comercial, e traçarmos metas importantes para ir preparando o município a curto, médio e em longo prazo. Continuamos de portas abertas para receber bem todos os empresários que visam investir na região e no município” [discurso da Prefeita de Itaituba, Eliene Nunes] (ITAITUBA, 2015C). O discurso da Prefeita de Itaituba constitui expressão de um conjunto de estratégias e ações que vêm sendo adotadas pelo poder público municipal no sentido de promover o ordenamento territorial, planejamento territorial e “ordenação” das cidades (LUFT, 2010), expressa por meio do Plano Diretor de Itaituba. Há um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e também a futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura, de saúde, educação, habitação e saneamento (VILLAÇA, 1999; 2005), além da mediação de situações de conflito.

O plano diretor seria uma bússola para distribuição de benefícios e ações de redistribuição de recursos, com a clara intenção de diminuir desigualdades sociais e socioterritoriais em espaços desprovidos de infraestrutura e serviços públicos, além de promover justiça social (CORIOLANO; RODRIGUES; OLIVEIRA, 2013; DANTAS; TROLEIS; MORAIS, 2015). Assim, o plano diretor carrega também um *status* de política pública, pois adquire uma postura de prioridades e ações (CARVALHO, 2001). Alguns instrumentos legais, portanto jurídicos, são considerados, no plano diretor, inclusive até pontuados pelo Plano Diretor de Itaituba:

1) *apropriação do solo* - referente às ocupações de terra, usucapião, desapropriação de áreas que garantam a apropriação do solo para moradia de classes de renda mais baixa;

2) *parcelamento do solo* - referente à integração na malha urbana, previsão de diretrizes viárias, reserva de áreas para uso público e garantia de preservação e do meio ambiente da identidade cultural e histórica da cidade;

3) *zoneamento* - referente às normas e padrões de ocupação e utilização do solo urbano, em conformidade com atividades desenvolvidas, e previstas, controlando usos nocivos ou efeitos prejudiciais ao bem-estar da população (CARVALHO, 2001).

Terassi e Souza (2015) enfatizam que “o Plano Diretor deve ser um diagnóstico científico das realidades física, social, econômica, política e administrativa da cidade do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro e desenvolvimento socioeconômico e a futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município. Principalmente, o Plano Diretor tem como papel orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do município, respeitando as especificidades locais, regionais e culturais” (TERASSI; SOUZA, 2015, p.123). Além disso, o plano diretor contribuiria para definição:

- a) de diretrizes para cumprimento da função social da propriedade;
- b) do perímetro urbano;
- c) da implantação de zonas especiais de interesse social (tipo de zonas, localização, acesso, regulamentação);
- d) do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU);
- e) da desapropriação com pagamentos em títulos e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); e,
- f) dos instrumentos de política fundiária (CORIOLANO; RODRIGUES; OLIVEIRA, 2013).

O Plano Diretor de Itaituba, como postura de prioridades e ações, não foi puramente “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” ou obrigatório para cidades que possuem mais de 20 mil habitantes, segundo a Constituição Federal - 1988 e o Estatuto da Cidade - 2001 (CARVALHO, 2001), mas constitui, sobretudo, resultado de “pressões” do grande do capital, do *agribusiness*, representada pela *Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós* (ATAP). Associação sediada em Belém, composta por seis empresas associadas - Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Unirios (*joint venture* da Fiagril e Agrosoja), Cianport e Chibatão Navegações. Além da Brick Logística, empresa-consultora que identifica terrenos na Amazônia e depois os estruturam para a transformação em portos (RODRIGUES, RODRIGUES, 2015b).

Tal afirmação, sobre a possível influência (pressões) da ATAP, decorre do fato de que o recurso financeiro para elaboração do Plano Diretor de Itaituba veio da própria ATAP, via convênio 008/2013, entre prefeitura e a associação empresarial (ITAITUBA, 2014, 2015d). Essa articulação permite inferir que o poder público municipal de Itaituba tem promovido alianças com os agentes econômicos do *agribusiness*, tomando decisões políticas no sentido de promover zoneamento, antecipação espacial e reorganização espacial na escala da cidade, mediante planejamento, controle do uso, parcelamento e ocupação do solo, com vistas a atender demandas dos referidos agentes econômicos.

Essas alianças entre agentes econômicos do *agribusiness* e o Estado, para Harvey (2013), seria uma aliança de base territorial: “Facções de trabalho que têm, mediante a luta de um mar de exploração podem também correr para a causa da aliança. Além disso, se um compromisso entre capital e o trabalho é útil para acumulação local, então burguesia como todo pode apoiá-lo. A base é lançada para ascensão de uma aliança de base territorial entre várias facções do capital, o Estado local e até classes, em defesa dos processos de reprodução social (tanto de acumulação quanto a reprodução da força de trabalho) dentro de um território

particular. Deve ser enfatizado que a base para a aliança se assenta na necessidade de imobilizar uma parte do capital para dar liberdade para se movimentar” (HARVEY, 2013, p. 531).

Dessa maneira, as ações convergem para o que enfatizam Barbero (2010) e BNDES (2012), segundo os quais poder público precisa tomar decisões políticas capazes de empreender reformas nos aparatos jurídicos, como elaboração de um marco regulatório, como forma de capturar fluxos de capital. Marco regulatório que contribuiria para: eliminar as barreiras (para capturar fluxos econômicos) que impeçam o funcionamento dos mercados competitivos, fomentar a disciplina do mercado e as empresas reguladas (DEFILIPPI; FLOR, 2008) e reservar territórios à concessão ao setor privado portuário. Assim, a antecipação espacial efetuada pela política pública portuária de Itaituba tende a normatizar o uso privado do território, possibilitando a ação de novos agentes econômicos, na construção de portos no Município de Itaituba (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b).

A Lei 2.308/2012, que cria as Zonas Comercial, Industrial e Portuária (ZCIP), o Distrito Municipal de Miritituba, apresentou-se como elemento que tende a contribuir para o processo de antecipação espacial em escala local.

Tal zoneamento passou a constar a partir da Lei nº 2.885/2015 – Zoneamento, uso e ocupação do solo urbano, no Capítulo IV (Das Zonas Urbanas Especiais), Art. 39 (As Zonas Urbanas Especiais), inciso II, Zona Industrial 2 – ZI 2: terrenos a serem utilizados com atividades e empreendimentos das categorias Médio Impacto e Alto Impacto. Nesse Capítulo, no Art. 66, nas Zonas Industriais não será permitida a implantação das atividades que integram a classificação de uso residencial. A Lei nº 2.885-2015 veio consubstanciar o Plano Diretor, de 2015 (na Figura 2, Mapa de localização de expansão urbana no Distrito de Miritituba e da área Zona Industrial no Município de Itaituba, Oeste do Pará – na margem direita do Rio Tapajós).

Oeste do Pará – na margem direita do Rio Tapajós.

O Mapa “apresenta” um ponto de análise interessante, da área Zoneada do Distrito de Miritituba. Esse ponto interessante é que o Distrito de Miritituba é zona rural, portanto só poderia ser zoneada por e com a anuência da União, por intermédio do INCRA, que é o ente responsável por efetuar o zoneamento das áreas rurais (CARVALHO, 2001). Isso faz quebrar a tese de que zoneamento e plano diretor desenvolver-se-iam de forma paralela e independente (VILLAÇA, 2005).

Essa interdependência (zoneamento e plano diretor) ocorre primeiramente porque o Estado brasileiro é “ordenador jurídico político” e integrador do território (RÜCKERT, 2005, 2007); um agente da produção do espaço, um construtor dos grandes sistemas de engenharia, o guardião do patrimônio natural e gestor da ocupação do território (MORAES, 2005). Como também é um agente (ganhador-mediador-jogador) que participa do setor portuário: 1) adotando práticas e estratégias para identificar e resolver os problemas territoriais, jurídico-institucionais e técnico-operacionais; 2) incentivando a ampliação, a modernização e a conexão eficiente de transportes e portos (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015b), de maneira a capturar fluxos de capital (HARVEY, 2010).

Acompanhado do novo Plano Diretor de Itaituba, houve a aprovação na câmara municipal de Leis que vieram amparar o plano diretor – 2015: 1) Lei nº 2.885-2015 – regulamenta o Zoneamento, uso e ocupação do solo urbano; 2) Lei nº 2.886-2015 – Discorre sobre o Parcelamento do solo urbano e condomínios; 3) Lei nº 2.887-2015 – Dispõe sobre a criação e delimitação dos bairros; 4) Lei nº 2.888-2015 – Dispõe sobre o código de obras do município de Itaituba e dá outras providências; 5) Lei nº 2.889-2015 – Regulamenta a outorga onerosa e a transferência do direito de construir, de acordo com o plano diretor participativo do município de Itaituba; 6) Lei nº 2.890-2015 – Regulamenta o estudo prévio de impacto de vizinhança; 7) Lei nº 2.891-2015 – Regulamenta o exercício do direito de preempção pelo poder público, de acordo com o plano diretor participativo do município de Itaituba; e, 8) Lei nº 2.892-2015 - Dispõe sobre a definição dos limites do perímetro urbano de Itaituba e dá outras providências.

Todas essas leis vêm ser um elemento legitimatório de ações, um arcabouço regulatório para assegurar a segurança jurídica (diminuindo o risco de investimentos dos capitais transnacionais) de diferentes formas de

uso, ocupação e proteção do solo urbano e rural (RÜCKERT, 2007). Dessa maneira, as políticas públicas de antecipação espacial e o ordenamento territorial seriam uma maneira de criar condições para instalação de grandes infraestruturas portuárias (armazenagem/processamento/escoamento) no município de Itaituba, no Oeste do Pará; fato que contribuiria, por exemplo, para a definição de novos corredores de exportação no território (PEREIRA, 2009), para a expansão, acumulação e para reformas do processo de trabalho, necessárias à reprodução do capital (HARVEY, 2005) e à reprodução do agronegócio.

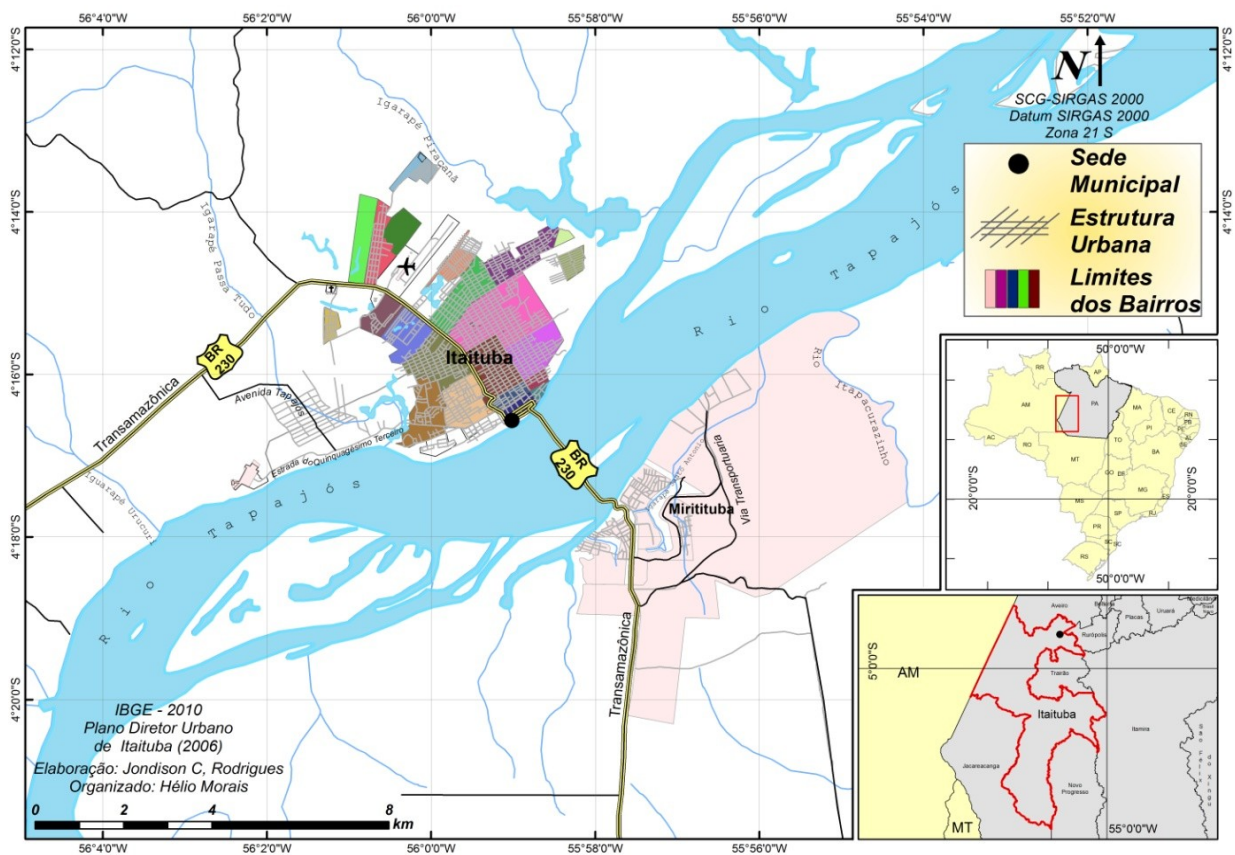


Figura 2: Mapa de localização de expansão urbana no Distrito de Miritituba e da área Zona Industrial no Município de Itaituba,

Esse incentivo à reprodução de agronegócio do município de Itaituba se conecta (de forma sinérgica) com a política pública federal. Essa conexão é sinalizada em SEP (2016), no qual há uma ênfase na viabilização do Projeto Corredor Norte de Exportação, empreendimento que implantará um sistema de escoamento da produção de grãos, utilizando as bacias hidrográficas da Amazônia. O projeto será instalado em Miritituba (Itaituba, estado do Pará) e Vila do Conde (em Barcarena, estado do Pará). Investimento de R\$ 1,5 bilhão no projeto (SEP, 2016). Em entrevista, em 2016, o então Ministro da Secretaria Especial de Portos, Helder Barbalho, ressaltou que: “O setor portuário do Pará ganha cada vez mais importância e assume o protagonismo, fazendo com que o nosso Estado se transforme em ponto estratégico para o escoamento da produção nacional” (SEP, 2016).

Esse protagonismo do estado Pará e da Amazônia é assinalado no Discurso da Presidente Dilma Rousseff, durante a inauguração do complexo portuário da Bunge, no Porto de Vila do Conde, município de Barcarena, estado do Pará, no dia 25 de Abril de 2014: “Esse empreendimento, ele envolve não diretamente, mas de forma indireta, envolve esforços privados, esforços de parcerias público-privadas e esforços públicos para que nós possamos efetuar uma grande mudança na atual logística de escoamento da produção brasileira. [...] O governo da sua parte, vem realizando vários investimentos para implantar uma logística que vai desenvolver uma nova rota exportadora pelo Norte do país. [...] nós temos, para viabilizar o escoamento da nossa produção, de priorizar o modal hidroviário e o modal ferroviário. E, obviamente, a expansão dos portos” (ROUSSEFF, 2014).

A formação desses novos corredores de exportação, fortemente (re) organizados e apoiados pelas políticas públicas municipais para “monopolização do território” (OLIVEIRA, 2015), a construção e a conectividade de redes de infraestrutura (MANDERSCHIED; RICHARDSON, 2011), (pelas grandes empresas de importação e exportação, principalmente Bunge e Cargill, ou a ATAP), acabam por contribuir ou promover uma diferenciação interna do uso do solo e da estrutura da propriedade. Além disso, instiga o aparecimento de novos acordos entre atores sociais, empresas e Estado, na construção de uma cultura política que se adapte às novas estruturas na conjuntura atual (CASTRO et al, 2014). Formação de corredores de exportação que se alinham (sintonizam-se) à política territorial federal, o Plano Nacional Logística Portuária (PNLP) (que está imersão no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC), como forma ou projeto que abriria “oportunidades de negócios, novos empregos e ampliação da capacidade de produção no Estado (do Pará), além de garantir competitividade e diminuição de custos” (SEP, 2016).

Essa conexão entre a política federal e municipal busca a diminuição de custos que é expressa na abertura do processo licitatório da pavimentação do contorno Rodoviário da BR-230/PA promovido pelo governo federal, em janeiro de 2016. Percurso esse que dá acesso aos Portos em Miritituba, no município de Itaituba (PA). Cabe destacar que os complexos portuários graneleiros ao longo do Rio Tapajós (RODRIGUES; RODRIGUES, 2015a) faz parte do trajeto para o escoamento da produção agrícola (*commodities*) do Centro-Oeste pelo Arco Norte (SEP, 2016).

Um exemplo desses novos acordos de construção (de cultura) política que se adapta às novas estruturas na conjuntura atual, da política territorial federal, é a antecipação espacial, promovida pelo município de Itaituba, expressa no discurso da Prefeita de Itaituba, Eliene Nunes: “[...] em 2013, nós tivemos um cuidado muito grande juntamente a associação comercial e outros setores competentes com relação à regularização dos contribuintes fazendo a reforma tributária do município, quando criamos uma central de atendimento, e fomos um dos primeiros municípios no estado a implantar a nota fiscal eletrônica, e o alvará digital”, enfatizando que isso vai possibilitar o cumprimento do acordo “que fizemos com as empresas, que é de fazerem suas compras aqui e isso só motiva as empresas a apostarem e investirem no município” (ITAITUBA, 2015e).

A Reforma tributária, enfatizada pela Prefeita, foi ancorada na criação das Leis, n.2.716/2013 e n.2.777/2014, que, respectivamente, dispõe de um sistema tributário do município de Itaituba e concessão de incentivo fiscal para regularização de licença de funcionamento. Além da criação da Coordenadoria Municipal de Tributos, em 2014.

Toda essa reforma e discurso sinalizam para o fato de que há relações diretas entre processos locais/nacionais e globais, em busca de conexões lógicas da globalização, cuja dinâmica principal se dá em um complexo mercado transnacional, que definem ou buscam definir as ações de atores locais e a pressão sobre os recursos naturais na região (CASTRO et al, 2014; RODRIGUES, RODRIGUES, CASTRO, 2014). A busca de definições que perpassariam pela construção do discurso de que as medidas compensatórias (condicionantes) seriam capazes de promover o desenvolvimento social local. Compreensão pontuada na fala

da Prefeita de Itaituba: “[...] nossa preocupação relacionada a esta questão foi sentar com as empresas e estabelecer as condicionantes para que elas possam nos ajudar na estruturação dessas localidades que serão diretamente atingidas, uma vez que a gente sabe que junto com o desenvolvimento vem também serias questões sociais, como, por exemplo, a questão da exploração infantil, drogas etc. e essas são questões que tem que ser trabalhadas para que sejam evitados danos à população” (ITAITUBA, 2015e).

O discurso da prefeita, ancorado na necessidade de parceria com os agentes econômicos e na conscientização do papel das empresas na promoção do desenvolvimento local - com vistas à amenização de problemas (por via de compensações) decorrentes dos impactos sociais da presença de tais empreendimentos-, constitui estratégia frágil: (i) quando se considera o passivo social historicamente produzido pelas inúmeras empresas que “profetizaram” auxiliar no desenvolvimento local na região amazônica, como a Vale, a Albrás, a Alcoa, a Imerys, a Cargill, a Suzano, a Bunge; e, ii) ao fato de que “o capital é compelido continuamente a aumentar seu espaço de acumulação e acelerar o ciclo de suas rotações, transformando tudo em mercadoria” (BENSAÏD, 2013), por exigências de rentabilidade e lucro rápido; iii) uma racionalidade (lógica) promotora de desigualdade social, destruidora do meio ambiente e principal responsável pelas mudanças bruscas do clima global (LOWY, 2013).

Assim, essa política de desenvolvimento é incapaz de estruturar localidades para que as mesmas combatam a exploração sexual infantil, tráfico de drogas, violência urbana, algo que emergiu com a mobilidade do capital e a implantação dessas infraestruturas portuárias, em Itaituba (evidenciada na pesquisa de campo). Isso porque esses “locais” passam a ser forjados sob a lógica de um conjunto de determinações econômico-políticas, pautadas na racionalidade do mercado, isto é, na busca por forjar “novos sistemas de produção baseados em novas relações sociais em novas regiões” (HARVEY, 2013). Assim, transformando territórios em um ente fragmentado, um lugar, de usos cada vez mais divididos e privados; e, em lugares logísticos, descontínuos, espedaçados, um tecido logístico, com significado e uso específico para uma comunidade (LIMA JR, 2016).

Esses conjuntos de determinações econômico-políticas, baseadas na racionalidade do mercado, são um forte condutor da matriz do planejamento e da intervenção de antecipação espacial, principalmente no ordenamento territorial na Amazônia brasileira e em Itaituba, alinhada à política territorial federal: a) com ordenamento territorial pautado no ordenamento do tempo e espaço do território (CASTRO, 2012), um modelo de organização fundamentado no controle e domínio do espaço (DOMINGUES, 2015); b) composta de uma diversidade de lógicas e de racionalidades (CASTRO, 2007), nos quais são “banhadas” de preferências, interesses particulares. Compreensão prática (evidenciada) muito distante do pensamento romântico e ingênuo de ordenamento territorial enquanto uma tecnologia participativa/governança territorial, formada e construída por uma gama de atores, incluindo, o Estado, o setor privado, ONGs e atores locais (BALETTI, 2012; CARMO, 2014). Essa última perspectiva tende a reduzir/obscurecer as relações sociais, poderes políticos de grupos de interesses, esvaziar o debate de território, e promover a neutralização do espaço geográfico (OLIVEIRA;RIBEIRO, 2009).

O ordenamento territorial em Itaituba é um projeto político, uma política continuada e concreta que (supostamente), ancorou-se no Plano Diretor de Itaituba, para identificação e solução de problemas territoriais (ITAITUBA, 2014), contudo está conexas à política territorial federal que busca estimular investimentos em infraestrutura portuária para a captura de capitais, isto é, o aumento dos fluxos de mercadorias e a fluidez nas relações de trocas de maneira a obter divisas ao Estado-nação brasileiro e as prefeituras municipais (RODRIGUES, RODRIGUES, CASTRO, 2014). Lógica ancorada nos “corredores de exportação”, eixos de rápida circulação destinados à economia externa, particularmente da produção agrícola, que criaria um circuito espacial produtivo capaz de promover a ocupação territorial e o desenvolvimento local (MACEDO, 2015); no qual o território é objeto do Estado (CATAIA, 2011) que pode fazer e dispor da maneira que quiser o seu uso.

Assim, o objetivo prioritário da reorganização espacial e do ordenamento territorial em Itaituba não foi de atender as demandas da população local, posto que, sob o ponto de vista do diagnóstico participativo, as demandas da população eram saneamento básico, habitação, saúde, educação e regularização fundiária. Esta última, aliás, tem forte apoio do poder público municipal, de maneira a agilizar e promover a segurança jurídica, contudo para os agentes econômicos portuários se instalarem e terem maior “produtividade espacial”, rentabilidade (SANTOS, 2008). Assim a participação popular que sustentou o plano diretor e a política de ordenamento territorial como todo fincou-se no caráter meramente homologatório, negando a participação popular enquanto uma “participação deliberativa”, uma possibilidade de elencar e exigir do poder público as prioridades (e execuções) sociais (BAZOLLI; DELGADO, 2015).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste artigo, procurou-se demonstrar, ou, mais precisamente, identificar e analisar a política pública portuária desenvolvida no município de Itaituba, como forma de antecipação espacial e ordenamento territorial; além de mostrar a relação entre a política pública portuária, municipal e federal, de maneira a evidenciar conexões ou sinergia política territorial federal.

A relevância de tal artigo deve-se ao fato de que muitas pesquisas se concentram nas lógicas e estratégias de produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará, particularmente conduzidas pelo governo federal. Tais pesquisas deixam de discutir a política pública portuária municipal, a antecipação espacial e ordenamento territorial, isto é, as condições propícias em diversos sentidos para atração de agentes econômicos.

A partir da pesquisa, pode-se evidenciar que a antecipação espacial e ordenamento territorial foram:

- 1) a elaboração da Lei 2.308/2012, no qual cria (reserva) a Zona Comercial, Industrial e Portuária (ZCIP), no Distrito Municipal de Miritituba, Município de Itaituba;
- 2) revisão do plano diretor de Itaituba (aprovado em 2015, pela Lei Municipal nº 2.884/2015), elemento protagonista do planejamento territorial e ordenação da cidades, o qual tinha por objetivo a reserva de territórios à concessão ao setor privado portuário, já que houve apoio financeiro para elaboração do plano diretor de Itaituba da *Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós (ATAP)* (Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Unirios (*joint venture* da Fiagril e Agrosoja), Cianport, Chibatão Brick Logística);
- 3) Leis para: Zoneamento, uso e ocupação do solo urbano, Parcelamento do solo urbano e condomínios; de criação e delimitação dos bairros; código de obras do município de Itaituba; Regulamentação da outorga onerosa e a transferência do direito de construir; Regulamentação do estudo prévio de impacto de vizinhança; regulamentação do exercício do direito de preempção pelo poder público, e definição dos limites do perímetro urbano de Itaituba e dá outras providências.
- 4) Reforma tributária com a criação: i) da Coordenadoria Municipal de Tributos; ii) do sistema tributário do município de Itaituba; e, a iii) concessão de incentivo fiscal para regularização de licença de funcionamento.

Todas essas estruturas e reformas, política pública portuária no município de Itaituba, estão enviesadas e alinhadas às diretrizes da política de ordenamento territorial em escala federal. Estruturas e reformas essas também “enviesadas” de preferências e interesses particulares apresentam forte relação global e local/nacional, por meio de relações mercantis globalizadas.

Elementos emblemáticos do alinhamento e da sinergia entre as diversas escalas de poder (local e nacional) e suas manifestações em escala local podem ser evidenciados através de ações adotadas pela gestão

territorial no município de Itaituba (Plano diretor) e de estratégias de antecipação espacial e (re)organização espacial na cidade. Tudo isso no sentido promover atração de capitais, convergindo com a política territorial federal, do Plano Nacional Logística Portuária (PNLP) (que está imersa no PAC), de formação de “corredores de exportação”, assim permitindo a construção e a conectividade de redes de infraestrutura.

Com base nessa pesquisa, aponta-se para pesquisas posteriores: i) explorar as tensões e os conflitos decorrentes da reorganização territorial de Itaituba, principalmente associada à criação de zonas especiais para áreas portuárias; ii) analisar a contribuição das limitações de bairros (no discurso do poder público), particularmente em Miritituba, distrito de Itaituba (áreas destinadas à instalação de complexos portuários) como forma de combater a violência, a pobreza, a “exclusão”, a falta de oportunidade e a titulação de terras.

AGRADECIMENTOS

O primeiro autor agradece ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ), pela bolsa de Doutorado; À Profa. Msc Juliene Rodrigues, pela revisão gramatical e reflexiva; À Profa. Dra Edna Castro (NAEA/UFGA), pelas sugestões e diálogos nas reuniões do Grupo de Pesquisa, GETTAM (Grupo de Pesquisa Estado, Territórios, Trabalho e Mercados Globalizados).

6. REFERÊNCIAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Requerimentos de autorização de instalação portuária**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Requerimentos_Terminais.asp>. Acesso em: 05 de Dez de 2015.

BAIA JÚNIOR, P. C. **Entre o ouro e a biodiversidade**: garimpos e unidades de conservação na região de Itaituba, Pará, Brasil. 212f. 2014. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.

1.

BALETTI, B. Ordenamento territorial: neo-developmentalism and the struggle for territory in the lower Brazilian Amazon. **The Journal of Peasant Studies**, v.39, n.2, p.573-598, 2012.

BARBERO, J. A. **A logística de cargas na América Latina e no Caribe**: uma agenda para melhorar seu desempenho. Nova Iorque: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2010.

BAZOLLI, J. A.; DELGADO, C. M. N. Análise comparada da participação popular em planos de ordenamento do território: estudo empírico brasileiro e português. **Revista de Políticas Públicas**, v.19, n.2, p. 423-434, 2015.

BENSAÏD, D. **Marx, manual de instruções**. São Paulo: Boitempo, 2013.

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Análise e avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário**. São Paulo: Booz e Company, 2012.

BRITO, M. T. A.; SILVA, R. B.; PENA, H. W. A. análise da dinâmica da estrutura produtiva do município de Itaituba, Para-Amazônia-Brasil?. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, v. 194, p. 1-16, 2014.

2.

CARMO, F. Planos regionais de ordenamento do território e governança territorial: do discurso às evidências da prática. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)**, n.5, p 41-65, 2014.

CASTRO, E. M. R. Políticas de ordenamento territorial, desmatamento e dinâmicas de fronteira. **Revista Novos Cadernos NAEA**, v.10, n.2, p.105-126, 2007.

CASTRO, E. M. R. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLE, W.; CASTRO, E.; VEJMEJKA, M. (Org.). **Amazônia** - região universal e teatro do mundo. São Paulo/Belém: Globo, 2010. p.105-122.

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

CASTRO, E. M. R.; RODRIGUES, J. C.; HAZEU, M.; ALONSO, S. Megaprojetos e novos territórios do capital: infraestrutura de transporte e portuária na Amazônia. In: CASTRO, E.; FIGUEIREDO, S. (Org.). **Sociedade, campo social e espaço público**. Belém: NAEA, 2014. p.12-42.

3.

CARVALHO, S. N. Estatuto da cidade: aspectos políticos e técnicos do plano diretor. São Paulo em Perspectiva, v.15, n.4, p.130-135, 2001.

4.

CATAIA, M. A.. Território político: fundamento e fundação do Estado. **Sociedade e Natureza**, v.23, n.1, p.115-125, 2011.

CORIOLANO, G. P.; RODRIGUES, W.; OLIVEIRA, A. F. Estatuto da cidade e seus instrumentos de combate às desigualdades socioterritoriais: o Plano Diretor Participativo de Palmas - TO. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.5, n.2, p.131-145, 2013.

CORREA, R. L. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. **Anuário do Instituto de Geociências**, v.15, p.35-41, 1992.

CORREA, R. L. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**, v.4, n.6, p.62-72, 2007.

CLAVAL, P. Marxismo e geografia econômica na obra de David Harvey. **Espaço e Economia**, v.2, n.3, p.1-14, 2013.

DANTAS, E. M.; TROLEIS, A. L.; MORAIS, I. R. D. Plano diretor e ordenamento territorial: uma análise do espaço urbano de natal. **Novos Cadernos NAEA**, v.18, n.2, p.217-230, 2015.

DEFILIPPI, E.; FLOR, L. Regulation in a context of limited competition: A port case. **Transportation Research Part A**, n.42, p.762-773, 2008.

DOMINGUES, R. Ordenamento territorial, governança e a transposição de águas do São Francisco: uma perspectiva. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)**, n.8, p.51-74, 2015.

FELIX-FILHO, J. **Amazônia**: belezas e verdades dos rios. São Paulo: All Print Editora, 2013.

FERREIRA, A. S. Instituições políticas locais versus instrumentos de planejamento e gestão urbana no município de Itaituba-PA. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 6, n.3, p.22-49, 2010.

HARVEY, D. Retrospect on The Limits to Capital. **Antipode**, v.36, n.3, p.544-549, 2004.

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

HARVEY, D. **The enigma of capital and the crises of capitalism**. Londres: Profile Book, 2010.

HARVEY, D. **Os limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pará – Itaituba**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=150360>>. Acesso em: 27 dez. 2015

ITAITUBA – **Diagnóstico – Plano Diretor Participativo de Itaituba**. Itaituba, 2014.

ITAITUBA – **Itaituba receberá mais uma estação de transbordo, a 33 km da sua sede!**. Disponível em: <<http://itaituba.pa.gov.br/portal/?p=8124>>. Acesso em: 23 nov. 2015a.

ITAITUBA - **A cidade**. Disponível em: < http://itaituba.pa.gov.br/portal/?page_id=2734>. Acesso em: 11 dez. 2015b.

ITAITUBA - Prefeitura recebe grupo de investidores do CONJOVE. Disponível em: <<http://itaituba.pa.gov.br/portal/?p=7444>>. Acesso em: 24 dez. 2015c.

ITAITUBA - Convite: audiência pública do plano diretor. Disponível em: <<http://itaituba.pa.gov.br/portal/?p=4635>>. Acesso em: 20 dez. 2015d.

ITAITUBA – TV Tapajós entrevista a Prefeita de Itaituba. Disponível em: <<http://itaituba.pa.gov.br/portal/?p=7389>>. Acesso em: 27 dez. 2015e.

LIMA JR, O. F. Ensaio sobre os nós das redes logísticas. **Journal of Transport Literature**, v.10, n.4, p. 35-39, 2016.

LOWY, M.. Crise ecológica, crise capitalista, crise de civilização: a alternativa ecosocialista. **Caderno CRH**, v.26, n.67, p.79-86, 2013.

LUFT, R. M. Questões pontuais na elaboração do Plano Diretor: planejamento urbano e factibilidade ética. **Revista da Faculdade de Direito da UERJ**, v.1, p.01-18, 2010.

MACEDO, M. M. Fluidez territorial e logística: o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Rio Grande do Norte. **Sociedade e Natureza**, v.27, n.2, p.281-295, 2015.

MANDERSCHIED, K.; RICHARDSON, T. Planning inequality: social and economic spaces in National Spatial Planning. **European Planning Studies**, v.19, n.10, p.1797-1815, 2011.

MORAES, A. C. R. Ordenamento territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico. In: MELLO, N. A.; OLIVEIRA JÚNIOR, R. (Org.). **Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005. p. 43-47.

OLIVEIRA, L. D.; RIBEIRO, G. Notas teórico-metodológicas sobre o ordenamento territorial: um ensaio



- político a partir das experiências de Volta Redonda e Cabo Frio. **Revista Tamoios**, v.5, n.1 p.03-17, 2009.
- OLIVEIRA, A. U. A mundialização do capital e a crise do neoliberalismo: o lugar mundial da agricultura brasileira. **GEOUSP**, v. 19, n. 2, p. 229-245, 2015.
- PEREIRA, M. F. V. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade e Natureza**, v.21, n.1, p.121-129, 2009.
- RODRIGUES, J. N. Políticas públicas e Geografia: retomada de um debate. **GEOUSP**, v.18, n.1, p.152-164, 2014.
- RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; CASTRO, E. M. R. Transporte hidroviário, portos e terminais interiores na Amazônia brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. **Geo UERJ**, v.1, n.25, p.115-137, 2014.
- RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. **Caminhos de Geografia**, v.16, n.56, p.1-21, 2015a.
- RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. Política Pública Portuária e ajuste fiscal de 2015 no Brasil. **Espacios (Caracas)**, v.36, n.22, p.1-20, 2015b.
- RÜCKERT, A. A. Reforma do Estado, reestruturações territoriais, desenvolvimento e novas territorialidades. **GEOUSP**, v.17, p.79-94, 2005.
- RÜCKERT, A. A. A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil. **Scripta Nova**, v.11, p.01-20, 2007.
- ROUSSEFF, D. **Dilma discursa na inauguração do Complexo portuário Miritituba-Barcarena**. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bemLnkgmGVk>>. Acesso em: 12 dez. 2014.
- SANTOS, M. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- SCHUBER, E. S. M. **Influência da atividade garimpeira na dinâmica urbana das cidades amazônicas: O caso de Itaituba/PA**. 99f. Dissertação (Mestrado profissional em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.
- SEP - Secretaria Especial de Portos. **Terminais de Uso Privado**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 05 de Dez de 2015.
- SEP - Secretaria Especial de Portos. **Escoamento de grãos terá investimento de R\$ 1,5 bi**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/escoamento-de-graos-tera-investimento-de-r-1-5-bi>>. Acesso em: 08 jan. 2015.
- TERASSI, Paulo M. B.; SOUZA, Rodrigo V. B. Reflexões acerca do papel dos planos diretores: o Eldorado e a Mímese do Planejamento em Maringá - Paraná. **Geo UERJ**, v. 27, p. 120-136, 2015.



VILLAÇA, F. J. M. Dilemas do Plano Diretor. In: CEPAM (Org). **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Cepam, 1999. p.237-247.

VILLAÇA, F. J. M. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: Internet, 2005.