

CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DOS SISTEMAS PORTUÁRIOS DE BELÉM E SÃO LUÍS – CENTRO-NORTE/NORDESTE

LUIZ ANTONIO FAYET*
Economista

SUMÁRIO

Cenário Internacional
Os Corredores de Alimentação dos Sistemas Portuários
Sistema hidroviário
Hidrovia do Tocantins
As Rotas Rodoviárias
A Rota Ferroviária Norte-Sul
Quadro Geral

O presente texto é um extrato do relatório que apresentei à Câmara temática de infraestrutura e logística do agronegócio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento em 13 de dezembro de 2005, e, ainda, na *Revista Marítima Brasi-*

leira em junho de 2010, com o artigo “Arco Norte – Corredores de exportação”, tratando, entre outros, do conjunto de portos do Arco Norte do País. A ele agreguei informações e atualizações, especialmente sobre a recente licitação do Terminal de Grãos

* Membro da Câmara Logística do Ministério da Agricultura; Consultor para Logística e Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); Membro do Conselho da Autoridade Portuária de Paranaguá. Exerceu também os seguintes cargos: diretor de Crédito Rural e presidente do Banco do Brasil; presidente do Banco do Estado do Paraná; presidente do Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná; professor titular de Geografia Econômica da Universidade Federal do Paraná; deputado federal pelo Paraná.

do Maranhão (Tegam), em São Luís, e as providências para acelerar a licitação do Terminal de Outeiro em Belém.

O mesmo relatório avaliou, de forma conservadora, os principais corredores de exportação do agronegócio, evidenciando a mudança da geografia de produção, em que tradicionais corredores do Sul e do Sudeste tenderiam a exportar produtos mais elaborados e containerizados, e que

o atendimento do mercado de grãos (especialmente soja e milho) passaria paulatinamente a ser realizado pelos portos do chamado Arco Norte – portos desde Porto Velho até o Sistema de São Luís.

Essa tendência vem se confirmando, conforme registra o mapa Exportação por Portos, mas sua consolidação está sendo tolhida pela quase absoluta falta de investimentos em infraestrutura de transportes,

destacando-se como gargalo maior o sistema portuário, determinando o que chamo de “apagão portuário” e trazendo permanentemente incontáveis prejuízos para a economia nacional.

No presente texto, elaborado especialmente para a reunião técnica do Fórum Tocantinense de Ciência, Tecnologia e Inovação – 2012 – eixo temático Logística, procuro apresentar a reviravolta que ocorreu nos últimos tempos e as condições particulares desse corredor, evidenciando os esforços do Governo Federal para concluir alguns investimentos vitais para o escoamento rumo ao Norte/Nordeste, na malha rodoviária das BR-158 e BR-153, conjugada com a BR-010, que se conectam com inúmeras outras interligações, a moderna Ferrovia Norte Sul/Carajás ligando ao porto de Itaqui – Tegam e,



Figura 1: Novas Rotas de Escoamento: corredores Norte

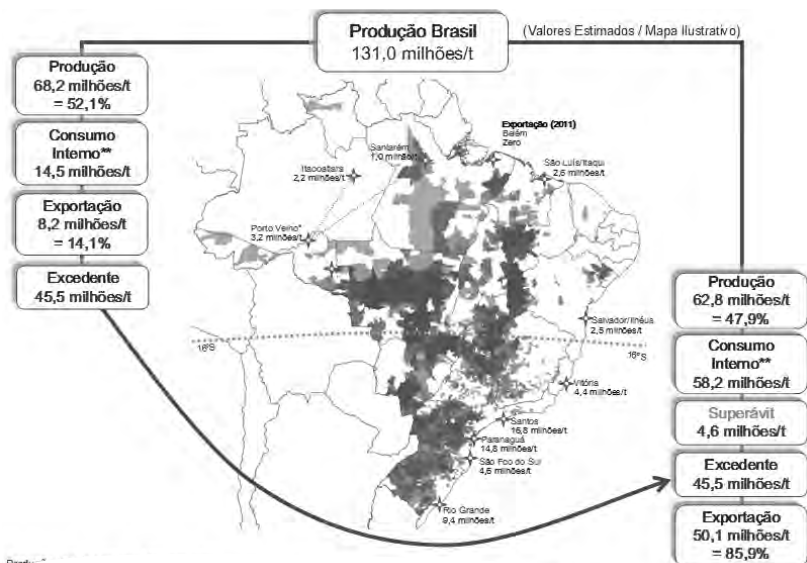


Figura 2: Exportação por Portos x Demanda Portuária Potencial (Produção e Exportação Soja e Milho 2011)

principalmente, a conclusão das obras das eclusas de Tucuruí na hidrovia do Tocantins, permitindo navegação nas águas altas entre Estreito e Belém.

Se de um lado temos resultados a aplaudir, de outro o “apagão portuário” é uma verdadeira tragédia contra os interesses da economia e da sociedade brasileira.

A esperança é de que depois da licitação do Tegram para ampliar a capacidade de exportação em Itaquí-São Luís – MA, inicialmente com 5 milhões/t/ano, mas com capacidade final de 11 milhões/t/ano, novos projetos sejam liberados para a iniciativa privada aplicar recursos por sua própria conta e risco, pois a defasagem entre demanda e oferta de capacidade portuária é abissal.

Paralelamente, a licitação de Outeiro-Belém – PA, que poderá iniciar operações em 2014 com 5 milhões/t/ano, mas com capacidade final próxima de 18 milhões, será mais um passo decisivo para o Sistema Belém sair da capacidade “zero de exportação” e tornar-se uma referência nos próximos anos, mas não podemos trabalhar pensando em passado, pois já existe uma grande demanda reprimida nesse corredor, que vem abortando o crescimento do agronegócio na região.

Temos que apostar no futuro do País, especialmente porque a parceria com a iniciativa privada é um indicativo de que ele é promissor.

CENÁRIO INTERNACIONAL

As raízes da crise internacional estão no sobre-endividamento de famílias e de

governos, que num certo momento já tinham comprometidas rendas de vários anos futuros e passaram a ter dificuldades na sua “rolagem”. As medidas tentativas de correção criaram várias restrições que levaram, por sua vez, à redução do ritmo de crescimento das economias, à desorganização das estruturas produtivas, ao desemprego e a conflitos políticos, econômicos e sociais.

Reflexos positivos e negativos atingem

também a economia brasileira, obrigando, mais cedo ou mais tarde, a que a sociedade encontre o seu caminho.

Algumas tendências de reação das várias economias estão muito claras: protecionismos – barreiras tarifárias e não tarifárias, verticalização da produção industrial,

manipulações de câmbio e incentivos, concorrência predatória, inflação, adiamento de consumos não essenciais, entre outras. É, na verdade, um processo de salve-se quem puder.

Enquanto todos lutam desesperadamente pela sobrevivência econômica, muitas questões são postergadas e até canceladas,

O Brasil, há uns 50 anos, era importador de produtos do agronegócio; há uns 20, um ávido vendedor desses produtos; e hoje, um disputado fornecedor

Brasil - Ranking Mundial (2010)

Produtos	Produção	Exportação
Açúcar	1º	1º
Café	1º	1º
Suco de laranja	1º	1º
Etanol	2º	1º
Carne Bovina	2º	1º
Fumo	2º	1º
Soja em grão	2º	2º
Couros e peles	2º	4º
Carne de frango	3º	1º
Farelo de soja	4º	2º
Milho	4º	3º
Óleo de soja	4º	2º
Carne suína	4º	4º
Algodão	5º	5º

Fonte: MDIC.

Figura 3: Brasil: posição no mercado entre países

mas com a alimentação a coisa é diferente. Pode mudar na qualidade, mas, sendo item da sobrevivência humana, compulsoriamente terá de ser realizada.

Neste contexto, o Brasil leva uma vantagem estratégica. Há uns 50 anos era importador de produtos do agronegócio; há uns 20, um ávido vendedor desses produtos; e hoje, um disputado fornecedor. É o segundo maior supridor do seu mercado internacional, prevendo-se que até 2020 (fig. 3) se torne o primeiro, ultrapassando os EUA, que já estão com suas áreas produtivas ocupadas, enquanto aqui existem

áreas para multiplicar em muitas vezes a atual produção. Os dados de exportação de soja mostram esta incontestável realidade – a tonelagem praticamente quadruplicou em menos de 20 anos, enquanto quase decuplicou em valores (fig. 4). A população mundial, que era da ordem de 2,5 bilhões de habitantes em 1950, atingiu a casa dos 7 bilhões em 2011, e não para de crescer.

COMPLEXO SOJA - EXPORTAÇÕES

• ANO	US\$ MILHÕES	EM MIL T
• 1992	2.698	12.736
• 2001	5.216	28.360
• 2011	24.000	48.893

Figura 4: Brasil: evolução das exportações de soja

Essa constatação tem uma importância fundamental para o planejamento estratégico do desenvolvimento do País: as

EXPORTAÇÕES 2010 - principais

PRODUTOS EXPORTADOS	2010
COMPLEXO SOJA	17,11
FARELO DE SOJA	4,72
ÓLEO DE SOJA	1,35
SOJA EM GRÃOS	11,04
CARNES	13,53
CARNE BOVINA	4,80
CARNE DE FRANGO	6,25
CARNE SUÍNA	1,34
OUIHAS	1,24
COMPLEXO SUCROALCOOLEIRO	13,78
ACÚCAR	12,76
ALCOOL	1,01
PRODUTOS FLORESTAIS	9,28
CAFÉ	5,76
FUMO E SEUS PRODUTOS	2,70
CEREAIS, FARINHAS E PREPARAÇÕES	2,72
COURO, PRODUTOS DE COURO E PELETERIA	2,34
SUCOS DE FRUTA	1,93
FIBRAS E PRODUTOS TÊXTEIS	1,45
DEMÁS PRODUTOS	5,39
TOTAL	76,44

Figura 5: Brasil – Agronegócio: principais exportações

exportações do agronegócio são e serão

As exportações do agronegócio são e serão cada vez mais a alavanca do desenvolvimento do mercado interno, da ocupação territorial e do desenvolvimento econômico e social

cada vez mais a alavanca do desenvolvimento do mercado interno, da ocupação territorial e do desenvolvimento econômico e social (fig. 5). Isto porque, além da disponibilidade de mercados, o nosso agronegócio é altamente competitivo da “porteira pra dentro”, e seus produtos têm um “conteúdo nacional”

superior a 90%, diferentemente do setor automotivo, que está em cerca de 50%, ou do aeronáutico, com menos de 20%.

Mas existe uma condição melhor ainda para esses portos que estão muito próximos da linha do Equador: o Canal do Panamá está sendo duplicado, com a construção de outro paralelo. O atual permite a passagem de graneleiros com até 60 mil t de carga, mas o novo permitirá até 150 mil t. A capacidade de fluxo atual de 300 passará para 600 milhões de t/ano, determinando uma possível redução dos custos e fretes próxima de 20% nas rotas para a Ásia, que já é nosso principal cliente em soja, com mais de 50% dos embarques, e que não escapará de ser também para o milho. Essa área do

planeta é a que mais cresce e crescerá em demanda de produtos do agronegócio nas próximas décadas.

Mais um fato, a irracionalidade dos atuais fluxos dessas exportações, determina custos logísticos elevadíssimos desde a porteira até um porto de exportação para soja/milho, estimado pela Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) em quase quatro vezes maior do que os suportados por produtores dos EUA ou da Argentina (fig. 6). A nova rota do Panamá poderá representar por si só um aumento de renda de 1 a 2 dólares por saco para os produtores das Novas Fronteiras.



Figura 8: Corredores do Arco Norte

de 70 milhões de toneladas entre 2007 e 2020. Contudo, tais projeções já vêm sendo consideradas pessimistas, diante do desempenho real desses fluxos, dos quais cerca de 50 milhões de toneladas tenderão a ocorrer nos corredores de alimentação do Arco Norte retratados na figura 8.

Entretanto, há uma condição mais grave: as contas externas do Brasil dependem fundamentalmente das exportações do agronegócio, conforme pode ser visualizado na figura 9. Não fora ele, estaríamos num pesado déficit comercial, colocando o País numa vulnerabilidade perigosa, como já purgamos anos atrás.

Finalizando, chamo a atenção para o impacto que tais potencialidades estão

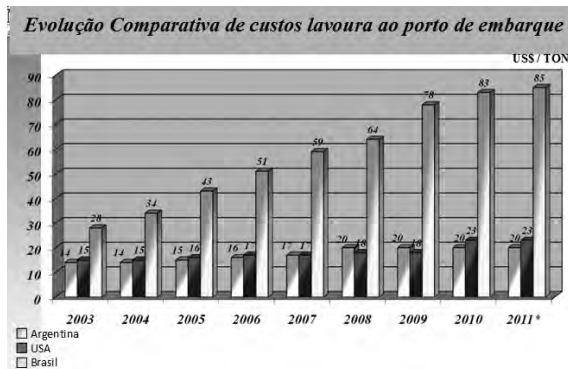


Figura 6 – Custos Comparados da Logística Interna

Sob o aspecto logístico, essas preocupações se multiplicam quando observamos as projeções de exportação registradas na figura 7, onde encontramos um acréscimo



Figura 7: Agronegócio: projeções de exportações



Figura 9: Brasil - balança comercial

trazendo e muito mais trarão para nossa economia e sociedade, pois o agronegócio é a grande fábrica de desenvolvimento e consolidação do mercado interno, com uma forte preponderância de efeitos nas zonas de produção, gerando emprego e renda e consolidando o desenvolvimento do interior do Brasil, conforme confirma o estudo “Uma Atualização do Modelo de Geração de Emprego do BNDES – 2001”, atualizado em 2004, o qual foi elaborado pelos técnicos Najberg e Ikeda (disponível no site do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES).

Na mesma linha, em 2008 o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) apresentou seu alentado estudo “Desobstruindo artérias” (disponível no site do BID), também demonstrando que a redução de custos logísticos multiplica a competitividade das exportações brasileiras.

OS CORREDORES DE ALIMENTAÇÃO DOS SISTEMAS PORTUÁRIOS

Sistema hidroviário

Este sistema tem uma localização privilegiada por estar simultaneamente no delta da foz do Amazonas e no do Tocantins, provavelmente as grandes rotas de exportação do agronegócio brasileiro nos próximos anos.

Atualmente, a capacidade de embarque de granéis do agronegócio para exporta-

ção no sistema Belém é zero, entretanto a Companhia Docas do Pará (CDP) acelera os passos para licitar o terminal de Outeiro, com capacidade inicial de 5 milhões/t/ano, que poderá chegar a 18 milhões até 2020.

Os estudos até agora conduzidos pela “comunidade” do agronegócio indicam que o sistema será alimentado primordialmente por hidroviárias, iniciando pelos terminais tributários do Amazonas, o qual permite navegação franca para comboios entre 20 e 30 mil/t de carga. Num segundo

momento, se ampliará com o fluxo provindo do Tocantins, de onde poderão vir comboios de até 18 mil/t – padrão Tucuruí.

Contudo, a iniciativa privada não está de braços cruzados. Assim, o Terminal Portuário Fronteira Norte (Terfron), muito próximo de Outeiro, acelerou as obras de conclusão de suas instalações para operar em 2013/2014 com 3 milhões/t/ano,

mas, dada a grande disponibilidade de retroáreas, provavelmente ampliará em muito sua capacidade de expedição de grãos.

As informações dos transportadores são de que, descendo o rio, a velocidade de deslocamento gira próxima de 300 km/dia.

Hidrovia do Tocantins

Esta rota tem dificuldades naturais muito maiores, mas que, graças aos investimentos do Governo Federal, vêm sendo superadas. A maior delas, a transposição da barragem de Tucuruí, já foi concluída e poderá rapidamente entrar em regime operacional para comboios de até 18 mil/t, permitindo navegação

Atualmente, a capacidade de embarque de granéis no sistema Belém é zero, a Companhia Docas do Pará (CDP) acelera os passos para licitar o terminal de Outeiro, com capacidade inicial de 5 milhões/t/ano, que poderá chegar a 18 milhões até 2020

franca no período de águas altas, praticamente desde o pé da barragem de Estreito até Belém, numa extensão aproximada de 830 km.

Note-se que a alimentação dos terminais de exportação de Belém será exclusivamente hidroviária, dadas as dificuldades dos acessos terrestres deficientes e sobrecarregados. Mas não se pode esquecer que a rota para Belém terá de competir economicamente com as que alimentam o sistema portuário de São Luís – MA, ponto final da rota da Ferrovia Norte-Sul.

A continuidade da construção dessa hidrovia a montante de Tucuruí sofreu alguns retardos, tanto por problemas de projetos como pela ordenação dos investimentos. Vejamos o caso clássico: as eclusas de transposição da barragem de Lajeado já estavam em construção, enquanto a de Estreito, que fica entre ela e Tucuruí, não tem projeto final.

Há vários anos a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) vem

discutindo com as autoridades a necessidade de se elaborar um “projeto integral” dessa hidrovia, para evitar que se crie um “monstrengo” antieconômico, ampliando também o conflito de uso da água com o setor elétrico. Inclusive, na elaboração do Orçamento da União em 2011, parlamentares subscreveram uma proposta de emenda neste sentido elaborada pela CNA.

Felizmente, a atual administração do

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), compartilhando das mesmas preocupações, decidiu licitar um projeto de revisão integrada da hidrovia, colocando ordem nas coisas e vi-

sando a responder aos problemas levantados nas várias discussões sobre ela, como, por exemplo, a adequação dos projetos de derrocamentos, eclusas, padronização de comboios, gestão das eclusas, entre outros, motivos de grandes preocupações das comunidades do agronegócio e da mineração.

A alimentação dos terminais de exportação de Belém será exclusivamente hidroviária

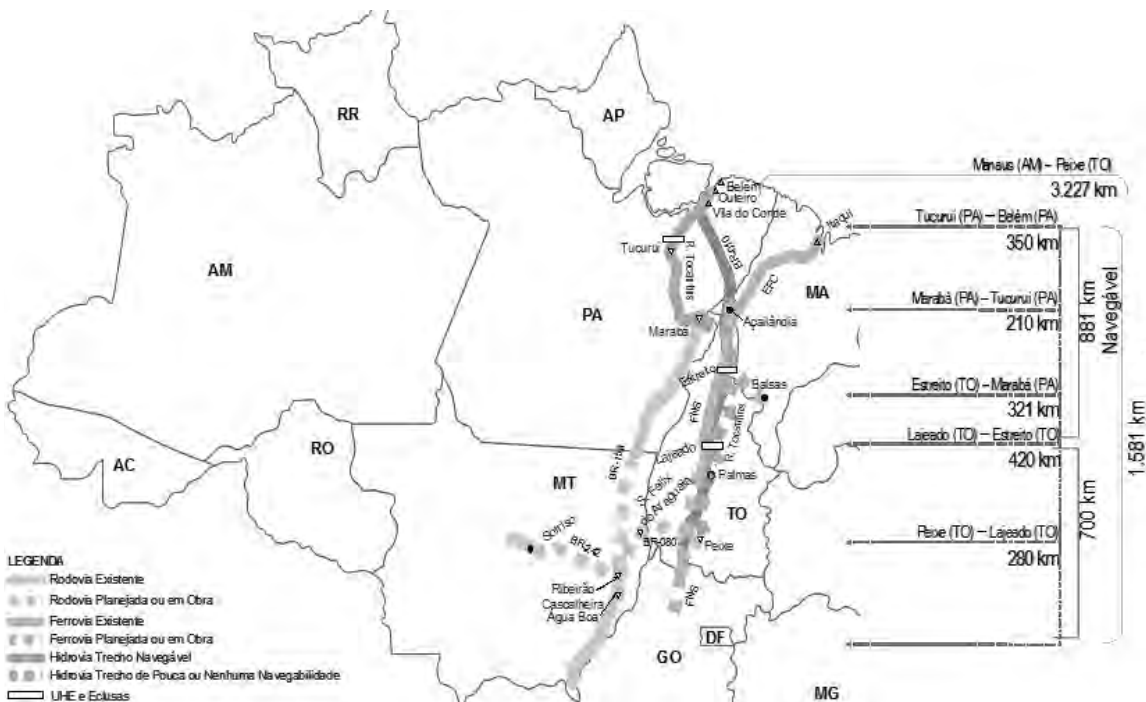


Figura 10: Corredor de Tocantins

Agora é o momento para que os segmentos de mineração e do agronegócio montem um sistema de participação com o DNIT, para repensar esta rota vital para o chamado eixo Sul/Norte/Nordeste.

Algumas empresas de transporte já estão se articulando para começar as operações no primeiro trecho da hidrovia, principalmente no segmento de mineração e metalurgia, desbravando um caminho que será promissor.

Há, entretanto, um problema crucial a ser resolvido, o conflito na utilização das águas entre energia X transportes, pois é óbvio que a cada eclusagem ocorre a perda de potencial de geração de energia; contudo este conflito estará mais restrito aos períodos de águas baixas.

Essa questão remete para a preocupação com a gestão das eclusas, questão crítica e interesse de Estado, que merece ser equacionada tanto sob o aspecto econômico-financeiro como sob o institucional.

Em minha opinião pessoal, o modelo utilizado nos EUA, em que o Exército administra o Mississipi, é o ideal para a região do Arco Norte, área diferenciada por características político-estratégicas.

Adicionalmente, não se pode descartar a hipótese de eventuais indenizações às geradoras de energia, no caso de restrições ao uso das águas, observando que o curso geral da hidrovia na sua função transporte foi ditado pela natureza, enquanto na energia é possível assegurar o abastecimento com transferências de outras fontes pelo sistema interligado.

As previsões de uso da hidrovia pelo agronegócio de exportação, embora seja uma tarefa difícil, permitem dizer que, se houvesse

capacidade de embarque em Belém, este poderia atingir cerca de 3 milhões/t/ano na sua atual fase, pois apresenta menor distância de percurso em relação à alternativa São Luís. O Tegram, que ainda está em implantação, permitiria compartilhamento de custos com o retorno de fertilizantes.

Não podemos esquecer que nessa área de influência do corredor, hoje, vem ocorrendo o abortamento da produção pelas dificuldades e pelos custos de exportação.

As Rotas Rodoviárias

Atualmente, somente Itaquí tem capacidade de despacho e para quantidades limitadas na ordem de 3,5 milhões/t/ano, sendo alimentada pela malha viária que drena parte da produção do Maranhão, Tocantins e Piauí, levando no contrafluxo especialmente fertilizantes. Para suportar a ampliação dos

volumes de movimentação, a atual malha viária necessitará de manutenção pesada e melhorias, pois as áreas produtivas desses estados serão as maiores beneficiárias/usuárias da ampliação do Tegram.

Num segundo momento, em que o Tegram ultrapasse a capacidade de 5 milhões/t/ano e a área de captação se amplie, o segmento ferroviário aumentará sua competitividade e participação nos suprimentos.

Quanto ao sistema Belém, lastimavelmente, mesmo que existissem condições portuárias para exportação, os acessos terrestres seriam insuficientes.

A CNA há vários anos tem trabalhado junto ao Congresso Nacional, oferecendo sugestões de emendas ao Orçamento da União, para induzir o direcionamento

Em minha opinião pessoal, o modelo utilizado nos EUA, em que o Exército administra o Mississipi, é o ideal para a região do Arco Norte, área diferenciada por características político-estratégicas

de recursos para a melhoria das malhas alimentadoras dos portos do Arco Norte, mas a eficácia da aplicação dos recursos tem sido decepcionante. As figuras 8 e 10 dão uma ideia da malha viária geral para a alimentação desses sistemas portuários.

As pesquisas da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), que podem ser acessadas pelo *site* <http://www.cnt.org.br>, mostram com clareza a precariedade do estado de manutenção da malha.

Sem uma ação política forte, na forma de um mutirão público-privado, ficam reduzidas as possibilidades de se garantir um fluxo de transporte seguro, eficiente e econômico para aumentar a renda de quem produz e a riqueza regional.

A Rota Ferroviária Norte-Sul

A malha ferroviária Carajás/Norte-Sul será o alento para as áreas de suprimento de grãos situadas além dos 500 km de distância do Tegram.

A linha da ferrovia Carajás sob concessão da Vale, que transportou perto de 120 milhões/t em 2010, está sendo duplicada, com cronograma de finalização para 2014/2015; entretanto, desde já, pela sua eficiência operacional, estará capacitada a absorver com folga os ínfimos incrementos de demanda do Tegram.

Por outro lado, a Norte-Sul, que se interliga com a Carajás em Açailândia (PA) e desce rumo sul, será, para até médio prazo, a espinha dorsal da alimentação do Tegram. Pelas condições técnicas da linha, ela poderia sozinha ser capaz de alimentar toda a demanda dos terminais de Itaqui, na fase inicial e na futura, quando totalizará os 11 milhões/t/ano, e mais as instalações da própria Vale, com mais uns 3,5 milhões/t/ano. Logo, as áreas produtivas ao longo de seu traçado, especialmente no Tocantins e em Goiás, passarão a ter desde já o suporte

e a economia gerada por esse modal. Pelo avanço das obras rumo ao sul, ela deverá ser operacional até Anápolis (GO) entre 2013 e 2014.

O sistema ferroviário é, atualmente, o ponto forte da ligação do corredor até um terminal de exportação, e só reduzirá sua importância relativa quando a Hidrovia Tocantins for realmente viabilizada.

Quadro Geral

Poucos analistas têm percebido uma questão qualitativa sobre o suprimento mundial de soja.

Hoje, Brasil, EUA e Argentina, os maiores supridores do mercado internacional, representam mais de 80% de seu volume de oferta; entretanto, na continuidade, os EUA estão com praticamente toda a sua área produtiva ocupada, e a Argentina comporta modesta capacidade de crescimento, enquanto o Brasil, que já é o maior supridor desse mercado, terá condições territoriais para multiplicar a produção, justamente nas áreas de influência dos portos do Arco Norte.

O mercado asiático será o puxador da demanda numa taxa de crescimento forte, mas não esqueçamos as potencialidades de exportação do milho, parceiro inseparável da soja e que provavelmente terá oportunidades crescentes de mercado na China, a qual necessita ampliar em muito os criatórios, mas não tem mais disponibilidade significativa de áreas para sua produção.

Nos debates sobre os corredores do Arco Norte, a referida “comunidade” reunida na Câmara Temática de Infraestrutura e Logística (CTLOG) do Ministério da Agricultura tem sido unânime em dois pontos: é o grande futuro das exportações e já apresenta um brutal déficit de capacidade portuária, onerando a competitividade da economia e subtraindo renda dos produtores.

Entretanto, as tarefas de quantificação das demandas de capacidade portuária apresentam dificuldades, especialmente pelos movimentos aleatórios da ação de governo. Mas, atualmente, já iniciamos um novo tempo em que as dúvidas começam a se dissipar.

Das atuais 45,5 milhões/t transferidas das áreas acima do paralelo 16° Sul, para o Sul/Sudeste do País em 2011 (fig. 2), avalia-se que cerca de 20 milhões já provêm dessa área de influência. Contudo, a opção dos usuários entre os fluxos dependerá também de outros fatores, em especial do contrafluxo de fertilizantes e corretivos de solo, cujo consumo é da ordem de 20 kg por tonelada produzida de soja/milho.

Como existe uma imensa demanda reprimida, margens de erro nas previsões de 20% ou mais são toleráveis. Ao analisarmos o mapa da figura 2, já se pode, e é importante, constatar que os 38 milhões/t transferidos para utilização final no Sul/Sudeste em 2009, área deficitária no balanço produção X utilização, saltaram para 45,5 milhões/t em 2011 somente em duas safras, induzindo à conclusão de que as projeções estão no rumo correto.

Cotejando, ainda, a elevação dos custos porteira até um porto de exportação à medida que atualmente avançamos para as novas fronteiras (figuras 2 e 7) e as perdas de renda que isto significa para produtores,

podemos imaginar que eles tenderão a economizar entre 500 e 1.000 km terrestres ao utilizar as novas rotas. Mas não esqueçamos os fretes de retorno, que poderão se cristalizar com as mesmas perspectivas de economia de fretes.

A iniciativa privada está atenta: hinterlândia, alimentação hidroviária, Canal do Panamá, demanda asiática e desafoço dos portos do Sul/Sudeste são fatores decisivos para as opções Belém/São Luís, onde ela

já procura se posicionar para os novos tempos. Uma revolução logística que parece um sonho, mas não é.

Em um país com tantas carências, não é justo nem inteligente ficarmos trabalhando para corrigir problemas de demandas reprimidas. O Governo sozinho não terá capacidade financeira e nem flexibilidade para atender a tais demandas. É preciso dar garantias jurídico-institucionais e liberar a iniciativa privada

para consolidar os novos caminhos de captação de mercados e obtenção de riquezas para o desenvolvimento de nosso país.

Necessitamos acelerar a criação de capacidade exportadora inicial de grãos no Arco Norte, operação desbravadora que criará fatalmente novas oportunidades, especialmente para agregar outros produtos, como os derivados da cana e das florestas plantadas.

A solução está em nossas mãos.

A iniciativa privada está atenta: hinterlândia, alimentação hidroviária, Canal do Panamá, demanda asiática e desafoço dos portos do Sul/Sudeste são fatores decisivos para as opções Belém/São Luís, onde ela já procura se posicionar para os novos tempos

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA>; Agricultura; Comércio; Exportação; Logística; Produção; Via de Transporte; Porto;