

# **ENQUANTO A SOJA PASSA: IMPACTOS DA EMPRESA HIDROVIAS DO BRASIL EM ITAITUBA, PARÁ.**

SETEMBRO DE 2020

# GLOSSÁRIO

2T20 — Segundo trimestre 2020

ATAP — Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós

BNDES — Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CONGEFIMI — Conselho Gestor de Fiscalização dos Empreendimentos e Investimentos no Distrito de Miritituba

CPT— Comissão Pastoral da Terra

DNIT — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EBITDA — Lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização

ESF — Environmental and Social Framework

ESRS — Environmental and Social Review Summary

ETC — Estações de Transbordo de Carga

FAOR — Fórum da Amazônia Oriental

HDB — Hidrovias do Brasil

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFC — Corporação Financeira Internacional

IPAM — Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia

ISS — Imposto sobre Serviços

MAB — Movimento dos Atingidos por Barragens

MPF — Ministério Público Federal

PAC — Programa de Aceleração do Crescimento

PD — Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental

PIL — Programa de Investimentos em Logística

PPI — Programa de Parcerias de Investimentos

RIMA — Relatório de Impacto

SEMAS — Secretaria de Meio Ambiente

ZCIP — Zona Comercial Industrial e Portuária

# AGRADECIMENTOS

Essa pesquisa é fruto do esforço e boa vontade de moradores e ativistas de Itaituba, que há anos lutam por direitos em meio a inserção de seu território em cadeias globais de exploração de recursos que não geram desenvolvimento justo e sustentável e para as populações por elas afetadas. Por terem suas vidas ameaçadas, optamos por não revelar seus nomes neste relatório. Desta forma, agradecemos ao apoio das seguintes entidades que não sofrem essas ameaças diretas em sua participação nessa pesquisa:

- Conselho Gestor de Fiscalização dos Empreendimentos e Investimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI)
- Associação Indígena Pariri
- Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB)
- Comissão Pastoral da Terra (CPT)
- Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (IPAM)
- Fórum da Amazônia Oriental (FAOR)
- Terra de Direitos

O relatório foi escrito pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos com financiamento da Charles Stewart Mott Foundation (MOTT) e apoio do Bank Information Center (BIC).

Para dúvidas, atendimento à imprensa e comentários, enviar para [inesc@inesc.org.br](mailto:inesc@inesc.org.br).

Realização:



Apoio:



# A AMAZÔNIA COMO CAMINHO PARA A EXPORTAÇÃO DE GRÃOS

1 Alguns desses instrumentos nos últimos anos: Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); Programa de Investimentos em Logística (PIL); Programa de Parcerias de Investimentos (PPI); Decreto dos Portos (9048, de 2017); Plano de Investimento em Logística; Plano Nacional de Logística Portuária.

O Rio Tapajós é um dos principais rios do Brasil, percorrendo uma extensão de 800km entre Mato Grosso e Pará e desaguardo no Rio Amazonas. Sua bacia hidrográfica alimenta dezenas de municípios da Amazônia Legal e seu território é cercado por Unidades de Conservação e Territórios Indígenas. A região do Tapajós ainda possui grande cobertura de floresta nativa e é centro de pesquisa e preservação da Floresta Amazônica.

Porém, o Rio Tapajós e o estado do Pará são uma fronteira do modelo de desenvolvimento do Brasil baseado em extração de recursos naturais e monocultura do agronegócio. Na região, já foram construídos empreendimentos diversos, como hidrelétricas, hidrovias, garimpos e minas, e outros estão em planejamento. Além disso, avançam nos últimos anos

projetos que almejam converter o Tapajós em um extenso corredor logístico multimodal para o escoamento de commodities agrícolas do norte do Mato Grosso rumo ao Atlântico.

O Eixo Tapajós é apenas uma das partes do chamado Arco Norte, projeto do Estado brasileiro de criar uma alternativa mais barata e eficiente à logística de exportação do agronegócio, que atualmente está concentrada nos portos do Sul e Sudeste do Brasil. Para sua concretização, que envolve a criação de infraestrutura logística na Amazônia<sup>1</sup>, foram criadas uma série de planos, decretos e leis, em âmbito federal, estadual e municipal que fornecem condições para a construção e pavimentação de estradas, construção de ferrovias, portos e hidrovias, entre outros.

**“Para quê esse progresso? Que eu não tô vendo esse progresso chegar aqui como eles estão propagando tanto, né, para a gente mesmo, para população mesmo, impactada esse progresso não existe, não tem.”**

Moradora de Itaituba

Os impactos do projeto do Arco Norte já são sentidos pela floresta e pela população da Amazônia: desmatamento, poluição do solo e rios por agrotóxicos, reassentamento involuntário de populações, desmantelamento da agricultura familiar, entre outros. A BR-163, rodovia conhecida internacionalmente por ser um caminho de abertura ao desmatamento e à mineração na Amazônia, é um ponto central do Arco Norte e teve sua pavimentação concluída em 2019. Há projetos de sua complementação por uma ferrovia, a chamada Ferrogrão, projeto que é regularmente contestado pelos povos indígenas e comunidades da região.

Este impulso de expansão do Arco Norte, porém, não é apenas um projeto do poder público brasileiro, estando também nas instituições financeiras internacionais. Além do investimento analisado aqui, da IFC, outros dois projetos relacionados à Pátria Investimentos, que investe na Hidrovias do Brasil e em outros projetos de infraestrutura na Amazônia, foram realizados nos últimos anos: do Novo Banco de Desenvolvimento, em 2018, e da própria IFC, em 2017.

O município de Itaituba, sudoeste do Pará, e seu distrito de Miritituba são territórios centrais nesse modelo de desenvolvimento imposto ao Tapajós. Itaituba é uma cidade de 101.395 habitantes e seu distrito de Miritituba abriga aproximadamente 15 mil pessoas<sup>2</sup>. A cidade possui graves lacunas na entrega de serviços públicos, principalmente em relação a saneamento básico e abastecimento de água, e alto nível de pobreza: seu PIB per capita (R\$ 4.728,00) é quase a metade do índice do estado do Pará (R\$ 7.859,00) e significativamente menor do que a média brasileira (R\$ 16.918,00) e o percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo em 2010 é de 43,9%<sup>3</sup>.

Em Miritituba, caminhões de soja e milho que chegam pela BR-163 estacionam e descarregam em Estações de Trans-

bordo de Carga (ETC), instalações portuárias privadas construídas no município. As barcas carregadas de grãos atravessam os Rios Tapajós e Amazonas até portos situados no Pará e no Amapá, onde seguem para exportação. Projetos de expansão do número de portos no Tapajós podem levar a região a ter até 20 portos nos próximos anos<sup>4</sup>.

Aumento da violência, urbanização não planejada, impedimento de acesso a meios de subsistência, ausência de diálogo significativo das empresas com a população, destruição de igarapés e poluição: esses são alguns dos impactos vividos pela população de Itaituba enquanto a soja passa. Movimentos sociais, povos indígenas e moradores da região estão há anos mobilizados para garantir que a população e o meio ambiente sejam beneficiados, ou ao menos reparados, pela sua inserção forçada nas cadeias produtivas globais.

Nesse relatório, vamos analisar, por meio de relatos de moradores de Itaituba e Miritituba, representantes de movimentos sociais, lideranças indígenas, entre outros, os efeitos dos portos na região, com olhar na empresa Hidrovias do Brasil (HDB). Esse olhar se deve à empresa ter entre seus acionistas o banco multilateral de desenvolvimento Corporação Financeira Internacional (IFC), braço privado do Banco Mundial. A IFC exigiu que a empresa, para receber o investimento, cumprisse com os Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental (PDs), um conjunto de medidas necessárias para impedir, diminuir ou mitigar os efeitos socioambientais negativos do seu investimento na região. Esse relatório tem como objetivo analisar quais PDs foram acionados, seu nível de implementação e mostrar à IFC os impactos da empresa na região de Itaituba.

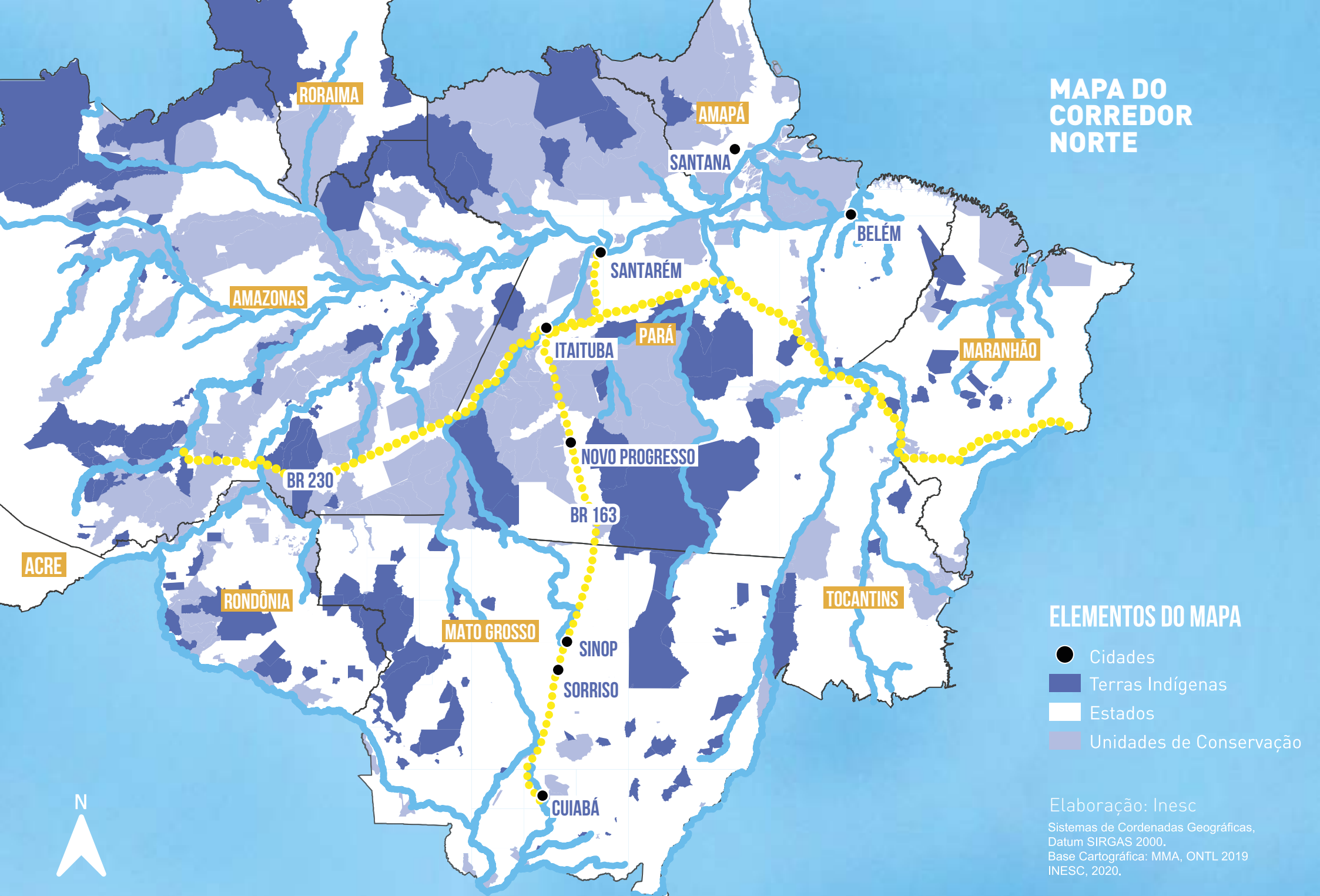
**2** [www.giroportal.com.br/noticias/5080-policia-militar-inaugura-nova-sede-do-ppd-de-miritituba](http://www.giroportal.com.br/noticias/5080-policia-militar-inaugura-nova-sede-do-ppd-de-miritituba)

**3** Dados retirados do IBGE Cidades: [www.cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/itaituba/pa-norama](http://www.cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/itaituba/pa-norama) e do Relatório de Impacto Ambiental da Hidrovias do Brasil (RIMA): [www.semas.pa.gov.br/wp-content/uploads/2017/08/rima\\_rima\\_tapajoshbsa.pdf](http://www.semas.pa.gov.br/wp-content/uploads/2017/08/rima_rima_tapajoshbsa.pdf)

**4** Diana Aguiar. A geopolítica de infraestrutura da china na américa do sul: um estudo a partir do caso do tapajós na Amazônia brasileira. 2017.



# MAPA DO CORREDOR NORTE



## ELEMENTOS DO MAPA

- Cidades
- Terras Indígenas
- Estados
- Unidades de Conservação

Elaboração: Inesc  
Sistemas de Cordenadas Geográficas,  
Datum SIRGAS 2000.  
Base Cartográfica: MMA, ONTL 2019  
INESC, 2020.

# A HIDROVIAS DO BRASIL ESTÁ CUMPRINDO OS PADRÕES DE DESEMPENHO DA IFC?

O investimento da IFC na HDB foi devidamente caracterizado como um investimento A, de alto risco de impactos socioeconômicos. O Corredor Norte da empresa, foco desse estudo, está localizado em uma miríade de terras indígenas, unidades de conservação e povos tradicionais, no meio da Floresta Amazônica. O que vamos procurar demonstrar é que houve falta de cuidado na hora de elaboração e do monitoramento do Environmental and Social Review Summary (ESRS)<sup>5</sup>, que levaram a indícios de **não-cumprimento dos Padrões de Desempenho 1, 3, 4, 5, 6 e 7**.

As informações deste dossiê foram coletadas entre março e agosto de 2020 por meio de estudos acadêmicos, notícias e, principalmente, conversas<sup>6</sup> com pessoas afetadas pela Hidrovias do Brasil e pela dinâmica portuária de Itaituba.

Se a IFC e a HDB tivessem feito a sua parte, teríamos uma situação diferente na região de Itaituba. Demandamos, portanto, a reabertura do monitoramento da empresa, entrega dos acordos realizados pela Hidrovias com a IFC e reparações às pessoas afetadas pela empresa e suas ações em Itaituba.

<sup>5</sup> O Environmental and Social Impact Assessments (ESIA) não está no site do projeto.

<sup>6</sup> Devido à pandemia provocada pelo novo coronavírus, a pesquisa de campo foi cancelada, e as entrevistas foram realizadas de forma virtual.

# RAIO-X DA HIDROVIAS DO BRASIL

A Hidrovias do Brasil é uma das empresas líder em transporte e logística integrada do Brasil. Foi fundada em 2010 pela Pátria Investimentos e constantemente expandiu suas atividades ao longo de seus dez anos de existência por meio de empréstimos do BNDES e do Banco da Amazônia, entre outros. Atualmente, além de grãos, seu carro-chefe, também transporta minérios, principalmente bauxita, sal e fertilizantes. A empresa organiza suas atividades em um Corredor Sul, com soluções logísticas do Paraguai até a exportação pelos portos do Sudeste brasileiro, e em um Corredor Norte, onde leva cargas dos Mato Grosso para portos no norte do Pará.

Em relação ao segundo corredor, a empresa possui portos próprios em Barcarena e Miritituba e está no processo de

licenciamento para o porto de Marabá. Os três portos paraenses estão relacionados à exportação de commodities no norte do Brasil: os portos de Barcarena e Miritituba estão relacionados à monocultura da soja e milho do Mato Grosso; enquanto o possível porto de Marabá se encontra no município líder de exploração de cobre do Brasil. Nesse sentido, a empresa está envolvida nas dinâmicas históricas e atuais de exploração dos recursos amazônicos.

Em 2020, a companhia, apesar da pandemia e da recessão econômica profunda no Brasil, mostrou lucros significativos. No Corredor Norte, comparando o segundo trimestre de 2019 ao de 2020, ela teve um aumento de 88% na carga de grãos e fertilizantes transportada (de 1,1 milhão para 2 milhões de toneladas) e de 84% em seus lucros (de R\$ 58,1

“A Hidrovias do Brasil possui diversas certificações nacionais e internacionais e é constantemente avaliada por auditorias de agências internacionais multilaterais, como, por exemplo, o Banco Mundial – IFC (*International Finance Corporation*).”

Site da Hidrovias do Brasil.



**7** Valores dos lucros se referem ao EBITDA Ajustado. Fonte: Hidrovias do Brasil. Resultados 2T20. <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/fae228ac-7a8d-42c0-b5f0-f59e1f66a99d/6f35ac5d-2be3-7177-e3b1-589a774fc0f7?origin=2>. Resultados de 2019: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/fae228ac-7a8d-42c0-b5f0-f59e1f66a99d/05418e04-87e3-bed8-8eaf-da-60f0211897?origin=2>.

**8** [http://www.itaituba.pa.gov.br/paginas/loa\\_2020](http://www.itaituba.pa.gov.br/paginas/loa_2020)

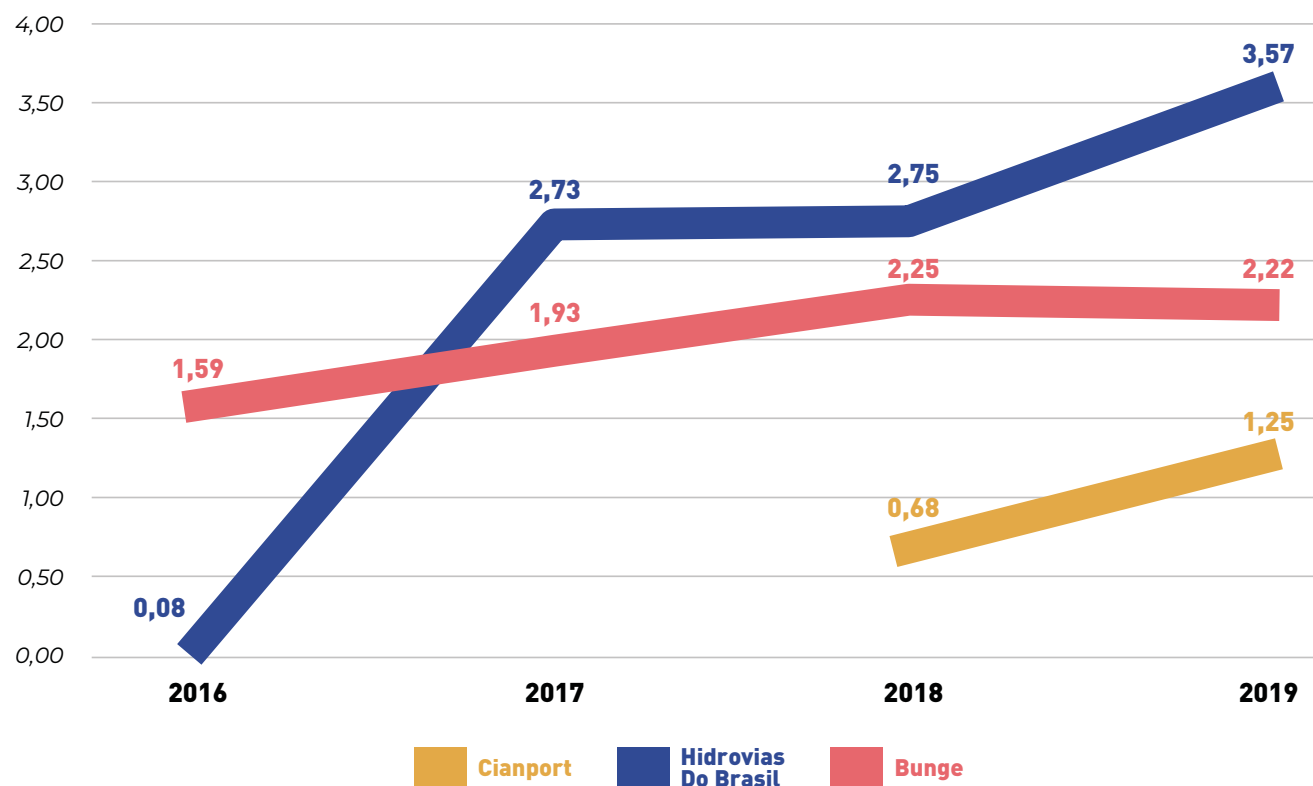
**9** Prospecto preliminar da oferta pública de distribuição secundária de ações ordinárias da empresa hidrovias do Brasil. 2 de setembro de 2020. [https://mz-prod-cvm.s3.amazonaws.com/22675/IPE/2020/2b12af8a-820b-4b77-bb28-06b0ff549ca/20200902165123160924\\_22675\\_790639.pdf](https://mz-prod-cvm.s3.amazonaws.com/22675/IPE/2020/2b12af8a-820b-4b77-bb28-06b0ff549ca/20200902165123160924_22675_790639.pdf).

**10** <https://www.bnamericas.com/en/analysis/whos-interested-in-brazils-us155bn-ferrograo-railwayhttps://www.istoedinheiro.com.br/com-foco-no-arco-norte-hidrovias-do-brasil-quer-dobrar-movimentacao-de-graos-2/> <https://forbes.com.br/last/2019/08/apos-investir-us-12-bi-hidrovias-do-brasil-explora-opcoes-de-expansao-diz-cfo/>

milhões para R\$ 106,7 milhões de reais). Em 2019, a companhia faturou, no total de suas operações, R\$ 461,3 milhões de reais, 44% deste valor advindo do Corredor Norte<sup>7</sup>. Como margem de comparação, o orçamento aprovado para o Município de Itaituba em 2020 foi de R\$ 375,3 milhões<sup>8</sup>.

A empresa tem grandes planos para o futuro. No início de setembro, a empresa anunciou a venda de ações na bolsa de valores brasileira, com objetivo de aumentar suas

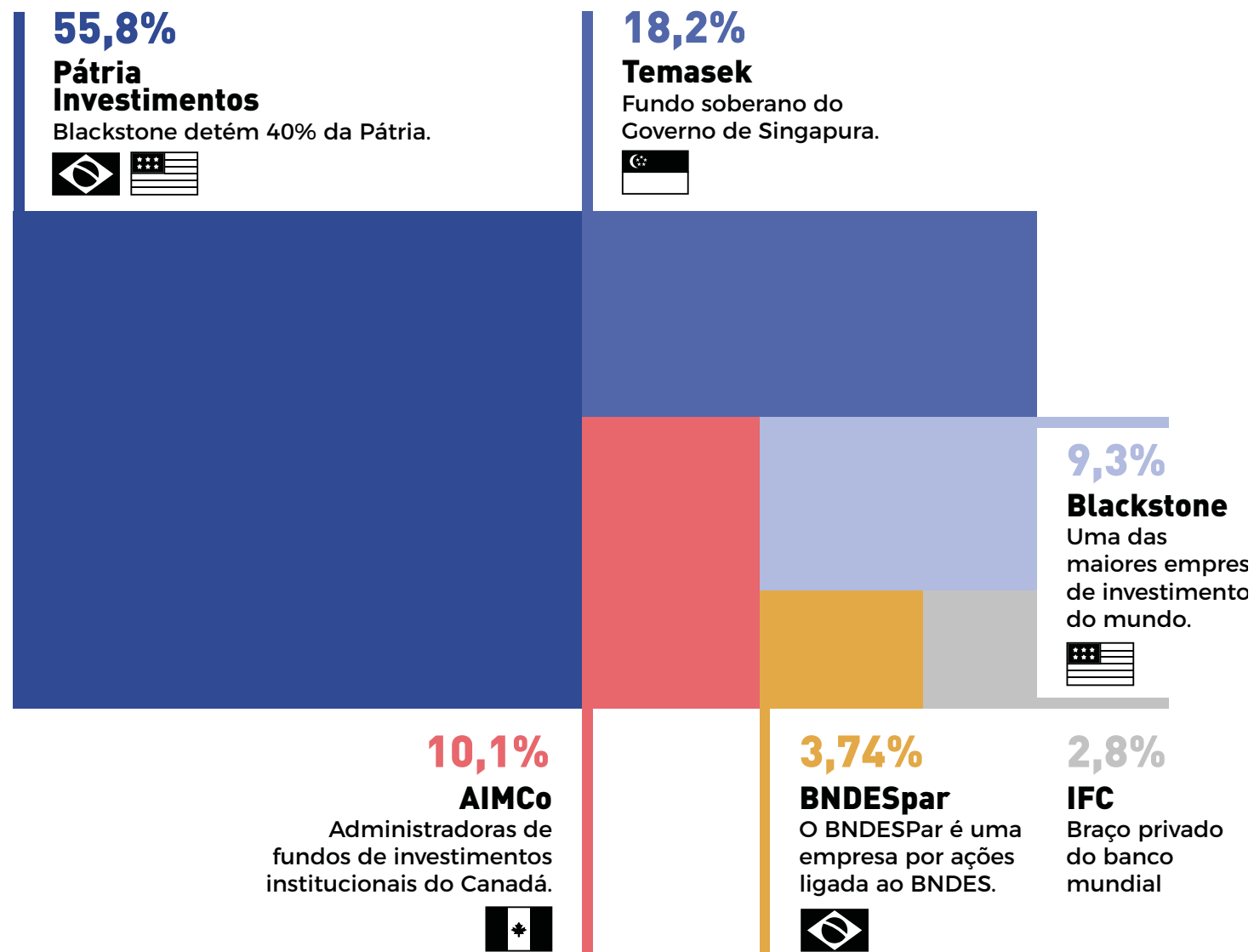
possibilidades de investimento e expansão<sup>9</sup>. Ela também já anunciou publicamente sua intenção de financiar a Ferrogrão, junto com outros parceiros, e de dobrar sua capacidade de movimentação de grãos, pela expansão do porto de Barcarena, entre outras ações<sup>10</sup>. Esse lucro está de alguma maneira voltando para a população de Itaituba? Isso é o que procuraremos saber nas próximas páginas.



**MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM ITAITUBA**  
VALORES EM MILHÕES DE TONELADAS

Elaboração: Inesc  
Fonte: Anuário Antaq

## ESTRUTURA SOCIETÁRIA HIDROVIAS DO BRASIL



Fonte: Hidrovias do Brasil  
Elaboração: Inesc

## LINHA DO TEMPO DAS ATIVIDADES DA EMPRESA

### **2012**

Primeiro  
Contrato de  
Minério de Ferro

### **2015**

Investimento  
do IFC na HDB  
- U\$ 30  
milhões, 2,8%  
da empresa

### **2017**

Iniciada a operação de fertilizantes.

Iniciada a operação rodoviária:  
A Hidrovias do Brasil é a primeira  
empresa a oferecer o transporte  
multimodal no Mato Grosso para a  
exportação de commodities no  
Arco Norte.

### **2010**

Fundação da empresa pelo  
fundo de infraestrutura do  
Pátria Investimentos  
(13 de setembro)

Compra pela Blackstone de  
40% da Pátria  
Investimentos  
(20 de setembro)

### **2013**

COEMA aprova a  
concessão de  
Licença Prévia  
(LP) para HB Vila  
do Conde e  
Miritituba

### **2016**

Início das  
operações no  
Corredor Norte.

Aquisição da  
operação de  
bauxita.

Inauguração da  
Estação de  
Transbordo de  
Carga (ETC)  
Miritituba

### **2018**

A firma substituiu  
empréstimos de  
project finance  
por um título  
(bond) de US\$  
600 milhões.

### **2020**

Entrou no  
mercado  
de Sal

Realização de  
Oferta Pública  
de Ações (IPO)  
na B3, a bolsa  
de valores  
oficial do Brasil.

# QUAL FOI O PAPEL DA IFC NO MONITORAMENTO DESTE INVESTIMENTO?

A Hidrovias do Brasil se transformou drasticamente desde o investimento do banco na empresa há sete anos. Ela concluiu a construção de portos, entrou no mercado de fertilizantes e de bauxita - recursos com potenciais graves impactos ao socioambientais - e segue em constante expansão de suas atividades. Entretanto, isso não gerou qualquer esforço de monitoramento adicional por parte do banco: a página da IFC sobre a HDB não é atualizada desde 2016. Isso vai diretamente contra o *Environmental and Social Framework* (ESF), cujo 25º parágrafo assinala que quaisquer mudanças significativas no escopo do investimento devem ser sinalizadas pela empresa e monitoradas pelo banco.

A compra de ações de empresa por parte da IFC demonstra que a mesma está até hoje se beneficiando da expansão da Hidrovias, e, em seus documentos, o banco afirma que tem uma parceria de longo prazo com ela. Além disso, a Hidrovias utiliza o “selo de aprovação” da IFC para exemplificar suas boas práticas socioambientais, pois os PDs da IFC são reconhecidos globalmente como referência para a gestão de riscos socioambientais do setor privado. Todavia, não foi possível verificar que as atividades da companhia em Itaituba estão alinhadas com os PDs.



# A TERRITORIALIZAÇÃO DA HIDROVIAS EM ITAITUBA: O PODER PÚBLICO ESTÁ FAZENDO SUA PARTE?

Nessa seção, vamos analisar a relação entre o poder público brasileiro e a Hidrovias do Brasil, com objetivo de entender quais foram os instrumentos de territorialização da empresa em Itaituba e de compensação ambiental e se eles foram suficientes para garantir direitos e prevenir e mitigar impactos da empresa na região.

A Hidrovias do Brasil começou suas operações em Miritituba em 2016, após a liberação pelo governo estadual de sua **Licença de Operação**. A empresa está situada na Zona Comercial Industrial e Portuária (ZCIP) de Itaituba, estabelecida por Lei Municipal e prevista no Plano Diretor da cidade. A expectativa da prefeitura com a instalação dos portos na cidade era, pelo menos formalmente, promover o desenvolvimento socioeconômico por meio de aumento

da arrecadação de impostos e da realização de obras e outras melhorias acordadas como compensação ambiental pelos impactos das companhias no território. Até hoje, cinco ETCs foram instalados na ZCIP.

Para a instalação da Hidrovias do Brasil em Miritituba foram necessárias **audiências públicas**, parte do processo de licenciamento requisitado pela Secretaria de Meio Ambiente (SEMAS) do Pará. Relatos de moradores de Miritituba que foram às audiências apontam que elas tiveram caráter apenas procedimental, sem diálogo entre a empresa e a comunidade e sem possibilidade de influência da população nos projetos da empresa.

“Quando eles vêm ouvir a população já é só com audiência pública de carta marcada já. Da população eles só querem a assinatura na ata ali, e o projeto todo já está sendo pronto e implementado.”

Morador de Miritituba e membro do CONGEFIMI.

11 ACPs de nºs 0000312-62.2016.4.01.3908 e 0000435-60.2016.4.01.3908

12 As empresas que hoje fazem parte da AMPORT e atualmente em Miritituba são: Cianport, Unitapajós, Hidrovias do Brasil, Cargil, Chipatão. Fonte: <https://amport.com.br/quem-somos#associadas>

13 Alguns exemplos: a compra de equipamentos médicos para o Hospital Regional de Itaituba; a instalação de um corpo de bombeiros em Itaituba; construção de um sistema de captação, tratamento e distribuição de água em Miritituba..

14 Fonte: <http://www.portalsantarem.com.br/noticias/conteudo/prefeitura-de-itaituba-e-amport-reunem-em-belem-na-sede-da-sedeme/55091>

15 Jondison Cardoso Rodrigues. O estado a contrapelo: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará. Doctoral thesis 2018. Page 142.

Para além das limitações vivenciadas nas audiências, veremos outras problemáticas relacionadas às licenças ao longo do relatório. Aqui cabe mencionar que as questões relacionadas às audiências e às licenças concedidas à Hidrovias do Brasil levaram a duas **Ações Cíveis Públicas** protocoladas pelo Ministério Público Federal<sup>11</sup>. As ações objetivam: a anulação de quaisquer licenças concedidas pelas Secretaria de Meio Ambiente do Pará (SEMAS), por entender que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) é o órgão competente e com as condições técnicas necessárias para a realização dos procedimentos de licenciamento, diante dos impactos ambientais regionais dos empreendimentos e da natureza Federal do Rio Tapajós; e a realização de novas audiências públicas, incluindo indígenas e considerando os impactos ambientais integrados. Um acordo foi firmado em uma audiência preliminar, porém não foi cumprido pela empresa, e após quatro anos de tramitação ainda não temos uma sentença definitiva.

Por fim, um importante instrumento legal que regula a relação entre o poder público e a Hidrovias foi estabelecido em 2013: o **Convênio 008/2013**, entre a Prefeitura de Itaituba e a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós (ATAP), hoje AMPORT<sup>12</sup>. O convênio contém uma agenda mínima de ações de compensação socioambiental a ser realizada pela AMPORT, com ações de infraestrutura, saneamento básico, assistência social, entre outras<sup>13</sup>. Um grupo de moradores de Miritituba criou em 2018 o Conselho Gestor de Fiscalização dos Empreendimentos e Investimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI) para monitorar este convênio, entre outras ações.

Segundo o CONGEFIMI, somente 20% das medidas estabelecidas pelo Convênio foram cumpridas. O texto ori-

ginal do convênio estipula que as melhorias acordadas deveriam ser entregues até 2015, mas em setembro de 2020 o acordo foi assunto de reunião entre a prefeitura e a AMPORT, quando foram pensados os “próximos passos” do Convênio<sup>14</sup>. Os atrasos, de acordo com o Conselho, são atribuídos pela AMPORT à não liberação de todas as Licenças de Operação requisitadas pela associação, além do atraso da prefeitura para cumprir sua parte do Convênio. Enquanto a população espera as partes cumprirem o Convênio, cinco empresas portuárias estão há anos operando, lucrando e gerando impactos em uma comunidade que não têm o mínimo para viver adequadamente, como água encanada e saneamento básico.

Outro fator da relação poder público-privado é a arrecadação de impostos, que a princípio geraria aumento do espaço fiscal do governo para a realização de políticas públicas. Entretanto, alguns limites ao repasse da Hidrovias aos cofres públicos já foram identificados por pesquisadores. A Hidrovias do Brasil é beneficiária do Reporto, regime que possibilita às empresas a adquirirem ou importarem bens com suspensão de tributos. Além disso, o não repasse do ISS (Imposto sobre Serviços) pelas empresas portuárias já foi identificado pela Câmara de Vereadores de Itaituba, pois esses empreendimentos não estariam recolhendo esse imposto das empresas exportadoras de grãos<sup>15</sup>.

Vimos aqui ações e relações entre a Hidrovias do Brasil e o estado brasileiro, em suas esferas municipal, estadual e federal. O poder público foi negligente em prevenir, mitigar e compensar os impactos da HDB e da ZPIC na região: acordos não foram cumpridos, impostos não foram pagos e licenças foram questionadas. Enquanto isso, os impactos negativos se expandem no território. Veremos nas próximas seções alguns exemplos

# OS PROBLEMAS COMEÇAM NO PRIMEIRO PADRÃO DE DESEMPENHO

A IFC sugeriu que a mitigação e o monitoramento dos impactos socioambientais tratados por meio de licenças ambientais foram suficientemente alinhados com os requisitos estabelecidos nos Padrões de Desempenho, e que um plano de ação comum de desenvolvimento comunitário abrangente exigido por autoridades ambientais estaduais levaria a uma série de investimentos em segurança de tráfego, saneamento e desenvolvimento de uma cadeia de abastecimento local para atender os portos fluviais. Vimos aqui, porém, que estes instrumentos possuem muitas fragilidades e estão sendo contestados pelas populações afetadas e pelo próprio poder público. Logo, não devem ser considerados suficientes para que a Hidrovias do Brasil cumpra os Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental (PD) da IFC.

Há indícios de falhas na implementação do **Padrão de Desempenho 1**, nos requisitos de

- (1) política: o não cumprimento das legislações e acordos;
- (2) identificação de riscos e impactos do projeto: a má caracterização da área do projeto;
- (5) monitoramento e revisão: o não monitoramento e não envolvimento das comunidades afetadas neste processo; e
- (7) engajamento das partes interessadas: não identificação de todas as partes afetadas pelo projeto, incluindo populações indígenas; não disseminação prévia de informações relevantes, transparentes, objetivas, significativas e de fácil acesso; não permissão de participação significativa; não realização de uma Consulta Informada e Participativa.

# ITAITUBA EM TRANSFORMAÇÃO: EFEITOS DA HIDROVIAS DO BRASIL E DO COMPLEXO PORTUÁRIO NA CIDADE

“Aqui a gente disputa com as carretas, e o menor é quem tem que correr.”

Moradora de Miritituba.

Passaram-se quatro anos desde a instalação da Hidrovias do Brasil em Miritituba. Apesar de ser pouco tempo, Itaituba e especialmente seu distrito de Miritituba já se transformaram devido ao complexo portuário. O distrito que tinha uma população de 3.383 habitantes no censo de 2010 hoje conta com aproximadamente 15 mil habitantes, em parte devido à urbanização não planejada advinda do complexo portuário. Nesta seção, vamos nos concentrar nos impactos da Hidrovias e do complexo portuário em um aspecto central da transformação cotidiano da população de Miritituba: **as carretas que descarregam a soja nos portos.**

Antes de adentrarmos nesses aspectos, uma ressalva é importante. A Hidrovias do Brasil é a empresa, entre as companhias portuárias, que mais se destaca na região de-

vido a seu trabalho social. Este aspecto foi destacado por moradores entrevistados, que identificaram ações como: qualificação e contratação de trabalhadores locais (como o Programa Jovens Talentos)<sup>16</sup>; canal de ética<sup>17</sup>; doações para entidades filantrópicas do distrito; e sua ação em relação à COVID-19: a empresa fez uma doação significativa para o Hospital Regional do Tapajós, localizado em Itaituba, logo no início da pandemia<sup>18</sup>. Outro destaque positivo é que, mesmo após o início das operações em Itaituba, a HDB, por meio da AMPORT, realiza reuniões bimestrais com a comunidade, em que monitora o cumprimento do Convênio 008/2013.

<sup>16</sup> <http://hbsa.com.br/carreira>

<sup>17</sup> <https://canaldeetica.com.br/hbsa/>





<sup>18</sup> <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2020/05/27/solidariedade-sa-leitos-de-hospitais-cestas-basicas-estrutura-exclusiva-para-pacientes.ghtml>





## PORTOS PARA TRANSPORTE DE GRÃOS NO RIO TAPAJÓS - ITAITUBA E MIRITITUBA

### ELEMENTOS DO MAPA

-  Terras Indígenas
-  Portos - Estações de Transbordo de Carga (ETC)
-  BR 230
-  Via Transportuária

Elaboração: Inesc

Sistemas de Coordenadas Geográficas, Datum SIRGAS 2000.

Base Cartográfica: MMA, ONTL 2019 INESC, 2020.

Os relatos coletados, porém, enfatizam algumas falhas nestas ações - por exemplo, há reclamações que o canal de ética não gera resultados; comenta-se que as reuniões bimestrais possuem o mesmo caráter procedimental que as audiências públicas já discutidas aqui e que as mesmas são limitadas a um número de organizações, com outras não sendo convidadas. Avalia-se, em geral, que as ações sociais não compensam o impacto negativo deixado pela empresa e pelo complexo portuário na cidade.

No que diz respeito às carretas, elas são a principal relação direta entre os portos e os impactos no dia a dia de Miritituba. Em época de alta da safra, o pequeno distrito chega a abrigar 1.500 caminhões por dia, que transitam por dentro dele enquanto aguardam sua vez de realizar a descarga em um dos portos estacionados no Rio Tapajós. Nas entrevistas, coletamos depoimentos que relaram impactos relacionados à apropriação privada de estradas e ruas, à poluição e ao aumento da violência, do tráfico de drogas e da prostituição.

Com efeito, são vários os relatos sobre a restrição da liberdade de locomoção e usufruto dos bens comuns por parte da população local devido a massiva presença de caminhões e caminhoneiros na cidade. Coletamos relatos de poluição sonora, de restos de soja espalhados pela cidade e de acidentes e quase-acidentes de trânsito no distrito. Ademais, nuvens de poeira, conhecidas como “pó da soja” por conterem resíduos de agrotóxicos, cereais, solo e vegetais, geram doenças aos trabalhadores e são carregadas pelo vento para além do pátio da empresa. A circulação intensa de carretas dificulta também o deslocamento cotidiano dos moradores da região para atividades corriqueiras, como frequentar escola ou acessar o hospital local.

A Transportuária é a estrada por onde os caminhões chegam em Miritituba e acessam os portos e ela se encontra

no meio do distrito. Ela não é asfaltada, é constantemente utilizada pelas carretas e não possui espaço de calçada, onde a população possa caminhar. Um desvio foi prometido pela prefeitura, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), para que as carretas não cortem o distrito. Essa promessa foi feita há mais de dez anos e até hoje não foi cumprida. A população já realizou cinco interdições da via pedindo o desvio que são respondidas com descaso por parte do poder público.

Por fim, o aumento da violência é um resultado esperado do aumento de fluxo de pessoas no distrito, tanto de habitantes como de caminhoneiros, majoritariamente do sexo masculino. Os moradores trouxeram relatos de crescimento de tráfico de drogas e exploração sexual, incluindo infantil. Em efeito, de acordo com os dados da Secretaria de Segurança Pública do Pará<sup>19</sup>, o número de mortes no trânsito aumentaram 400% de 2014, ano do começo da operação dos portos em Itaituba, a 2019. O número de ocorrências policiais cresceu 23% no mesmo período.

No Relatório de Impacto Ambiental da Hidrovias (RIMA), esses impactos são em grande parte ignorados, ou com ações vagas para enfrentá-los. Por exemplo, para o aumento da população masculina, a ação mitigadora é “Executar o Programa de Responsabilidade Socioambiental e Articulação Institucional, com vistas a se estabelecer parcerias com o poder público local e outras organizações sociais”. Sobre o trânsito e as carretas, “serão realizadas ações de apoio para a redução dos impactos sobre o Sistema Viário Local”. Apesar de ser possível identificar algumas ações que poderiam ser atribuídas ao acordado no RIMA e ao Convênio 008/2013, ainda está muito longe do necessário para compensar os efeitos de 1.500 carretas diárias para uma população de 15 mil habitantes.

<sup>19</sup> <http://sistemas.segup.pa.gov.br/transparencia/>

# A HIDROVIAS PROMETE UM DESVIO QUE NÃO FOI REALIZADO

É notável que a HDB possui em Itaituba um papel social mais ativo que as outras empresas portuárias lá instaladas, posicionamento que pode ser em parte atribuído à IFC e aos Padrões de Desempenho (PDs). Todavia, quando olhamos para a situação atual de Miritituba, existem fortes indícios de violações nos PDs 3 e 4, principalmente quando não restringimos a responsabilização da empresa ao território ocupado por seu porto, e sim contabilizamos a área de fato impactada pela Hidrovias do Brasil.

Em relação ao **Padrão de Desempenho 3**, no ESF consta que a poluição do ar deve ser prevenida ou mitigada, e o ESRS da HDB enfatiza que “A empresa irá desenvolver e implementar estratégias de gestão para reduzir as emissões atmosféricas em todas as suas operações”. Apesar de algumas ações terem sido identificadas pela população, como a umidificação da Transportuária, **o realizado até agora pela empresa está longe de ser suficiente para controlar o “pó da soja” que as carretas provocam**. Sobre o lixo, o ESRS menciona somente os resíduos provocados diretamente pela empresa, sem mencionar a soja espalhada pelo município, que além de poluição e contaminação de fauna e flora gera grande mau cheiro para a comunidade afetada.

**O Padrão de Desempenho 4 provavelmente é um dos com maiores indícios de violação por parte do cliente**, pois tanto a saúde quanto

a segurança da população de Itaituba foram afetadas pela HDB e pelo complexo portuário. Porém, por serem efeitos indiretos, eles praticamente não aparecem no ESRS. Há uma exceção fundamental relacionada ao trânsito: “Para minimizar os impactos do tráfego sobre os vizinhos da comunidade do entorno, o projeto inclui uma estrada de acesso separada e uma área de espera de caminhões que a HDB e outros operadores portuários vão construir para redirecionar o tráfego da rodovia que passa por áreas urbanizadas ou residenciais de Miritituba. Na segunda fase do terminal de Miritituba, projeta-se uma movimentação média de 440 caminhões/dia.”. **Essa estrada de acesso, prometida pela Hidrovias ao Banco e tão requisitada pela comunidade, não foi criada. E o tráfego não foi redirecionado.**

# A ATIVIDADE PESQUEIRA E OS PORTOS

A atividade pesqueira foi fortemente abalada pela instalação dos portos em Miritituba. Em síntese, os portos afetam o cotidiano da pesca de três maneiras: pelo cordão de isolamento; pela movimentação de barcas no rio; e pelo impacto nos peixes da região. Primeiro, os cordões de isolamento são considerados uma medida de segurança dos portos e isolam a área de atuação dos pescadores de qualquer morador de Miritituba em um raio de 30 metros de cada porto. Como são cinco ETCs em funcionamento lado-a-lado, basicamente foi perdido o direito à margem do rio pela população de Miritituba e seus pescadores. Os cordões de isolamento são guardados por seguranças privados que expulsam os pescadores constantemente da sua área de trabalho.

**“Vai chegar uma hora que o pescador vai ter que abrir um buraco pra colocar a malhadeira dele ali dentro porque todo lugar é proibido dele pescar.”**

Pescador de Itaituba.

O território privatizado pela Hidrovias do Brasil é particularmente identificado como uma área favorável à pesca, como nos conta um pescador de Miritituba: “Lá era o melhor ponto de pesca do pescador que pescava piau. Lá o pescador pegava era 400, 500 quilos de peixe por dia em época de alta da safra, e agora não pega mais nada não, porque ela invadiu o ponto dele. Agora o pescador de lá tá pescando muito longe.”

Além dos cordões de isolamento, a partir dos portos e até 200 metros ao longo do leito do Tapajós as barcas ocupam o rio esperando sua vez de carregamento de grão e impedindo os pescadores de colocarem suas malhadeiras na água.



Os pescadores, logo, não podem mais concentrar sua atividade de pescaria perto de suas moradias, que seriam áreas de pesca menos onerosas, sem necessidade de utilização de gelo e com baixo consumo de combustível<sup>20</sup>. Sua rotina foi fortemente alterada. Os pescadores precisam viajar até quatro horas pelo leito do rio, passando a semana longe de Miritituba e vivendo dentro dos barcos para garantir seu meio de sobrevivência. Com a diminuição do número de peixes e os novos custos dessa mudança de rotina, foram reduzidos tanto o número quanto a renda dos moradores de Itaituba que exercem a pesca artesanal.

Analisando os documentos legais e como eles tratam essa situação, observa-se que no RIMA há uma subestimação: “Nesta área [...] não foi observada a prática de pesca. As atividades hoje existentes poderão permanecer, ficando restrito o uso, por questão de segurança, no entorno do píer e dolfin, numa faixa aproximada de 300 metros, reservada a operação do terminal e movimentação das barcas”. A ação mitigadora é: “Definir as áreas de segurança para navegação de pequenas e médias embarcações; estabelecer parcerias com as associações locais de pescadores”. O Relatório de Informação Ambiental Anual (2016/2017) da HDB e o Convênio 008/2013

não mencionam essa situação. Por fim, a Licença de Operação da Hidrovias do Brasil define que deve ser realizado entre 2013 e 2014 um Programa de Mitigação dos Impactos sobre a População Pesqueira.

Tanto nas audiências públicas quanto nas reuniões bimestrais da AMPORT, os pescadores estiveram presentes. Os mesmos relatos de audiência procedimentais e sem diálogo são trazidos pelos pescadores. Comenta um deles “Toda vez que tem audiência eu vou. E toda vez diz que eles não proíbem o pescador pescar lá [perto dos portos], mas quando chega lá a gente é barrado por eles.”

Nenhum desses instrumentos legais, entre acordos, licenças e as audiências, alterou a situação da população pesqueira em Miritituba, que é emergencial. O aumento da violência, do tráfico de drogas e prostituição em Itaituba pode, sim, estar relacionados, além dos motivos identificados na seção anterior, à perda dos meios de vida e da renda de uma parte da população do distrito. Os pescadores foram roubados dos seus meios subsistência e cobram a indenização das empresas. Tanto o setor público quanto a Hidrovias do Brasil, e o outros portos da região porém, não entregaram nenhuma resposta sobre mais este impacto negativo da empresa sobre o território.

# AS PESSOAS ECONOMICAMENTE DESLOCADAS FORAM IGNORADAS

Os relatos discutidos aqui indicam uma violação no Padrão de Desenvolvimento 5, nos procedimentos relacionados às **pessoas economicamente deslocadas**. O ESF estressa que: “os proprietários de negócios afetados serão compensados pelo custo de restabelecimento das atividades comerciais em outro lugar, pela perda de receita líquida durante o período de transição e pelos custos de transferência”. Nada disso foi concretizado com os pescadores de Itaituba. **Essa questão não é tratada no ESRS da HDB.**

O PD 5 ainda trata do **reassentamento involuntário de famílias**, sobre o qual o ESRS afirma que a compra da área do porto da Hidrovias foi a partir de um comprador e um vendedor voluntário, e nenhum reassentamento foi envolvido. Este estudo não se aprofundou nesta questão, porém outros pesquisadores identificaram um forte indício de grilagem das terras: “A empresa Hidrovias do Brasil Miritituba S.A. adquiriu um imóvel de 10 hectares em julho de 2011 por R\$ 4,5 milhões de um empresário de Santarém. Este havia adquirido o imóvel do agricultor Raimundo exatos treze dias antes por 50 mil reais”<sup>21</sup>.

**21** Diana Aguiar. A geopolítica de infraestrutura da china na américa do sul: um estudo a partir do caso do tapajós na Amazônia brasileira. 2017. Página 36.

# A AMAZÔNIA EM APUROS: EFEITOS DOS PORTOS NA FAUNA E NA FLORA

**22** O impacto negativo do consumo de soja em peixes parece mais do que anedótico. Ao lidar com uma espécie ribeirinha diferente, um estudo encontrou crescimento reduzido e outros impactos químicos indesejáveis: “Efeitos da substituição de farinha de peixe por proteína isolada de soja no crescimento, atividade enzimática digestiva e parâmetros bioquímicos séricos para esturjão de Amur juvenil, de *Acipenser schrenckii*.” <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4093030/>  
Acessado em 6 de outubro de 2020.

**23** Jondison Cardoso Rodrigues. Portos no Rio Tapajós: O Arco do Desenvolvimento e da Justiça Social? 2017. Página 17.

A falta de estudos sobre os impactos ambientais dos portos, tanto em Itaituba como no Pará e na Floresta Amazônica como um todo, é um problema identificado pelo Conselho Comunitário de Miritituba e pelo Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (IPAM). Essa falta é por vezes utilizada pelas empresas portuárias como uma justificativa para a não realização de ações para mitigar os impactos ambientais de sua operação no Rio Tapajós. Mesmo sem os estudos, porém, é possível identificar possíveis impactos dos portos no meio ambiente.

Em relação à efeitos diretos em Itaituba, foi observado em seções anteriores alguns efeitos ambientais como a soja que passa por Itaituba, como a poluição dos rios. Outros impactos identificados pela população incluem:

- A piora na quantidade e à qualidade dos peixes que por ventura conseguem ser pescados na área perto dos portos. “Os peixes sumiram”, comenta uma pescadora, ao mencionar o Aracú, principal peixe da região. Também foi identificada a chegada de uma espécie invasora, o peixe-serrote, que não tem valor de consumo e comercialização<sup>22</sup>.
- As nuvens de poeira, além de causar danos à saúde do povo, também alcançam as copas e ramos das árvores, prejudicando o crescimento da flora local.
- Pesquisadores identificaram o assoreamento do igarapé de Santo Antônio de Itaituba, decorrente da construção dos portos na cidade<sup>23</sup>.

“Como tem balsas que deixam cair o milho dentro da água, soja, então fica aquele odor, aquela soja apodrece, os peixes chega, come, às vezes a gente pega um peixe ele já tá com a barriga cheia de soja, tem que imediatamente tem que cuidar aquele peixe, se não o peixe não presta.”

Pescadora de Itaituba

Os efeitos indiretos, por sua vez, advêm do estímulo à produção de soja provocado pela construção dos portos, que gera desmatamento não em Itaituba, mas em outras áreas da Floresta Amazônica e do Cerrado ao longo da BR-163, em seu trecho no Mato Grosso. A Hidrovias, porém, é signatária da Moratória da Soja, um compromisso de empresas de não comercializar e/ou financiar soja que seja proveniente de cultivos em área de desmatamentos realizados no bioma amazônico após 2008.

A Moratória é vista com bons olhos por alguns pesquisadores e ativistas, que atribuem a ela parte da redução do desmatamento observado na última década. Duas questões importantes, porém, limitam a Moratória da Soja enquanto instrumento para conter o desmatamento indireto provocado pela Hidrovias. Primeiro, o acordo não monitora a conformidade ambiental e o desmatamento em todo o imóvel, apenas onde a soja é cultivada. Isso significa que, mesmo em fazendas em conformidade com a Moratória, pode ocorrer desmatamento ilegal em outras partes da propriedade. Segundo, a Moratória monitora somente o bioma amazônico, e não toda a Amazônia Legal. O bioma cerrado, presente no Mato Grosso (estado de onde vem a maioria da soja que passa pela HDB) é atualmente o que está sendo mais impactado pela expansão dos latifúndios da soja no Brasil<sup>24</sup>. Por fim, cabe mencionar que o monitoramento da Moratória da Soja identificou aumento da área que a desrespeita na safra 2018/2019<sup>25</sup>.

**24** <https://www.icv.org.br/website/wp-content/uploads/2020/06/traseis-suebrief4pt.pdf>

**25** <https://valor.globo.com/agronegocios/noticia/2020/06/16/cresce-area-que-desrespeita-moratoria-da-soja.ghtml>

Não aparecem, nos instrumentos legais, muitas ações para mitigar os impactos ambientais da Hidrovias do Brasil. A recuperação do Igarapé do Santo Antônio era uma condicionante da Licença Operação da Hidrovias do Brasil, mas não foi realizada. No RIMA, por sua vez, aparecem como ações mitigadoras a estes efeitos: implantar projeto para promover a recuperação da cobertura vegetal; plantar espécies vegetais arbóreas e fazer enriquecimento florestal; fazer varredura dos resíduos de cargas remanescentes nos armazéns e nos pátios de manobras; implantar cortinas arbóreas ao redor das áreas de movimentação de cargas; identificar as populações das espécies vegetais passíveis de reprodução; implantar o Programa de Salvamento da Flora; implantar o Programa de Monitoramento da Fauna Terrestre e Aquática; executar o Programa de monitoramento da Ornitofauna e implantar o Plano de Emergência para controle de alteração na qualidade local das águas.

Essas ações não foram identificadas nas entrevistas realizadas, e os efeitos de seu não-cumprimento podem ser vistos nas informações coletadas durante esta pesquisa. Os Relatórios de Informação Ambiental Anual, que a princípio monitoram o RIMA, não são acessíveis à população, não estão disponíveis no site da SEMA.



# EFEITOS DIRETOS E INDIRETOS NAS FLORESTAS

O ESRS da HDB se apoia, para impactos diretos, no processo de licenciamento e requerimentos legais da empresa e, para indiretos, nas leis brasileiras e principalmente na Moratória da Soja. Como pudemos ver nesta seção, esses instrumentos não foram suficientes para impedir impactos ambientais em Itaituba e nos biomas brasileiros e não foram devidamente monitorados pelo poder público.

Em primeiro lugar, os problemas com a mudança e quantidade e qualidade dos peixes na região e a invasão de espécies exóticas, junto com os outros impactos ambientais em Itaituba mencionados anteriormente, devem desencadear ações baseadas não apenas nas disposições de PD 5 (parágrafos 25-29), mas também no PD 6, referente à conservação da biodiversidade e gestão sustentável dos recursos naturais vivos.

Segundo, outro fator levantado pela IFC é que os impactos diretos e indiretos da Hidrovias são incrementais quando comparados com os impactos do complexo portuário e de outras frentes de exploração do meio ambiente brasileiro, como o garimpo e a criação de estradas. Esse ponto é utilizado como justificativa para a não aplicação do Padrão de Desenvolvimento 6 no território, o que, conjuntamente com a utilização do sistema de país brasileiro, basicamente o inviabilizou.

Se o PD 6 tivesse de fato sido aplicado para as ações da HDB, algumas das medidas que teriam sido tomadas pela empresa seriam:

- Classificação do território afetado em habitat crítico, natural ou modificado, e aplicação das salvaguardas e da hierarquia de mitigação de impactos ambientais de acordo com essa classificação;
- Prevenção ou mitigação de invasão de espécies exóticas;
- Participação das comunidades afetadas na determinação de prioridades para o gerenciamento de serviços ecológicos.
- Monitoramento dos produtores da soja transportada pela empresa e limitação àqueles que podem comprovar o não desmatamento da Amazônia e do Cerrado.

# INDÍGENAS E COMUNIDADES TRADICIONAIS SÃO IGNORADOS PELA HIDROVIAS DO BRASIL

**26** Dados extraídos da contagem dos Distritos Sanitários Especiais Indígenas (DSEI). Número de pessoas por território: Praia do Índio: 136; Praia do mangue: 123; Laranjal: 116; Sawre Apampo Km 43: 45; Sawre Muybu: 100; Karo Muybu: 22; Sawre Jaybu: 61; Dace Watpu: 90; Daje Kapap: 77; Poxo Muybu: 63; Sawre Aboy: 35.

**27** <https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/documents/MUD00074.pdf>

Existem duas aldeias urbanas do povo Munduruku nas margens do Tapajós que convivem diariamente com os portos e seus efeitos: Praia do Índio e Praia do Mangue. Para os Munduruku, porém, toda a população indígena do Médio Tapajós sente os efeitos do projeto, pois os impactos se espalham pela rede de parentesco que liga essas comunidades, afetando outros territórios indígenas da região, que possui 868 habitantes indígenas, de acordo com dados oficiais em 2019<sup>26</sup>. Apesar disso, não houve consulta prévia, livre e informada aos povos indígenas, tanto da Hidrovias do Brasil quanto dos outros portos instalados na região.

É necessário indicar que projetos de hidrovias e portos são uma preocupação para os Munduruku do Médio Tapa-

“Nós aqui conseguimos cancelar duas audiências que iam acontecer aqui em Itaituba aonde a gente não foi convocado. Nem a sociedade daqui de Itaituba não foi convocada para essa audiência. Eles convocaram só um grupo de empresários que tinham um interesse grande com a implantação dos portos e as comunidades daqui não foram chamadas para participar da audiência, para serem ouvidas. Então a gente foi e cancelou, fomos lá e pedimos para que fossem realizadas outras audiências.”

Indígena Munduruku

jós há décadas. Em 1997, já era questionada a invisibilização das populações indígenas e ribeirinhas nos estudos de impacto ambiental dos projetos previstos pela região<sup>27</sup>. Lideranças históricas do povo Munduruku contam que a articulação para conter o avanço de um projeto de hidrovia impulsionou a formação da Associação Pariri, que representa todas as comunidades Munduruku no Médio Tapajós. Em 1996, foi organizado o primeiro grande protesto dessas comunidades contra o projeto de hidrovia, em cuja audiência pública os indígenas ouviram, de representantes de empresas e do poder público, que não havia indígenas no Médio Tapajós.

É importante também mencionar que existirem diversos esforços dos Munduruku do Médio Tapajós em conter o

avanço dos portos, hidrovias e demais projetos propostos para a região, que não se separam da luta pela demarcação das terras indígenas Sawre Muybu e Sawre Bapim.

Voltando ao presente, o Protocolo de Consulta Munduruku, documento elaborado após um ciclo de conversas entre o Movimento Munduruku<sup>28</sup> Ipeg Ayu, as associações Da'uk, Pusuru, Wuyxaximã, Kerepo e Pahyhyp, o Ministério Público Federal (MPF) e organizações da sociedade civil, não foi implementado no processo de licenciamento da hidrovias do Brasil. O Protocolo aponta procedimentos a serem realizados com os povos indígenas que podem vir a ser afetados pela construção de empreendimentos e abrange todo o povo Munduruku.

Além de terem seus direitos constitucionais violados, os indígenas também são afetados pela proibição das atividades de pesca impostas pela Hidrovias e as outras

empresas do complexo hidroviário, como vimos na seção anterior. Alterações nos modos de se relacionar com o rio, um dos pilares da territorialidade Munduruku, também afetam outros aspectos da vida das comunidades, como práticas produtivas, relações de troca etc., que demandam acesso a áreas livres dos portos e trânsitos de barcas. Além disso, tais alterações afetam diretamente também os homens, mulheres e crianças de outras aldeias que frequentemente se hospedam ou passam temporadas na Praia do Índio e na Praia do Mangue.

Além dos povos indígenas, outras populações tradicionais não tiveram acesso à consulta livre, prévia e informada, como ribeirinhos, pescadores e garimpeiros artesanais, localizados na área de influência do empreendimento projetado e afetados pelas ações dos portos<sup>29</sup>.

**28** <https://fase.org.br/pt/acervo/biblioteca/protocolo-de-consulta-munduruku/>

**29** Jondison Cardoso Rodrigues. O estado a contrapelo: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará. Tese de doutorado de 2018. Página 266.



# EXISTEM SIM INDÍGENAS E POVOS TRADICIONAIS EM ITAITUBA!

Para a IFC e para a Hidrovias, os povos indígenas e comunidades tradicionais aqui identificadas não existem. O ESRS afirma que o Padrão de Desempenho 7 não se aplica pois não foram identificados povos indígenas e povos tradicionais nas áreas de influência do projeto: “de acordo com a Hidrovias, não houve interação com povos indígenas ou quilombolas”. Isso não poderia estar mais longe da verdade, mostrando forte indício de violação do PD 7.

Esse processo de invisibilização dos povos indígenas não é uma criação da Hidrovias do Brasil ou da IFC. Em outros projetos de investimento na região do Tapajós esta tática já foi utilizada pelo poder público e por bancos de investimento para negar as comunidades de seus direitos constitucionais, que levaram a produção de estudos e laudos documentando a sua presença histórica na região e sua luta por seu direito de consulta Livre, Prévia e Informada<sup>30</sup>.

**Se o PD 7 tivesse sido aplicado no projeto, alguns dos impactos nas populações tradicionais de Miritituba, como ribeirinhos, indígenas e pescadores artesanais poderiam ter sido evitados.** Ações declaradas pela IFC como obrigatórias a serem realizadas pelo cliente (neste caso, a HDB) de acordo com o ESF:

- > Documentar os esforços para evitar e minimizar **os impactos sobre os recursos naturais e áreas naturais de importância**;
- > Realizar **compensação** às comunidades afetadas, sendo que a entrega e a distribuição de compensação levarão em consideração as leis, instituições e costumes dessas comunidades;
- > **Colaborar com a agência governamental responsável**, desempenhando um papel ativo durante o planejamento, implementação e monitoramento das atividades.
- > Implementar e documentar o **processo de Consulta Livre, Prévia e Informada**, com descrição dos direitos concedidos pelo governo aos Povos Indígenas e comunidades tradicionais afetadas e medidas propostas para preencher quaisquer lacunas entre tais direitos e os requisitos deste Padrão de Desempenho.

<sup>30</sup> Por exemplo, esse argumento foi utilizado tanto pelos grupos interessados em construir o Complexo Hidrelétrico do Tapajós, como pelo ICMBio e o SFB, no contexto do leilão da Flona de Itaituba II. Sobre isso, ver o livro Ocekadi e o memorial descritivo da TI Sawre Muybu, feito pelos pesquisadores Maurício Torres e Bruna Rocha. Ver também MOLINA, Luísa Pontes. Terra, luta, vida: autodemarcações indígenas e afirmação da diferença. 2017.

# RECOMENDAÇÕES PARA A IFC

A população de Itaituba, especialmente no distrito de Miritituba, enfrenta uma situação de violação de direitos e abandono pelo setor público. As empresas do complexo portuário, incluindo a Hidrovias do Brasil, contribuíram para este cenário devastador e lucram milhões de reais em suas atividades no território. A Corporação Financeira Internacional também lucrou em decorrência desse processo e não aplicou suas medidas de salvaguardas, que poderiam ter limitado essas violações de direitos socioambientais. Em um cenário de pandemia global, com grandes reverberações na comunidade de Itaituba, essas violações de direitos se exacerbam, levando a uma crise multifacetada.

Nesse sentido, e em um cenário de violações de direitos financiado pela IFC, propomos algumas medidas ao banco e à Hidrovias para que eles honrem os PDs:

- > Retomada do monitoramento da IFC à HDB que inclua consulta às comunidades afetadas;
- > Construção de um novo ESRS e elaboração de estudos de impacto socioambiental da Hidrovias do Brasil e de um novo plano de mitigação de impactos da empresa na região.
- > Consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais da região, alinhada com o Protocolo de Consulta Munduruku e outros protocolos locais;

> Ações de compensação às populações economicamente afetadas;

> Construção de um desvio à Transportuária que retire os caminhões de dentro do município.

Essa pesquisa teve um escopo específico, se concentrando em alguns impactos e um território determinado de atuação da HDB, Itaituba. Incentivamos a IFC a investigar, além das questões identificadas neste estudo, outros pontos não exploramos o porto de Barcarena possivelmente apresenta violações de PD similares à Itaituba e, em relação ao PD 5, aparenta ter resultado em um processo de reassentamento involuntário violento. O PD 8 não foi mencionado aqui, porém há indícios de destruição de sítios arqueológicos pelo complexo portuário de Itaituba.

A IFC precisa urgentemente avaliar para este investimento e aplicar as salvaguardas, pois a violação de direitos humanos e dos Padrões de Desempenho é muito grande na região. Itaituba pede socorro!



Realização:



Apoio:

