

PORTOS E LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO TAPAJÓS:

IRREGULARIDADES E

VIOLAÇÃO DE DIREITOS



Terra de
Direitos

PORTOS E LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO TAPAJÓS:

IRREGULARIDADES E

VIOLAÇÃO DE DIREITOS

ABRIL DE 2024
SANTARÉM - PARÁ

Expediente

Portos e licenciamento ambiental no Tapajós: irregularidades e violação de direitos

Realização: Terra de Direitos

Organizadores: Pedro Sérgio Vieira Martins, Franciele Petry Schramm, Lanna Paula Ramos

Textos: Franciele Petry Schramm, Gabrielle Gonçalves de Souza, Lanna Paula Ramos, Luísa Câmara Rocha, Marcelo Moraes de Andrade, Pedro Sérgio Vieira Martins

Contribuição: Bruna Balbi, Gisele Barbieri, José Lucas Odeveza, Lizely Roberta Borges, Suzany Brasil, Tchenna Maso

Pesquisadores: Marcelo Moraes de Andrade (consultoria realizada entre março e junho de 2022) e Bruno Américo Carvalho Pereira (consultoria realizada no primeiro semestre de 2021)

Apoio: Instituto Clima e Sociedade

Revisão: Silmara Krainer Vitta

Diagramação: Sintática Comunicação

Desenvolvimento do portal: Amí Comunicação e Design

Abril de 2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Portos e licenciamento ambiental no Tapajós [livro eletrônico] : irregularidades e violação de direitos / Terra de Direitos ; organizadores Pedro Sérgio Vieira Martins, Franciele Petry Schramm, Lanna Paula Ramos. — Santarém, PA : Terra de Direitos, 2024. PDF

Vários colaboradores.

Bibliografia.

ISBN 978-85-62884-34-4

1. Impacto ambiental - Avaliação 2. Licenciamento ambiental - Brasil 3. Operações portuárias 4. Portos - Leis e legislação - Brasil I. Martins, Pedro Sérgio Vieira. II. Schramm, Franciele Petry. III. Ramos, Lanna Paula.

24-194144

CDU-34:502.7:35.078.1(81)

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : Licenciamento ambiental : Direito
34:502.7:35.078.1(81)

Tábata Alves da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9253

Sumário

1	06
2	09
3	13
	17
4	Licenciamento ambiental nos portos do Tapajós	25
	Legislação portuária	26
	Empresas e direitos humanos	30
	O boom de portos no Tapajós	33
	Inconsistências	35
	• Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental	36
	• Licença Prévia, de Instalação e de Operação	38
	• Consulta prévia	42
	• Transparência ambiental	44
	• Irregularidades na operação dos portos no Tapajós	49
	I - Caramuru Alimentos S/A - Itaituba	52
	II - Itaituba Indústria de Cimentos do Pará - Itaituba	55
	III - Cargill Agrícola S/A - Santarém	56
	IV - Cargill Agrícola S/A - Itaituba/Miritituba	59
	V - Unitapajós - Navegações Unidas Tapajós (Rio Turia Serviços Logísticos Ltda.)	61
	VI - Ipiranga Produtos de Petróleo S/A - Santarém	62
	VII - Companhia Docas do Pará (CDP) - Itaituba	64
	VIII - Sociedade Fogás Ltda. - Santarém	65
	IX - Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda. - Santarém	65

X - Atem's Distribuidora de Petróleo S/A - Santarém	66
XI - Unirios Rodofluvial e Comércio Ltda. - Santarém	70
XII - Dinizia Trading Importação e Exportação Ltda. - Santarém ...	70

5

.....	71
Ação Civil Pública dos Portos de Miritituba	72
Ação Civil Pública da Rio Tapajós Logística	74
Transportes Bertolini e o Sítio Arqueológico	76
Cargill em Santarém e Miritituba	78
• Porto de Santarém	79
• Porto de Miritituba	82
ACP da Empresa Brasileira de Portos em Santarém (Embraps)	84
Judicialização do Plano Diretor de Santarém	86
Ações cíveis e criminais sobre a Atem's em Santarém	89

6

.....	93
Rodovia BR-163	93
Ferrovia EF-170 - Ferrogrão	94
Complexo Hidrelétrico do Tapajós	96

7

.....	99
-------	----

8

.....	104
-------	-----

1. Apresentação

Se a Bacia Hidrográfica do Tapajós era entendida como estratégica no desenvolvimento de projetos de infraestrutura, com a aprovação da Lei de Portos (Lei nº 12.815), em 2013, a região do Tapajós, na Amazônia paraense, viu o número de empreendimentos portuários duplicar.

A instalação de portos comerciais em cidades-chave como Santarém, Itaituba (no Distrito de Miritituba) e Rurópolis, no Pará, é a ponta final de uma cadeia logística que atravessa o Brasil. Grande parte dos empreendimentos visa o escoamento de grãos, vindos principalmente da região Centro-Oeste, ou para o abastecimento de insumos do agronegócio.

As instalações portuárias não chegam sozinhas na região: são associadas a outros empreendimentos previstos ou já executados – ferrovias e rodovias que completam a estruturação do chamado Arco Norte, um arco de “desenvolvimento” que englobaria eixos de transporte que se conectam com os portos que estão acima do Paralelo 16° S¹.

E junto com elas vem uma série de violações de direitos.

É para entender a dinâmica da instalação dos empreendimentos portuários no Tapajós e as violações de direitos associadas a ela que a Terra de Direitos elaborou este estudo. O material integra a plataforma on-line [Portos no Tapajós](#), que reúne informações sobre os 41 portos que estão previstos, em construção ou em operação nas cidades paraenses

¹Essa linha geográfica está a 16 graus a sul do plano equatorial e atravessa os estados de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Bahia.

de Santarém, Itaituba e Rurópolis². Nessa plataforma é possível observar como a região foi se transformando ano a ano com a chegada desses empreendimentos, processo que continua.

O site também reúne documentos relacionados ao processo de licenciamento ambiental dos portos. Essas informações foram obtidas no site da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (Semas) e por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI), além de consulta aos sites das secretarias municipais de meio ambiente dos municípios analisados. É possível observar uma grande lacuna de licenças e estudos na maior parte dos empreendimentos encontrados, o que revela que a instalação desses portos acontece em meio a uma série de irregularidades e conivência dos órgãos ambientais.

Além disso, a plataforma permite visualizar algumas das comunidades tradicionais impactadas por esses empreendimentos que violam direitos territoriais e étnicos, entre eles o direito à consulta prévia, livre e informada, como determina a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). As informações de queimadas e desmatamento disponíveis na plataforma ajudam na visualização do avanço do agronegócio na região em diferentes aspectos.

A realização desse mapeamento é uma das maneiras de identificar como legislações, incentivos governamentais e atuação displicente dos órgãos públicos podem contribuir para a alteração das dinâmicas econômicas, sociais, culturais e ambientais no Tapajós.

A análise dos processos de licenciamento ambiental das instalações portuárias na região permite verificar se os órgãos ambientais têm atuado a partir dos princípios de precaução e prevenção ambiental, de modo a evitar ou mitigar os impactos trazidos por esses portos. Esperamos que este levantamento contribua para ampliar os debates sobre esses processos e

² Os dados aqui apresentados correspondem a informações obtidas até 31 de agosto de 2023.

sobre os impactos provocados por uma política de incentivo às obras de infraestrutura e logística.

Ao ilustrar a transformação da região com a instalação de tantos empreendimentos e com a pressão cada vez mais intensa da monocultura da soja e milho e da pecuária, a Terra de Direitos quer mostrar que não se pode falar mais em impacto negativo isolado de determinada obra: é preciso considerar que, juntos, esses empreendimentos potencializam ainda mais qualquer violação de direitos e transformam, para sempre, a vida de indígenas, quilombolas, pescadores, ribeirinhos e comunidades tradicionais.

Acesse os dados completos sobre os portos identificados neste estudo no portal Portos no Tapajós.



2. Metodologia

Neste estudo estão elencados portos públicos e privados da região do Tapajós diretamente ligados à rota do agronegócio. Movimentam grãos ou são instalados como meio de garantir a infraestrutura necessária à expansão do agronegócio, como combustíveis ou de materiais de construção. Foram incluídos os empreendimentos que indicaram no processo de licenciamento a movimentação de cargas variadas – incluindo grãos, fertilizantes e cargas perigosas. Não foram consideradas as instalações portuárias para transporte de pessoas e turismo. Constam neste levantamento apenas os empreendimentos que se tratam de Estações de Transbordo de Cargas (ETC) ou Terminais de Uso Privado (TUP); não foram inseridas aqui empreendimentos que se referem a instalações de apoio³. No entanto, chamamos a atenção de que esta possa ser uma modalidade de empreendimento portuário a ser melhor observada futuramente, em razão do número considerável de portos já instalados e da oportunidade de negócios que a instalação de apoio gera. Dados disponibilizados no Painel de Instalações Privadas da Antaq indicam a existência de 26 instalações de apoio autorizadas ou registradas nos municípios analisados.

³ A Resolução nº 5.105/2016 da Antaq retificou o trecho da Resolução nº 13/2016 que define instalações de apoio como sendo “instalações para apoio ao embarque e desembarque de cargas e/ou passageiros destinadas ou provenientes do transporte aquaviário” como aquelas “desprovidas de Guindastes de Pórtico – Portêiner, Guindastes Fixo de Torre, Guindastes Flutuantes, Guindaste Móvel sobre Pneus (Mobile Harbours Crane – MHC), Shiploader, Torre Fixa de Shiploader, Estação de descarga de vagão, Ponte rolante móvel, Esteira de Granéis Sólidos (Incluindo Suporte & Galeria), Torre de Transferência (típico), Linha de Dutos para Granéis Líquidos (Incluindo suportes), Descarregador Contínuo, Equipamentos auxiliares para grãos líquidos, Guindaste Móvel de alta performance, Scanner, Transtêiner, RTG (Rubber Tyred Gantry), Ship unloader, Esteira de Granéis Sólidos, Descarregador de Barcaça Contínuo, Torre de transferência, Silos (metálicos/concreto) e Tanques de armazenagem de combustíveis e químicos”.

O estudo optou pela delimitação espacial incidindo sobre os municípios de Itaituba, Rurópolis e Santarém, devido ao fato de concentrarem considerável número de projetos de instalações portuárias e pela sua relevância nas cadeias logísticas das respectivas atividades associadas aos empreendimentos. Os municípios ou são atravessados ou estão muito próximos às principais vias de transporte de grãos pela Região Norte: a BR-163 e o rio Tapajós, importantes corredores logísticos para *tradings* agrícolas. Ainda que municípios como Aveiro e Belterra também sejam cortados pela mesma BR e rio, não os incluímos neste levantamento pois avaliamos que, pelo fato de grande parte das áreas à beira do rio se tratar de unidades de conservação, não seria possível a instalação de empreendimentos nesses locais.

No processo de licenciamento ambiental devem constar solicitações de licenças, estudos e relatórios que justifiquem a emissão e renovação de licença, com a devida publicidade dos atos administrativos. Para a realização deste estudo, verificou-se cada etapa e documento apresentado pela empresa e se o órgão licenciador cumpriu seu dever ou foi cúmplice de irregularidade.

Nos casos apresentados neste material, o órgão ambiental licenciador é a Semas e, em alguns casos, as secretarias municipais de meio ambiente. Para obter informações da secretaria estadual contou-se com a consulta ao site do órgão, ao diário oficial do estado do Pará e pedidos de acesso à informação. É importante salientar que a publicidade dos atos administrativos é obrigatória, ou seja, os procedimentos que não foram publicados viciam o processo.

A partir de 2021, por meio da [Resolução nº 162/2021](#) do Conselho Estadual de Meio Ambiente (Coema), determinados tipos de portos – a depender do seu porte – são tratados como de impacto local, e por isso o licenciamento ambiental desses empreendimentos passa a ser de competência dos municípios. Em razão da mudança, foram consultados

os sites dos órgãos ambientais das prefeituras de Santarém, Rurópolis e Itaituba para verificar a existência de novas licenças.

Foram feitas ainda consultas ao site da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), órgão ligado ao Ministério da Infraestrutura e responsável por autorizar o funcionamento de empreendimentos portuários, para verificar o processo de outorga de autorização de instalações portuárias.

Para construir uma linha do tempo histórica da instalação de empreendimentos portuários, tivemos como base as informações disponíveis no processo de licenciamento ambiental de cada obra ou no processo de autorização da Antaq.

Para fins ilustrativos, categorizamos a instalação de cada empreendimento em três etapas:



Portos previstos: considerou-se que um porto passou a ser previsto de acordo com o início do processo de licenciamento ambiental indicado na Licença Prévia do empreendimento ou, na ausência desse documento, no requerimento de pedido de autorização de construção apresentado pela empresa à Antaq.



Portos em construção: considerou-se como marco para o início das obras a data da Licença de Instalação concedida à obra.



Portos em operação: a partir da concessão da Licença de Operação pela Semas ou pelas secretarias municipais de meio ambiente.

É preciso destacar que a ausência ou a não disponibilização por parte da Secretaria desses documentos relacionados ao processo de licenciamento não permite que haja exatidão na indicação do início de

cada processo. Assim, pelo fato de a linha do tempo ser construída a partir das informações oficiais disponíveis, é possível que um porto seja apresentado na fase de operação sem antes aparecer como previsto ou em construção, ou mesmo um que já esteja operando irregularmente seja indicado no mapa como um empreendimento em obras.

O conhecimento da movimentação média anual ou do tipo de carga de cada empreendimento é baseado nos dados apresentados nos Estudos de Impacto Ambiental ou nas licenças ambientais.

Também estão disponibilizados no portal Portos no Tapajós dados sobre queimadas e desmatamento acumulados para demonstrar a progressão dos danos ambientais diretamente relacionados ao corredor logístico do agronegócio na região. São unidades de conservação (UCs), projetos de assentamento, terras indígenas, territórios quilombolas, tradicionais e áreas privadas que tiveram sua cobertura vegetal suprimida por conta da instalação desses portos.

A representação no portal do desmatamento na região tem como base a plataforma TerraBrasilis, que utiliza dados geográficos gerados pelo monitoramento do Prodes e do Deter. Os números anuais, no entanto, são fornecidos após 2008, pois até 2007 os dados disponíveis representam o acumulado do desmatamento desde 1988. Para representação da concentração dos focos de queimadas na Amazônia, utilizamos dados disponibilizados pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe).

3. Tapajós: região estratégica para o agronegócio

Os investimentos em infraestrutura portuária na Região Norte do país acompanharam dois movimentos simultâneos: um de expansão do cultivo da soja na Região Amazônica e outro que diz respeito à pressão para maior competitividade da soja brasileira no mercado internacional.

O estudo “O Arco Norte: um desafio logístico”, produzido para a Câmara dos Deputados em 2016, atribui o custo de transporte como um dos grandes fatores na disputa do Brasil com outros países no preço dos grãos. O escoamento desse produto pela Região Norte seria um jeito de reduzir esse custo, pela maior proximidade físico-geográfica dos principais mercados mundiais consumidores de grãos e pela proximidade dos próprios locais de produção desses grãos, uma vez que a maior parte da produção da região Centro-Oeste era transportada até os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

Assim, os grãos produzidos acima da linha geográfica Paralelo 16° S – incluindo Mato Grosso, principal estado produtor de soja segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) – seriam destinados aos portos do Arco Norte, enquanto a safra produzida abaixo dessa linha continuaria sendo escoada pelo Sudeste e Sul.

Arco Norte e o corredor logístico no Tapajós



Fonte: Mapa adaptado pela Terra de Direitos (2023).

A instalação de portos voltados ao agronegócio no Tapajós teve como marco a implantação do terminal portuário da transnacional Cargill S/A na cidade de Santarém. Em 1999, a empresa venceu um processo de licitação para arrendamento de área e em 2003 começou a operar um porto para transporte de grãos.

Saiba mais sobre o processo de instalação desse porto em Santarém no estudo *“Sem licença para destruição: Cargill e violação de direitos no Tapajós”*.



A instalação do empreendimento da Cargill acompanhou um processo de impulsionamento de produção de soja no Pará, iniciado na década de 1990. Em Santarém, os testes para a produção desse grão em algumas propriedades começaram em 1997, acompanhados pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). Com o sucesso obtido nesses testes de produção, técnicos do governo local à época viajaram para o estado de Mato Grosso com o intuito de atrair investidores, preparando assim o terreno para a chegada de produtores e novos investimentos na região. O movimento fez parte de uma série de ações de incentivo de produção da soja na Amazônia.

Um estudo da Confederação Nacional da Agricultura (CNA) indica que entre 2009 e 2020 a produção de grãos acima do Paralelo 16° S (nas regiões Norte e Nordeste e parte do Centro-Oeste) aumentou mais de 165%, enquanto as exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte aumentaram 487,5% nesse período⁴.

⁴ Disponível em: <https://cna-portal-2022.dotgroup.com.br/assets/images/sut.infralog27042020.pdf>.

A cadeia do agronegócio no Tapajós

A instalação de empreendimentos portuários como Terminais de Uso Privado (TUP) e Estações de Transbordo de Cargas (ETC) está associada a toda uma cadeia de produção e de logística que viabiliza o transporte hidroviário. Você pode conferir os impactos de algumas dessas obras no Capítulo 6.



Produção de grãos

A criação de uma estrutura para escoamento de grãos e a possibilidade de ter empresas que adquiram o produto incentiva a produção de soja e milho na região. Em Santarém, por exemplo, entre os anos de 2001 e 2016 a produção da soja aumentou 2.000%⁵.

Ferrovias

A infraestrutura para o agronegócio pressiona não apenas a malha rodoviária, mas também para a instalação de ferrovias. Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, no Brasil, 42,6% das *commodities* agrícolas exportadas são transportadas por meio de trens de cargas⁵. Na região, há o projeto da criação da EF-170, conhecida como Ferrogrão. Com mais de 900 km de linha férrea, o projeto pretende ligar a cidade de Sinop, no Mato Grosso, aos portos do distrito de Miritituba, em Itaituba.



Postos de combustíveis

A criação de toda essa estrutura de escoamento de grãos da lavoura até os portos torna necessária a ampliação da rede de abastecimento dos transportes utilizados. Com isso, vê-se o crescimento de portos de combustíveis para abastecimento das embarcações e para atender a demanda de ampliação dos postos de combustíveis que abastecem os caminhões utilizados para o transporte da carga. Para se ter uma ideia, segundo informações disponibilizadas nos Estudos de Impacto Ambiental da Cargill, Cianport e Unitapajós (*joint venture* entre Bunge e Amaggi) em Miritituba, esses três empreendimentos têm capacidade para movimentar juntos mais de 1.300 caminhões por dia.



Portos

São portos de armazenamento e escoamento de grãos, assim como de fertilizantes, combustível ou de materiais de construção que são necessários para a manutenção dessa cadeia logística e de produção.

A maior parte da carga escoada pelos portos em Itaituba e Rurópolis se liga aos de Santarém e Barcarena, no Pará, e aos portos em Santana, no Amapá. De lá, a soja é embarcada para exportação com destino à Europa e Ásia, com destaque para a China.

Rodovias

A maior parte da safra de grãos vinda do Centro-Oeste chega aos portos do Tapajós pelas rodovias, principalmente pela BR-163, que corta o Brasil de Santarém (PA) até a cidade de Tenente de Portela (RS). A criação, duplicação, pavimentação e a potencial privatização das rodovias da região contam com grande influência e pressão do agronegócio.

⁵ Dados divulgados no site: <https://www.antf.org.br/releases/avanco-expressivo-do-transporte-de-graos/>. Acesso em: 18 out. 2023.

⁶ Dados apresentados no artigo "Dinâmica da produção de alimentos na região de Santarém". Disponível em: <https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/212152/1/262-729-1-PB.pdf>.

Portos no Tapajós

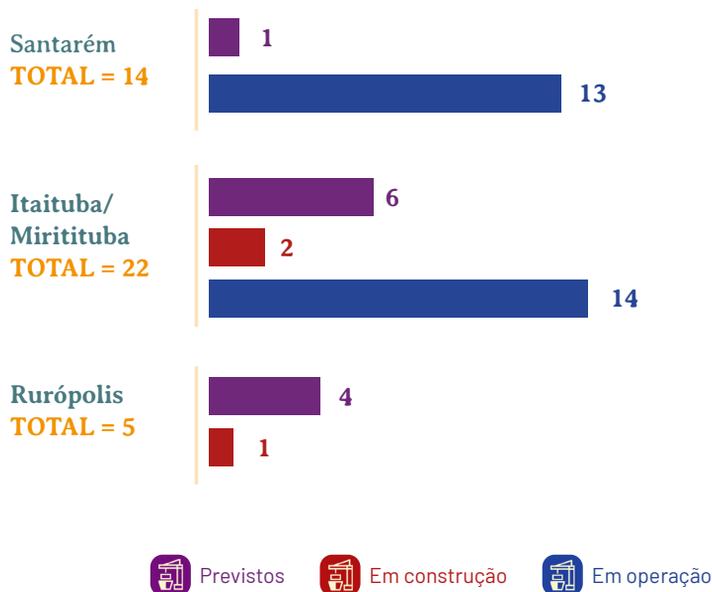
De acordo com dados da Antaq⁷, consultados em outubro de 2023, havia 387 instalações portuárias privadas autorizadas ou registradas nos estados da Região Norte, o que representa mais da metade das 617 instalações portuárias registradas pelo órgão em todo o Brasil. Das instalações no Norte, 101 são relacionadas a Estações de Transbordo de Cargas ou Terminais de Uso Privado, as outras dizem respeito a instalações de apoio, temporárias ou rudimentares, por exemplo. Na mesma data, o estado do Pará somava 210 instalações portuárias privadas autorizadas ou registradas (ou seja, mais de um terço de todas os empreendimentos portuários do país e mais da metade dos empreendimentos na Região Norte), dos quais 204 estavam em operação.

Em consulta aos sites da Antaq e da Semas, além da busca em diários oficiais, foram identificadas, até o fechamento deste estudo, em outubro de 2023, 41 instalações portuárias – públicas e privadas – de transporte de mercadorias que estão previstas, em construção ou em operação apenas nos municípios de Santarém, Itaituba e Rurópolis.

Dos 41 empreendimentos identificados nos três municípios, 27 deles já estão em operação, 3 estão em construção e 11 estão previstos – desses, 2 tiveram licenciamento ambiental suspenso por determinação da Justiça após denúncias de irregularidades, como a falta da consulta prévia, livre e informada de povos indígenas e quilombolas impactados, e um porto está paralisado após recomendação do Ministério Público Federal (você pode encontrar mais informações sobre esses dois casos na seção 5).

⁷ Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Painel de monitoramento de instalações privadas. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojZW5kYzY4MzAtMjMjJiNC00OTg0LTlkMDU0YmVjNDI1ODAwNDgzIiwidCI6IjI0ZmNzI3LTBINWU0NDZlMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9&pageName=ReportSection>.

Gráfico 1: Número de portos em cada município



Fonte: Terra de Direitos, 2023.

O município de Itaituba concentra mais de 50% do total de 41 portos analisados. O município vem sendo considerado chave no processo de migração de instalações portuárias das regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste como parte de uma estratégia global das *traders de commodities*⁸ agrícolas na diminuição de custos, devido à localização do município ser mais próxima de mercados internacionais e pelas boas condições de navegabilidade do rio Tapajós. Não à toa, projetos de infraestrutura como da Ferrovia EF-170/Ferrogrão atenderão ao município.

⁸ Empresas de transações de compra e venda de bens e serviços no comércio exterior ou de ativos financeiros nas bolsas de valores relacionados a mercadorias de origem primária, como grãos, minérios, madeira, entre outras.

Tabela 1: Portos identificados no Tapajós

	Empreendedor portuário	Município	Situação	Domínio
1	ABI Administradora de Bens de Infraestrutura Ltda.	Itaituba	Operando	Privado
2	Atem's Distribuidora de Petróleo S/A	Itaituba	Operando	Privado
3	Caramuru Alimentos S/A	Itaituba	Operando	Privado
4	Cargill Agrícola S/A	Itaituba	Operando	Privado
5	Cevital Internacional do Brasil Ltda.	Itaituba	Previsto	Privado
6	Cianport (joint venture da Fiagril e Agrosoja)	Itaituba	Operando	Privado
7	Companhia Docas do Pará	Itaituba	Operando	Público
8	Hidrovias do Brasil	Itaituba	Operando	Privado
9	Ipiranga Produtos de Petróleo S/A (Distribuidora Nacional de Petróleo Ltda.)	Itaituba	Operando	Privado
10	Itaipava S/A	Itaituba	Previsto	Privado
11	Itaituba Indústrias de Cimentos do Pará	Itaituba	Operando	Privado
12	J.F. Oliveira Miritituba/Grupo Chibatão	Itaituba	Previsto	Privado
13	Master Norte Operações Portuárias Ltda.	Itaituba	Em construção	Privado
14	Norte Marine Indústria, Reparos e Operações Fluviais Ltda.	Itaituba	Previsto	Privado
15	Petróleo Sabbá S/A (Raízen) 1	Itaituba	Operando	Privado
16	Petróleo Sabbá S/A (Raízen) 2	Itaituba	Operando	Privado
17	Rio Tapajós Logística RTL	Itaituba	Previsto (licenciamento ambiental suspenso)	Privado
18	Transportes Bertolini Ltda.	Itaituba	Operando	Privado

19	Unitapajós - Navegações Unidas Tapajós (<i>joint venture</i> de Bunge e Amaggi (processo iniciado em nome de Rio Turia Serviços Logísticos Ltda.))	Itaituba	Operando	Privado
20	Unirios Rodofluvial e Comércio Ltda.	Itaituba	Em construção	Privado
21	Uni-Z (processo iniciado em nome de Edlog & Zport Operações Portuárias Ltda.)	Itaituba	Operando	Privado
22	Woodhollow Participações Ltda.	Itaituba	Previsto	Privado
23	Açaí Pará Comércio de Petróleo Ltda. (processo iniciado em nome de Dorinaldo M. da Silva)	Rurópolis	Previsto	Privado
24	Cianport (<i>joint venture</i> da Fiagril e Agrosoja)	Rurópolis	Previsto	Privado
25	Louis Dreyfus Company Brasil S/A	Rurópolis	Em construção	Privado
26	Odebrecht	Rurópolis	Previsto	Privado
27	Transportes Bertolini Ltda.	Rurópolis	Previsto (recomendada a suspensão pelo MPF)	Privado
28	ABI Administradora de Bens de Infraestrutura Ltda.	Santarém	Operando	Privado
29	Atem's Distribuidora de Petróleo S/A	Santarém	Operando	Privado
30	Cargill Agrícola S/A	Santarém	Operando	Privado
31	Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda.	Santarém	Operando	Privado

Joint ventures: Alguns dos empreendimentos analisados são *joint ventures*, um tipo de acordo de colaboração entre duas ou mais empresas que unem seus recursos para executar um projeto ou atividade conjunta. No caso dos portos, as *joint ventures* que operam esses empreendimentos possuem um nome próprio dado a essa parceria, o que faz com que em alguns casos as empresas que estão por trás dessa operação não sejam facilmente identificadas. A Estação de Transbordo de Cargas da Navegações Unidas Tapajós (Unitapajós), por exemplo, é a *joint venture* entre a transnacional Bunge e a brasileira Amaggi.

32	Embraps	Santarém	Previsto (licenciamento ambiental suspenso)	Privado
33	Ipiranga Produtos de Petróleo S/A (processo iniciado em nome de Distribuidora Nacional de Petróleo Ltda.)	Santarém	Operando	Privado
34	Itaipava S/A	Santarém	Operando	Privado
35	Itaituba Indústrias de Cimentos do Pará (processo iniciado em nome de Itautinga Agroindustrial S/A)	Santarém	Operando	Privado
36	Petróleo Sabbá S/A (Raízen)	Santarém	Operando	Privado
37	<u>Porto de Santarém</u> (Companhia Docas do Pará)	Santarém	Operando	Público
38	Sociedade Fogás Ltda.	Santarém	Operando	Privado
39	Tapajós Port (processo iniciado em nome de Dinizia Trading Import e Export Ltda.)	Santarém	Operando	Privado
40	Transportes Bertolini Ltda.	Santarém	Operando	Privado
41	Unirios Rodofluvial e Comércio Ltda.	Santarém	Operando	Privado

Portos organizados: Segundo a definição da Lei de Portos em vigor – Lei nº 12.815/2013 – porto organizado é um “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”.

Entre as instalações portuárias analisadas estão os portos organizados de Itaituba e Santarém, sob administração da Companhia de Docas do Pará (CDP), que estão em operação desde 1974.

Em Santarém, o porto organizado é operado por 18 empresas privadas que são responsáveis pelas operações portuárias, segundo dados disponibilizados no site da CDP⁹. Elas não foram consideradas neste levantamento por entendermos que o empreendimento portuário é um só: trata-se do Porto de Santarém, que é operado por elas. Por outro lado, quatro áreas do porto organizado estão arrendadas para outras empresas para exploração por tempo determinado. Nesse caso, além do Porto de Santarém, contabilizamos esses quatro terminais portuários.

⁹ Disponível em: <https://www.cdp.com.br/operadores-portuarios>. Acesso em: 10 out. 2023.

Operadores portuários do Porto de Santarém

- Arco Norte Terminais Ltda.
- Cargill Agrícola S/A
- Data Operações Portuárias Pará Eireli
- Fertitex Agro – Fertilizantes e Produtos Agropecuários Ltda.
- Louis Dreyfus Company Brasil S/A
- Master Operações Portuárias Ltda.
- Master Norte Operações Portuárias Ltda.
- Matapi Transporte Multi Modal Ltda.
- Mega Logística Serviços Portuários e Transportes Ltda.
- Norte do Brasil Operações de Terminais Ltda.
- Norte Marine Indústria, Reparos e Operações Fluviais Ltda.
- Norte Marine Logística Portuária e Terminais Ltda.
- Novad Agência Marítima Ltda.
- Rio Xingu Operador Portuário Ltda.
- Mega Logística Transporte por Navegação S/A
- Bertuol Indústria de Fertilizantes Ltda.
- Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S/A
- Transdata Engenharia e Movimentação Ltda.

Terminais arrendados pela Companhia Docas do Pará em Santarém

- Um terminal de granel sólido (grãos): arrendado para a multinacional Cargill S/A
- Três terminais de graneis líquidos (combustíveis): arrendados para
 - o Sociedade Fogás Ltda.
 - o Petróleo Sabbá S/A (Raizen)
 - o Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda.

Fonte: Companhia Docas do Pará, 2023.

Além dos 41 empreendimentos identificados neste levantamento, foram encontrados indícios da existência de ao menos outros 4. Esses indícios se deram pela divulgação da emissão de licenças em blogs de notícias, sem que as licenças constassem em órgãos oficiais, ou mesmo na divulgação da existência de um porto no site institucional da empresa.

Pelo fato de os documentos não estarem publicamente disponíveis em órgãos oficiais como a Semas, nas secretarias municipais de meio ambiente ou na Antaq, não contabilizamos os empreendimentos abaixo neste levantamento.

Tabela 2: Portos sem documentação pública nos órgãos oficiais

Empresa	Município
Salmaverde	Santarém
Gorski Logística - Participações e Serviços Ltda.	Itaituba
Bertuol Indústria de Fertilizantes Ltda.	Itaituba
PR de Almeida Ltda. ME	Itaituba

Também não foram encontradas de maneira pública as licenças ambientais ou o requerimento na Antaq do porto da Transportes Bertolini Ltda. em Miritituba (Itaituba). No entanto, pelo fato de existirem estudos que atestam o funcionamento do empreendimento como estação de transbordo de granéis flutuante desde 2005¹⁰, optamos por incluir esse porto em nosso levantamento.

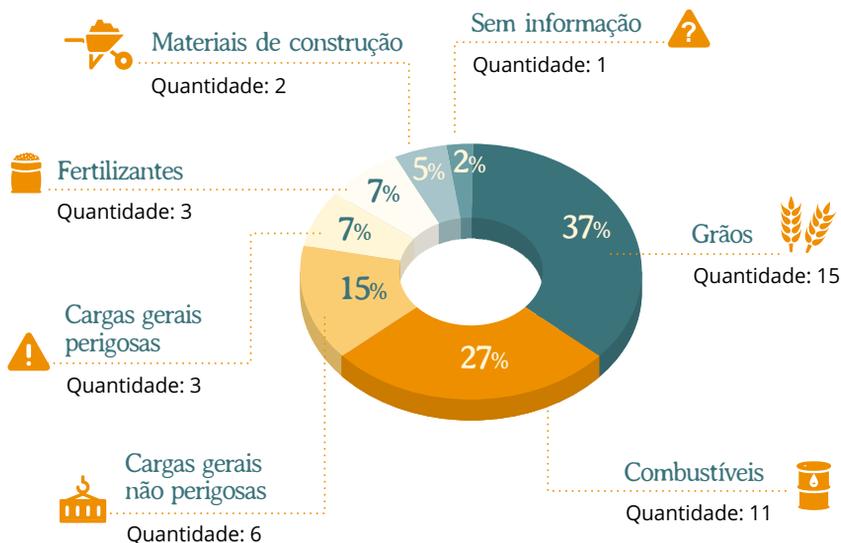
¹⁰ No estudo "A geopolítica de infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia brasileira", de 2017, a autora Diana Aguiar afirma não ter encontrado registros da empresa, mas realizou uma visita *in loco* e verificou seu funcionamento. O modelo de gestão do empreendimento também foi objeto de um trabalho de conclusão de curso em 2017.

Tipos de cargas

Dos 41 portos mapeados na região, 18 são destinados ao escoamento de grãos e fertilizantes. Desses, 5 são geridos por capital internacional de empresas dos Estados Unidos, França, Holanda e Argélia.

Do restante dos empreendimentos, 14 dizem respeito ao transporte de cargas perigosas – 11 são terminais de distribuição de combustíveis e os demais têm autorização para o transporte de cargas como Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) – e 6 transportam cargas gerais, não perigosas. Não foi possível identificar o tipo de carga que será transportada em um porto que está previsto em Itaituba.

Gráfico 2: Portos analisados, pelo tipo de carga



Fonte: Terra de Direitos, a partir de consulta dos dados disponibilizados nas licenças ambientais.

4. Licenciamento ambiental nos portos do Tapajós

Todo empreendimento que potencialmente cause impactos ambientais precisa seguir um conjunto de procedimentos que possibilite ao Estado a verificação prévia dos possíveis danos, o monitoramento das obras e acompanhamento, e até o cancelamento de sua operação. A esse conjunto de procedimentos dá-se o nome de licenciamento ambiental. Com regras federais, estaduais e municipais, existe para garantir os princípios da precaução e da prevenção que regem o direito ambiental no Brasil.

Princípio da precaução e princípio da prevenção

Tanto a Convenção da Diversidade Biológica quanto dispositivos de leis que regulamentam pontos da Política Nacional do Meio Ambiente destacam os princípios de precaução ou prevenção como instrumentos de proteção ambiental. Esses princípios levam em conta a dificuldade ou a impossibilidade de reversão dos potenciais danos ambientais e sugerem estudo e análise satisfatória dos possíveis impactos ambientais negativos como modo de evitar riscos (precaução), para definir medidas que possam impedir ou reduzir danos antecipáveis (prevenção).

As licenças ambientais – Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO) – são parte de processos administrativos legais fundamentais à governança e à transparência ambiental. Por meio das licenças ambientais a população tem a oportunidade de conhecer o conteúdo desses processos e as condicionantes determinadas aos empreendimentos.

Nesse sentido, o avanço desenfreado de obras de infraestrutura e logística contou com o atropelamento de regras e o desmonte dos órgãos ambientais licenciadores, como a Semas, para dar celeridade às obras de instalação portuária e às operações dos portos. O desmonte e a precarização de órgãos ambientais licenciadores tem contribuído para que esses empreendimentos permaneçam operando em meio a uma série de irregularidades. Em razão disso, neste estudo optou-se por uma análise do processo de licenciamento ambiental de cada porto no Tapajós diretamente ligado à rota do agronegócio.

4.1 Legislação portuária

A organização portuária no Brasil é uma demanda desde a colonização. O porto é um instrumento de comunicação e de circulação de mercadorias que permite integrações entre áreas exploradas, consumidores e exploradores. Pela história da colonização, o Brasil Colônia (até o estabelecimento do Reino de Portugal, Brasil e Algarves) concentrou seus principais meios de comercialização a partir do que hoje são os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, com produtos agrícolas e minérios. Enquanto isso, o Grão-Pará [região onde está localizado hoje o estado do Pará] desenvolvia-se paralelamente como outra colônia portuguesa. Logo no século XX com o Brasil República, pelo contexto de guerras mundiais e desenvolvimentos regionais, cresceram entrepostos comerciais no Norte e no Nordeste.

Novos ciclos econômicos em todo Brasil e demandas globais por *commodities*, para além de outros fatores, impulsionaram o deslocamento de mais incentivos para o chamado Arco Norte, para exportação de *commodities* agrícolas e minerais. As investidas econômicas tensionaram duas questões jurídicas: licenciamento ambiental e organização portuária.

A legislação sobre organização portuária esteve dispersa e pouco regulamentada durante a ditadura civil-militar no Brasil e foi somente com a Lei nº 8.630, de 25 de janeiro de 1993, que se obteve a chamada reforma portuária. Essa lei estabeleceu as principais tipologias para o setor portuário. Cerca de oito anos depois, em 2001, promulgou-se a Lei nº 10.233, criando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), autarquia vinculada ao Ministério da Infraestrutura, responsável pela regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transportes aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Durante o primeiro mandato do presidente Lula (2003-2006), o governo federal criou uma Agenda Portos, avistando o setor como estratégico para o desenvolvimento econômico do país, o que resultou na criação da Secretaria Especial de Portos, pela Medida Provisória nº 369 de 7 de maio de 2007, convertida em setembro do mesmo ano na Lei nº 11.518. Em 2013, para facilitar ainda mais o crescimento do setor, é promulgada nova Lei Portuária (Lei nº 12.815/2013), revogando a Lei nº 8.630/1993.

Abaixo está um quadro da legislação federal atualizada sobre licenciamento ambiental e portos. A partir dele percebe-se que não há lacunas na legislação sobre os dois temas – pelo contrário, sua regulamentação é completa, mas apesar disso as irregularidades nos processos administrativos ocorrem.

LEGISLAÇÃO FEDERAL – LICENCIAMENTO AMBIENTAL E PORTOS

Lei Federal
nº 6.938/1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

Resolução Conama
nº 237/1997

Dispõe sobre conceitos, sujeição e procedimento para obtenção de licenciamento ambiental e dá outras providências.

Lei Federal nº 10.650/2003	Dispõe sobre o acesso público aos dados e informações existentes nos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente (Sisnama).
Lei Federal nº 12.815/2013	Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
Decreto nº 8.033/2013	Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Decreto Federal nº 8.437/2015	Regulamenta o disposto no Art. 7º, caput, inciso XIV, alínea "h", e parágrafo único, da Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, para estabelecer as tipologias de empreendimentos e atividades cujo licenciamento ambiental será de competência da União.
Lei Federal nº 14.047/2020	Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia de Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Tabela elaborada por Terra de Direitos.

No aspecto do licenciamento ambiental, deve ser igualmente observada a legislação estadual, uma vez que o estado do Pará possui a competência licenciatória da maior parte dos empreendimentos identificados.

Até o momento, todos os processos de licenciamento analisados nesta pesquisa apresentaram irregularidades que contrariam algum dispositivo estadual.

A seguir o conjunto de normativas e legislações paraenses que tratam da operação de portos.

LEGISLAÇÃO ESTADUAL – LICENCIAMENTO AMBIENTAL E PORTOS	
Decreto estadual nº 1.120/2008	Dispõe sobre o prazo de validade das licenças ambientais, sua renovação, e dá outras providências.
Resolução Coema nº 107/2013	Define os critérios para enquadramento de obra ou empreendimentos/atividades de baixo potencial poluidor/degradador ou baixo impacto ambiental passíveis de Dispensa de Licenciamento Ambiental (DLA) e dá outras providências.
Resolução Ad Referendum Coema nº 127/2016	Estabelece os procedimentos e critérios para o Licenciamento Ambiental Simplificado de empreendimentos e/ou atividades de baixo potencial poluidor/degradador, no âmbito da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará, e dá outras providências.
Instrução Normativa nº 01/2018	Dispõe sobre o protocolo digital, para cadastro e emissão da Dispensa de Licenciamento Ambiental (DLA) e do Licenciamento Ambiental Declaratório e Licenciamento Ambiental Simplificado na Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade e dá outras providências.
Instrução Normativa nº 11/2019	Define os procedimentos e critérios para a instauração de processos de licenciamento ambiental, em quaisquer de suas modalidades e sua renovação, no âmbito de competência da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará.
Resolução nº 162/2021	Dispõe sobre as atividades de impacto ambiental local, para fins de licenciamento ambiental de competência dos municípios, e dá outras providências.

Tabela elaborada por Terra de Direitos.

Mesmo que as legislações étnicas, portuárias e ambientais não se comuniquem diretamente nos respectivos textos normativos, sua aplicação combinada é perfeitamente possível e constitucional. Ou seja, conclui-se que ainda que a legislação possa ser atualizada, não se encontram brechas para violações de direitos humanos quando se trata de empreendimentos portuários.

O que viola direitos é justamente o não cumprimento dessas leis, com a falta de processos de fiscalização ou com medidas de responsabilização ineficazes. Arcar com os custos de eventuais autuações em uma operação irregular parece ser mais vantajoso para as empresas do que o cumprimento das exigências de um processo de licenciamento ambiental sério e efetivo.

Na próxima seção abordaremos mais detalhadamente quais são os compromissos (definidos em tratados e leis) que devem ser assumidos pelas operadoras no ramo de portos para que os direitos humanos – em especial da população impactada pelos empreendimentos – possam ser assegurados.

4.2 Direitos humanos e empresas

A instalação dos empreendimentos portuários deve respeitar direitos constitucionais e tratados internacionais que protegem e garantem a proteção dos direitos das pessoas impactadas, principalmente de indígenas, quilombolas, povos e comunidades tradicionais. São legislações e normativas que garantem a proteção de direitos sociais, ambientais, territoriais, culturais e econômicos, e devem ser observadas no processo de licenciamento de uma obra. A instalação de portos com irregularidades no processo do licenciamento ambiental abre brechas para que esses direitos sejam violados.

A seguir, elencamos as principais leis e tratados que observam os direitos desses povos:

LEGISLAÇÃO FEDERAL	
Art. 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias	Reconhece o direito à terra de comunidades quilombolas e estabelece ao Estado o dever de titular esses territórios.
Resolução nº 5/2020 do Conselho Nacional dos Direitos Humanos	Dispõe de diretrizes sobre direitos humanos e empresas destinadas a agentes e instituições do Estado (inclusive o Sistema de Justiça).
Decreto nº 6.040/2007	Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais.
Art. 196 da Constituição Federal	Garante o direito à saúde a todas as pessoas e estabelece que este direito seja garantido por meio de políticas sociais e econômicas que visem a redução do risco à saúde.
Art. 215 da Constituição Federal	Garante o direito à cultura, protegendo as manifestações de culturas populares de indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais.
Art. 225 da Constituição Federal	Garante o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e estabelece ao poder público o dever de defender e preservar o meio ambiente para as futuras gerações.
Art. 231 da Constituição Federal	Reconhece a organização social e os direitos originários dos povos indígenas sobre suas terras tradicionalmente ocupadas, inclusive sobre as terras cuja preservação dos recursos ambientais é necessária para o bem-estar e manutenção da cultura indígena.

Fonte: Tabela elaborada por Terra de Direitos.

TRATADOS INTERNACIONAIS

Art. 6º da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho	Ratificado pelo Brasil em 2004, garante o direito à consulta prévia, livre e informada de indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais. Ou seja, a Convenção 169 garante que esses grupos sejam previamente consultados sobre a possibilidade de obras que impactem seus territórios e modos de vida, e garante que processo de consulta seja feito da maneira mais adequada, determinada por esses povos.
Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU	Prevê a participação e a disponibilização de informações a todos os cidadãos interessados, no que se refere ao meio ambiente e às atividades que possam oferecer perigo às suas comunidades.
Convenção da Diversidade Biológica	Ratificada pelo Brasil em 1998, estabelece, entre outras coisas, o princípio da precaução, que impõe a necessidade de verificação exaustiva dos riscos de um empreendimento ao meio ambiente, para precaver que não haja danos irreparáveis.
Acordo de Escazú	O Brasil é signatário deste acordo internacional, ainda que não o tenha ratificado. Estabelece, entre outras coisas, a transparência e o acesso à informação ambiental.
Princípios Orientadores da ONU sobre Empresas e Direitos Humanos	Estabelece diretrizes para Estados e empresas, de forma a orientar que atividades corporativas respeitem os direitos humanos.

Fonte: Tabela elaborada por Terra de Direitos.

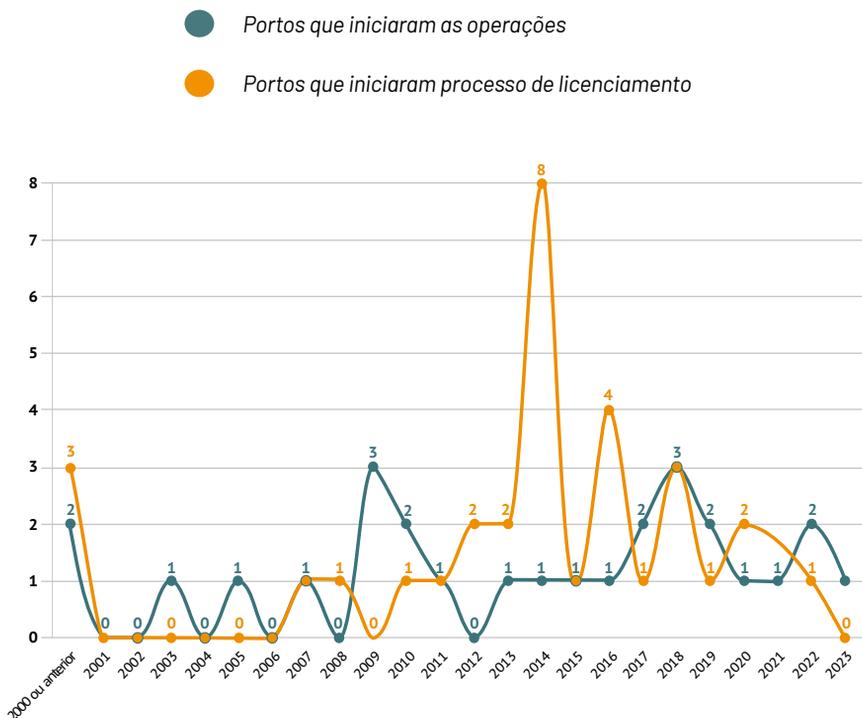
4.3 O boom de portos no Tapajós

A criação, em 2013, de uma lei específica sobre a exploração de portos e o avanço nos estudos sobre o Arco Norte impulsionaram a implementação de instalações portuárias na região do Tapajós que, segundo identificado neste estudo, cresceu 105% nos últimos dez anos: se em 2013 foram identificados 41 portos previstos ou operando, em 2013, 20 ETC ou TUP estavam previstos, em construção ou em operação em Itaituba, Santarém e Rurópolis.

De acordo com os processos de licenciamento dos empreendimentos mapeados, a partir de 2014 há um salto na quantidade de portos previstos na região, com o início do licenciamento ambiental. Se em 2013 dois empreendimentos portuários iniciaram esse processo, em 2014 eram oito. Dos 41, 16 dos empreendimentos entraram com processo de licenciamento ambiental em um período de cinco anos, entre 2014 e 2018.

Identificamos ainda que grande parte dos empreendimentos portuários iniciou as operações entre 2017 e 2020, quando 8 dos 27 portos que estão ativos começaram a operar.

Gráfico 3: Portos que iniciaram processo de licenciamento e operações, por ano



Fonte: Terra de Direitos, a partir de consulta dos dados disponibilizados no processo de licenciamento ambiental.

Importante ressaltar, no entanto, que há uma lacuna nas informações disponíveis nos órgãos ambientais. A inexistência de estudos e licenças não permite identificar com precisão quando alguns empreendimentos passaram a ser previstos ou iniciaram suas obras, ou mesmo se estão operando irregularmente.

4.4 Inconsistências

No estado do Pará, frequentemente processos de licenciamento ambiental de empreendimentos de infraestrutura são focos de conflitos e controvérsias. Desde o início, a implantação de portos do agronegócio na Bacia do Tapajós ficou marcada por uma série de irregularidades. O primeiro desses empreendimentos na região, o porto da Cargill, instalado em Santarém para o transporte de grãos, começou a operar em 2003 sem apresentar Estudo de Impacto Ambiental.

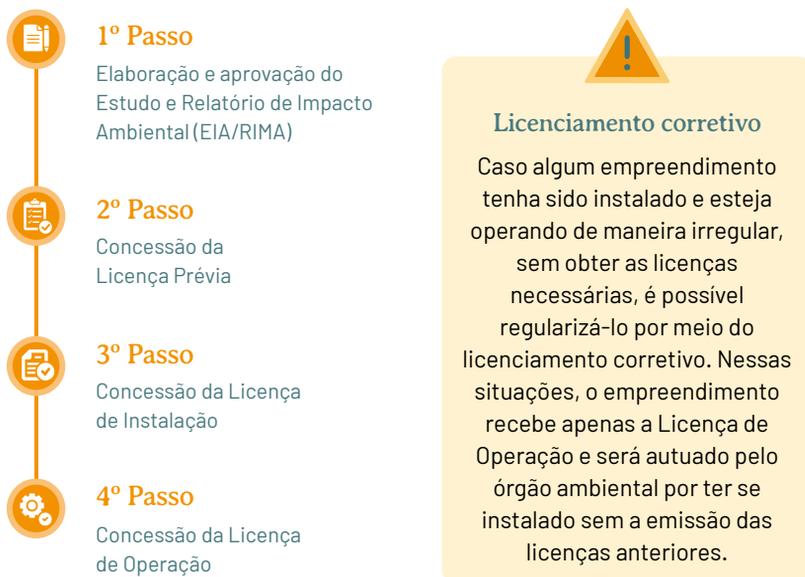
Uma breve análise desses empreendimentos dá indícios de que irregularidades permanecem no processo de instalação dessas obras. Mais uma vez, destacamos que as análises aqui realizadas abarcam os documentos referentes ao processo de licenciamento ambiental disponibilizados no site da Semas ou enviados pelo órgão em resposta a um pedido feito por meio da Lei de Acesso à Informação, além dos documentos disponibilizados nos sites das secretarias municipais de meio ambiente.

Assim, pode ocorrer então que os portos analisados estejam em estágio de instalação diferente do indicado ou que esses empreendimentos tenham licenças que não foram aqui identificadas. De toda forma, a análise permanece essencial, pois evidencia que a não disponibilização desses documentos publicamente dificulta avaliações sobre impactos negativos e inconsistências por parte das empresas, inclusive fragilidades dos órgãos de fiscalização ambiental.

É necessário ressaltar que os portos analisados neste estudo estão entre as atividades cujo licenciamento ambiental é obrigatório e, portanto, não se enquadram entre as atividades que podem requerer a inexibibilidade ou a dispensa da licença ambiental. Essa obrigação está estabelecida na Resolução nº 117 de 2014 do Coema, apesar da alteração a partir de 2021, em que parte desses empreendimentos passou a ser considerada de impacto local e o licenciamento ambiental passou a ser municipal.

Abaixo apresentamos as etapas para concessão de licença ambiental para operação dos portos.

Gráfico 4: Passo a passo do licenciamento ambiental



A seguir, destacamos os principais achados nas diferentes etapas do processo de licenciamento ambiental dos portos mapeados.

4.4.1 Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental

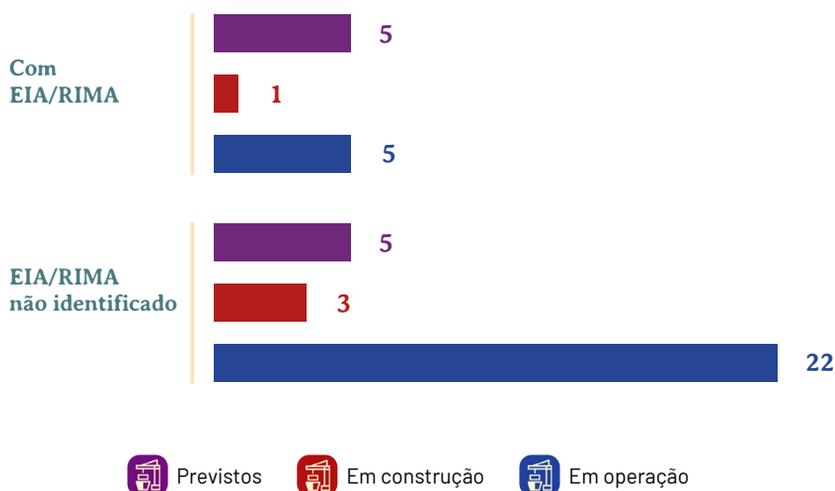
Ao analisarmos os processos de licenciamento ambiental concedidos para os empreendimentos portuários no Tapajós é possível observar que os impactos ambientais não têm sido adequadamente considerados e avaliados.

Previstos na [Resolução nº 1/1986](#) do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), o **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório**

de Impacto Ambiental (RIMA) são pré-requisitos indispensáveis à concessão de Licença Prévia para instalação de um porto (a primeira licença a ser emitida no processo de licenciamento ambiental de uma obra). Providenciados pela empreendedora, o EIA e o RIMA devem avaliar aspectos ambientais, físicos, biológicos e socioeconômicos e precisam ser submetidos à aprovação do órgão ambiental responsável pelo licenciamento.

No entanto, chama a atenção o baixo número de empreendimentos que avançaram no processo de licenciamento ambiental sem que seja possível identificar a existência de EIA/RIMA. Dos 41 portos identificados, em apenas 11 foram encontrados estudos de impacto ambiental – dos empreendimentos com estudos, em 9 casos os documentos estavam disponíveis no site da Semas e em 2 casos foram obtidos em resposta um pedido via Lei de Acesso à Informação.

Gráfico 5: Estudos de Impacto Ambiental, conforme situação do porto



Fonte: Terra de Direitos, com base nos dados disponibilizados no site da Semas e via LAI.

Importante destacar que nenhum estudo e relatório de impacto ambiental dos 14 portos que possuem indicação de transporte de combustíveis ou cargas perigosas está disponibilizado no site, o que dá indícios de que os 13 portos de cargas perigosas que estão em operação no momento não realizaram os estudos, mesmo com potencial de maior impacto caso haja dano ambiental.

Dos cinco empreendimentos previstos que já apresentaram EIA/RIMA, dois estão com licenciamento ambiental suspenso no momento.

4.4.2 Licenças Prévia, de Instalação e de Operação

Quando se amplia a análise no que se refere à concessão das licenças, percebe-se que é baixo o número de documentos disponíveis no site da Semas e que, em vários casos, não é possível identificar se a emissão das licenças segue a ordem necessária, entendendo que a concessão de uma licença está condicionada à existência da anterior.

Dos 27 portos em operação no momento, por exemplo, em apenas cinco verificou-se a documentação completa do processo de licenciamento ambiental, com a disponibilização do EIA/RIMA, Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação.

Outros cinco portos possuem as três licenças - Prévia, de Instalação e de Operação - completas, sem apresentar, no entanto, os estudos de impacto. Dos 27 portos em operação, 17 possuem Licença de Operação sem apresentar Licença Prévia ou Licença de Instalação.

Dessa maneira, percebe-se que o processo de licenciamento desses empreendimentos não tem seguido os passos necessários. Ou seja: se o licenciamento seguisse de acordo com a legislação ambiental, seria natural que houvesse um número maior de empreendimentos com Estudos de Impacto Ambiental do que com Licença de Operação. O que se vê, no entanto, é o contrário.

Gráfico 6: Quantidade de portos que possuem documentos de licenciamento



*O número de empreendimentos que apresentam Licença de Operação é menor do que o número de portos em operação pelo fato de não conseguirmos identificar a LO do porto da Transportes Bertolini em Itaituba, que opera desde 2005.

Fonte: Com base nos dados disponibilizados no site da Semas e via LAI.

Dos 14 portos com previsão de transporte de cargas perigosas, em ao menos 8 não estavam presentes a Licença Prévia ou a Licença de Instalação.

É importante ressaltar que a existência de todas as licenças necessárias ao processo de licenciamento ambiental não significa que essas obras estejam sendo instaladas de maneira regular. Ainda que este estudo não se proponha a avaliar o conteúdo de cada estudo e licença emitida, um olhar sobre algumas situações emblemáticas revela que as empresas têm utilizado de diferentes artifícios para flexibilizar o licenciamento.

Em dois casos, por exemplo, as empresas portuárias iniciaram o licenciamento utilizando uma tipologia de atividade licenciada que não previa o transporte de cargas perigosas, mas as últimas Licenças de Operação incorporam esse tipo de carga.

É o caso da Atem's Distribuidora de Petróleo, que em Santarém construiu um porto para distribuição de combustível cujas Licenças Prévia e de Instalação foram emitidas pela Semas com a tipologia

0472-1 (Instalação portuária dentro ou fora do porto organizado e terminal de uso privado somente para cargas não perigosas). As obras começaram sem a apresentação EIA/RIMA, e após denúncias apresentadas por movimentos sociais da região, os Ministérios Públicos Federal e Estadual ingressaram com uma Ação Civil Pública para anulação do processo de licenciamento ambiental da obra.

Em maio de 2020, uma decisão liminar da Justiça Federal chegou a determinar a paralisação das obras e suspendeu as licenças do empreendimento, mas a decisão foi suspensa em novembro daquele ano pelo Tribunal de Justiça do Pará. Após isso, as obras foram finalizadas e em fevereiro de 2022 a Semas concedeu a Licença de Operação do empreendimento com a tipologia 311-1 (Terminais de distribuição de combustíveis, Terminal Revendedor Retalhista, Terminal transportador retalhista e Bases de distribuição de combustíveis e lubrificantes). No entanto, até a finalização deste estudo, os estudos de impacto ambiental não foram apresentados.

Licenças vencidas

Dos 27 portos em operação no Tapajós, ao menos 10 estavam com as Licenças de Operação vencidas no fechamento deste estudo, se levarmos em conta os documentos que estão públicos nos sites da Semas e das prefeituras municipais.

O Decreto Estadual nº 1.120/2008, que dispõe sobre vencimento e renovações das licenças ambientais, estabelece:

Art. 9º Requerida a renovação de licença ambiental com antecedência mínima de 120 dias da expiração de seu prazo de validade, fica este prazo automaticamente prorrogado, até a manifestação definitiva do setor de Licenciamento da SEMA¹¹.

¹¹ Na data da publicação do decreto, o órgão ambiental estadual era a Secretaria de Meio Ambiente do Pará (SEMA), que posteriormente foi transformada em Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas).

Ou seja, até com as Licenças de Operação vencidas as empresas que tiverem solicitado a renovação dentro do prazo estabelecido em decreto seguem operando regularmente, mas sem a verificação do cumprimento das condicionantes e de eventuais danos ambientais.

Em alguns casos dos empreendimentos analisados, as licenças estão vencidas há mais de cinco anos¹².

Tabela 3: Empreendimentos com Licenças de Operação vencidas

Empreendimento	Cidade	LO vencida desde
Itaituba Indústrias de Cimentos do Pará (Itautinga Agroindustrial S/A)	Santarém	11/03/2018
Hidrovias do Brasil	Itaituba	04/09/2020
ABI Administradora de Bens de Infraestrutura Ltda.	Itaituba	09/05/2021
Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda.	Santarém	11/05/2021
Petróleo Sabbá S/A (Raizen)	Santarém	27/03/2022
Cargill Agrícola S/A	Itaituba	09/04/2022
Ipiranga Produtos de Petróleo S/A (Distribuidora Nacional de Petróleo Ltda.)	Santarém	31/08/2022
Caramuru Alimentos S/A	Itaituba	13/09/2022
Itaituba Indústrias de Cimentos do Pará	Itaituba	16/10/2022
Cianport	Itaituba	14/01/2023

Fonte: Tabela elaborada pela Terra de Direitos a partir dos documentos disponíveis e consultados até outubro de 2023.

A demora da manifestação dos órgãos competentes pode estar relacionada a vários fatores, incluindo falta de estrutura, orçamento, recursos humanos ou até por conivência das secretarias de meio ambiente.

¹² As Licenças de Operação aqui analisadas são as últimas emitidas pelos órgãos ambientais em nome desses empreendimentos e que estão públicas. É possível que novas licenças tenham sido emitidas e não publicizadas, o que revela fragilidade dos órgãos.

O atraso nas respostas em relação aos processos de renovação das Licenças de Operação pode manter em operação atividades irregulares pelo não cumprimento de condicionantes anteriores. Além disso, a morosidade no processo faz com que o órgão atrase o estabelecimento de novas condicionantes que mitiguem potenciais danos ambientais.

4.4.3 Consulta prévia

Além da ausência de estudos e licenças no processo de licenciamento ambiental, outra irregularidade cerca os empreendimentos portuários: **nenhum deles** realizou o processo de **consulta prévia, livre e informada** aos povos indígenas, quilombolas e outros povos e comunidades tradicionais atingidos. A Convenção 169 da OIT – um tratado internacional ratificado pelo Brasil em 2004¹³ – determina que esses grupos sejam previamente consultados no caso de obras, empreendimentos ou medidas administrativas que possam afetar seus territórios ou modo de vida.

Ainda que não seja possível precisar a quantidade de comunidades tradicionais impactadas por essa obra (como ribeirinhas, pescadoras e extrativistas), foram identificados oito protocolos de consulta prévia de diferentes povos diretamente afetados pelos portos na região:

- **Protocolo de Consulta Quilombola de Santarém**, que contempla 12 quilombos da cidade;
- **Protocolo de Consulta Munduruku**, que contempla dois territórios indígenas em Itaituba, mas prevê a consulta a todas as aldeias das regiões do Alto, Médio e Baixo Tapajós;
- **Protocolo de Consulta das Comunidades Ribeirinhas Pimental e São Francisco**, que contempla duas comunidades ribeirinhas no município de Trairão, afetadas pelos empreendimentos de Itaituba;

¹³ O Decreto Federal nº 5.051/2004, que promulgou a Convenção 169 da OIT, foi revogado pelo Decreto federal nº 10.088/2019, que “consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo federal que dispõem sobre a promulgação de convenções e recomendações da Organização Internacional do Trabalho (OIT) ratificadas pela República Federativa do Brasil”.

- **Protocolo de Consulta Munduruku e Apiaká**, que contempla uma Terra Indígena com cinco aldeias em Santarém;
- **Protocolo de Consulta de Montanha e Mangabal**, que contempla as famílias beiradeiras do Projeto Agroextrativista Montanha e Mangabal, localizado às margens do rio Tapajós em Itaituba;
- **Protocolo de Consulta aos pescadores e pescadoras do município de Santarém**, que contempla as famílias organizadas na colônia de pescadores Z-20;
- **Protocolo de Consulta Prévia Livre e Informada do Povo Tupinambá**, que contempla 17 aldeias indígenas do povo Tupinambá de Santarém;
- **Protocolo de Consulta do Povo Kumaruara**, que contempla oito aldeias indígenas do Povo Kumaruara em Santarém;
- **Protocolo de Consulta dos Povos Tapajó, Jarakí e Arapiun da Terra Indígena Cobra Grande**, que contempla uma Terra Indígena com quatro aldeias, em Santarém;
- **Protocolo de Consulta dos Pescadores e Pescadoras do Município de Itaituba**, que contempla as famílias organizadas na colônia de pescadores Z-56.

Nesses documentos, os grupos indicam de que forma a consulta prévia deve ser realizada. No entanto, os povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais não têm sido consultados – e em alguns momentos não são nem identificados nos estudos de impacto.

Esse fato tem gerado importantes embates jurídicos para a garantia de direitos desses povos.

Dos 10 portos previstos, em duas situações – no caso da Embraps, em Santarém, e Rio Tapajós Logística, em Itaituba – o processo de licenciamento ambiental está suspenso por determinação judicial, pela falta da consulta prévia aos povos impactados (veja mais detalhes no capítulo 5).

4.4.4 Transparência ambiental



A análise dos processos de licenciamento ambiental dos empreendimentos portuários do Tapajós só pôde ser feita a partir do acesso aos documentos disponibilizados pelo órgão ambiental – neste caso, pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará. A ausência de uma série de documentos relacionados, no entanto, prejudica o controle social sobre a maneira como esses empreendimentos estão sendo instalados na região.

De competência do Estado, o licenciamento ambiental é um instrumento de controle institucional, mas igualmente de promoção da participação social: o acesso à informação, às decisões e aos trâmites administrativos de processos de licenciamento é fundamental para que a população possa saber, fiscalizar e opinar sobre os empreendimentos. Porém o que se observa é que o Estado, que deveria possibilitar os meios para a efetivação do direito de acesso à informação e à participação, em muitos casos viola esses direitos.

A disponibilização dos documentos relacionados ao processo de um empreendimento segue o princípio constitucional da publicidade dos atos do poder público, previsto no Art. 5º da Constituição Federal e na Lei nº 12.527 de 2011 – conhecida como Lei de Acesso à Informação (LAI) –, que determina aos órgãos da administração pública, das diferentes esferas de governo, a publicidade como princípio e o sigilo como exceção. O Art. 8º da lei indica: “É dever dos órgãos e entidades públicas promover, independentemente de requerimentos, a divulgação em local de fácil acesso, no âmbito de suas competências, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas”.

A LAI foi regulamentada pelo Decreto nº 7.724/2012, que prevê medidas e indicações no âmbito da transparência ativa ou passiva.

Considera-se **transparência ativa** os casos em que as informações são disponibilizadas publicamente, mesmo que não haja uma solicitação prévia para acesso. Os Portais da Transparência são um exemplo desse tipo de transparência pública.

Já **transparência passiva** é aquela em que a informação é disponibilizada após uma solicitação prévia. O decreto determinou aos órgãos e entidades públicas a criação do Serviço de Informações ao Cidadão, pelo qual, entre outras coisas, podem ser enviados pedidos de acesso a documentos ou dados.

A maior parte dos documentos referentes aos processos analisados foi encontrada no site da Semas, primeiramente disponibilizada no Sistema Integrado de Monitoramento e Licenciamento Ambiental (Simlam) e depois no seu Portal de Transparência. As informações disponibilizadas ali são tidas como de transparência ativa, pois estão abertas ao público, sem a necessidade de solicitações adicionais ao órgão. No entanto, pelo grande número de documentos ausentes do sistema, optou-se por realizar um pedido direto ao órgão por meio da plataforma de Serviço de Informação ao Cidadão.

Foram solicitadas as Licenças Prévias, de Instalação e de Operação, além dos estudos e relatórios de impacto ambiental dos empreendimentos mapeados, até abril de 2022. Era um jeito de verificar a existência de licenças anteriores não publicizadas, ou se os empreendimentos analisados estavam com o licenciamento mais avançado do que o encontrado.

No entanto, do pedido de informação sobre as 64 licenças e os 38 estudos e relatórios de impacto, o órgão disponibilizou apenas três licenças e dois estudos de impacto, e sinalizou para a possibilidade de outros núcleos e gerências dentro da Semas possuírem mais informações, que não foram disponibilizadas.

Resumo das solicitações encaminhadas à Semas

Documentos dos processos de licenciamento ambiental solicitados à Semas – portos em operação	Quantidade solicitada	Quantidade disponibilizada
Licença Prévia	24	0
Licença de Instalação	22	1
Licença de Operação	18	2
Estudo de Impacto Ambiental (EIA)	19	2
Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)	19	1

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de respostas aos pedidos realizados à Semas (2022).

Considerando que foram solicitadas, por garantia, licenças de empreendimentos ainda previstos, vale ressaltar que, levando-se em conta apenas as licenças pendentes dos 11 empreendimentos em operação identificados na época, nenhuma licença foi enviada pela Semas por meio do pedido de acesso à informação. Em um caso, o órgão disse que o processo era anterior ao Simlam e por isso o documento não estava disponível, e em outro caso indicou que as licenças anteriores haviam sido emitidas pelo município. A resposta enviada pelo órgão aponta para a possibilidade de não existência das Licenças Prévia e de Instalação dos outros nove empreendimentos que estavam em operação na época.

O fato de não serem encontrados no site documentos obrigatórios no processo de licenciamento ambiental – inclusive de portos que estão em operação – acende o alerta para duas fragilidades na atuação da secretaria na região: ou a entidade não tem respeitado o princípio da publicidade e transparência na sua atuação, ou a instalação de empreendimentos irregulares para regularização a partir do licenciamento corretivo está se tornando regra, o que coloca em risco qualquer análise mais aprofundada sobre os impactos desses portos na região.

Qualidade das informações

É preciso destacar que o processo de busca aos documentos públicos no site na Semas, ativamente, é dificultoso. Não é possível encontrar, por exemplo, todas as licenças emitidas sobre uma determinada atividade ou tipologia específica em uma determinada cidade, ainda que o seu novo Portal de Transparência traga importantes avanços.

Todos os documentos precisaram ser buscados por meio do nome da empresa, e para isso foi necessária uma busca prévia na internet e em outros estudos dos empreendimentos portuários previstos ou instalados na região. Com o nome em mãos, realizou-se uma busca bastante morosa no caso de uma empresa possuir diferentes empreendimentos na mesma cidade, pois exigiu que todos os documentos fossem baixados para conferência.

Os dados relacionados ao processo de concessão de outorga de autorização para instalação portuária não são encontrados com facilidade no site da Antaq e não foram identificados os requerimentos e os contratos de adesão de vários empreendimentos.

É preciso ressaltar que a negligência do Estado em relação ao princípio da publicidade, no que se refere à disponibilização de informações ambientais, torna os processos de licenciamento menos transparentes, dificulta o livre uso e processamento dos dados, restringe os espaços de diálogo e participação por parte da população e reduz as alternativas da sociedade em acompanhar questões relacionadas a bens públicos de interesse coletivo. Além disso, a falta de transparência e de acesso às informações ambientais coloca em xeque atos da própria administração pública, gerando desconfiança da população em relação à legitimidade desses procedimentos.

De modo geral, os estados da região Amazônica apresentam baixos níveis de transparência de informações ambientais. De acordo com

dados do Instituto Centro de Vida (ICV)¹⁴, os sites dos órgãos estaduais e federais de controle ambiental na Amazônia apresentam índice geral de transparência ativa (divulgação de dados por iniciativa do próprio órgão público) de apenas 28%. Em relação à transparência passiva (divulgação de dados após pedido), ao avaliar-se solicitações destinadas a órgãos estaduais e federais da Região Norte, o resultado é ruim, apenas 53% dos pedidos de informações são atendidos de maneira satisfatória e dentro do prazo estipulado por determinações legais.

Um estudo do projeto Achados e Pedidos¹⁵ chamou a atenção para os sete principais problemas relacionados ao acesso à informação socioambiental no governo federal, como a não produção de dados, acesso dificultoso, dados indisponíveis por problemas técnicos, dados desatualizados, não efetivação da LAI e ausência de políticas para abertura de dados.

Esses problemas, observados no âmbito federal, são acentuados em estados e municípios. Ao consultar os sites das secretarias de meio ambiente nos três municípios analisados, havia apenas uma licença ambiental no sistema de transparência ambiental da Prefeitura de Santarém.

Mesmo a busca pela publicação das licenças em Diário Oficial é difícil. O sistema utilizado para consulta aos diários oficiais dos municípios do Pará não apresentou respostas na consulta pelas palavras-chaves das licenças procuradas. Para verificar a publicação das licenças no Diário seria necessário baixar o documento de todas as datas, em cada município.

¹⁴ Dados disponibilizados na avaliação da transparência das informações ambientais na Amazônia, de 2019. Disponível em: <https://www.icv.org.br/drop/wp-content/uploads/2019/02/2019-transparenciaflorestal-amazonia.pdf>.

¹⁵ O projeto Achados e Pedidos é uma iniciativa da Associação Brasileira de Jornalismo Investigativo (Abraji), da Transparência Internacional e da ONG Transparência Internacional. O estudo foi realizado em parceria com a agência Fiquem Sabendo, em 2021, e está disponível em: https://www.achadosepedidos.org.br/uploads/publicacoes/Imperio_da_Opacidade_Socioambiental.pdf.

Curiosamente, os sites das prefeituras de Santarém e Itaituba receberam do Radar da Transparência Pública – que é desenvolvido pela Associação de Membros dos Tribunais de Contas do Brasil (Atricon) – o Selo Diamante Qualidade em Transparência. Para conceder o selo, avaliam-se critérios de acessibilidade, contratos, despesa, diárias, informações institucionais e prioritárias, licitações (incluindo dispensas, inexibilidade e atas de adesão), ouvidorias, receita, recursos humanos, relatórios referentes à transparência da gestão fiscal, serviço de informação ao cidadão. Ou seja, não é analisado o nível de transparência ativa relacionada ao licenciamento ambiental.

4.4.5 Irregularidades na operação dos portos no Tapajós

Marcelo Moraes de Andrade¹⁶

O processo de licenciamento ambiental não se encerra com a obtenção das licenças ambientais. O processo, que começa antes da fase de elaboração dos estudos ambientais, passa pela obtenção de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO), estende-se pelo gerenciamento de programas ambientais, atendimento das condicionantes das licenças e eventuais determinações para renovação de LOs.

Nesse sentido, ao analisar-se documentos obtidos no Simlam e no SEI/Antaq, constata-se que dos portos em operação analisados, ao menos 12 cometeram alguma irregularidade identificada pela Semas em relação ao licenciamento de suas atividades. Esse dado é preocupante pois, além de quase metade dos portos em operação ter cometido ao menos uma irregularidade, em muitos empreendimentos não foi possível acessar o histórico de tramitação dos processos de licenciamento nos referidos órgãos licenciadores. Assim, o percentual de portos com irregularidades pode ser maior.

¹⁶ Marcelo Moraes de Andrade é consultor ambiental e realizou a consultoria para este estudo em junho de 2022. Os dados aqui analisados são referentes àquele período.

A tabela a seguir ilustra as principais irregularidades identificadas nas empresas portuárias da região cujos documentos puderam ser acessados.

Síntese de irregularidades cometidas por empresas portuárias no âmbito do licenciamento ambiental

Empresa/ETC	Município	Infração / Dispositivo legal infringido
Caramuru Alimentos S/A	Itaituba	Não seguiu os ritos ordinários do processo de licenciamento ambiental e implantou o porto de modo irregular, sem estudos e sem licenças ambientais. Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, incisos I e VI.
Itaituba Indústria de Cimentos do Pará	Itaituba	Não atendimento de programas de controle ambiental previstos como condicionante de LO. Realização de obra sem licença ambiental.
Cargill Agrícola S/A	Santarém	Além de ter instalado o porto sem elaboração de EIA/RIMA, após ser obrigada a elaborar os estudos, não vem atendendo medidas previstas neles e condicionantes de Licenças de Operação: LO nº 6.897/2012, LO nº 9.207/2015 e LO nº 9.708/2016.
Cargill Agrícola S/A	Itaituba	Não informou a Antaq sobre a construção do porto, medida obrigatória, e operou a instalação sem essa autorização. No âmbito da Semas, não atendeu condicionantes contidas na LO nº 10.600/2017, referentes ao controle de parâmetros ambientais e avaliação de possíveis impactos nas Terras Indígenas Praia do Manguê e do Índio.
Unitapajós - Navegações Unidas Tapajós (Rio Turia Serviços Logísticos Ltda.)	Itaituba	A empresa deu início às operações do porto sem autorização da Antaq. Infringiu a Resolução nº 3.274/2014-Antaq.

Ipiranga Produtos de Petróleo S/A	Santarém	A empresa cometeu infração ao não cumprir as condicionantes 4 e 5 da LO nº 7.753/2013, que especificam parâmetros de controle ambiental. Decreto Estadual nº 6.514/2008 - Art. 81. Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, incisos I e VI. Lei Federal nº 9.605/1998 - Art. 70. Constituição Federal (1988) - Art. 225.
Companhia Docas do Pará (CDP)	Itaituba	Realizou obras sem licença ambiental da Semas. Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, incisos I e VI.
Sociedade Fogás Ltda.	Santarém	A empresa recebeu multa e é reincidente pelo não atendimento de parâmetros de controle ambiental. Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, incisos I e VI.
Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda.	Santarém	A empresa tem histórico de não atendimento de diretrizes previstas na legislação ambiental, relacionados ao controle de parâmetros de qualidade ambiental. Lei nº 5.887/1995, incisos I, II e VI.
Atem's Distribuidora de Petróleo S/A	Santarém	A empresa instalou o porto de maneira totalmente irregular, com atividade distinta da qual realizou todo o trâmite do processo de licenciamento. Lei nº 5.887/1995 - Art. 94. Lei nº 9.605/1998 - Arts. 70 e 72. Constituição Federal (1988) - Art. 225. Decreto nº 6.514/2008 - Art. 66.
Unirios Rodofluvia e Comércio Ltda.	Santarém	A empresa foi autuada por não atender condicionantes da LO nº 7135/2013. Decreto Federal nº 6.514/2008 - Art. 80; Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, inciso VI. Lei Federal nº 9.605/1998 - Art. 70.
Dinizia Trading Importação e Exportação Ltda.	Santarém	A empresa foi autuada por operar atividade na ETC sem Licença de Operação emitida pelo órgão ambiental. Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, inciso VI. Lei Federal nº 9.605/1998 - Art. 70.

Fonte: Tabela elaborada por Terra de Direitos com base em informações disponibilizadas no Simlam/Semas e SEI/Antaq.

A seguir apresenta-se observações e detalhes sobre as irregularidades de cada empresa.

I - Caramuru Alimentos S/A – Itaituba

Em resposta ao pedido de acesso à informação realizado pela Terra de Direitos em 2022, a Semas justificou o não envio de dados sobre as licenças do porto da Caramuru Alimentos pelo fato do processo de licenciamento da instalação portuária não ter acontecido em âmbito estadual. Informou que não dispunha das Licenças Prévia e de Instalação do empreendimento porque o processo tramitou na esfera municipal e que não possuía os estudos ambientais do empreendimento.

Contudo, ao analisar-se o Sistema Eletrônico de Informações (SEI) da Antaq, o qual apresenta o histórico de tramitação da regularização no órgão para obtenção do Termo de Liberação de Operação (TLO), assim como documentos disponibilizados no Simlam, constata-se que a informação fornecida como justificativa é incorreta e que o porto não seguiu os ritos ordinários do processo de licenciamento ambiental no âmbito da Semas, infringindo dispositivos legais.

Em maio de 2016, a Caramuru Alimentos S/A deu início ao processo de regularização na Antaq, comunicando o órgão de sua pretensão em construir o porto no município de Itaituba. Em janeiro de 2017, por meio da notificação nº 94.807/CONJUR/2017, a empresa foi notificada pela Semas que estava sendo multada por infringir o Art. 118, incisos I e VI, da Lei Estadual nº 5.887/1995, que dispõe sobre a Política Estadual do Meio Ambiente e prevê:

Art. 118 - Considera-se infração administrativa qualquer inobservância a preceito desta Lei, das Resoluções do Conselho Estadual do Meio Ambiente e da legislação ambiental federal e estadual, especialmente as seguintes:

I - construir, instalar, ampliar ou fazer funcionar em qualquer parte do território do Estado, estabelecimentos, obras e atividades utilizadoras de recursos ambientais considerados, comprovadamente, efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, também, comprovadamente, sob qualquer forma de causar degradação ambiental, sem o prévio licenciamento do órgão ambiental ou com ele em desacordo;

VI - desobedecer ou inobservar normas legais ou regulamentares, padrões e parâmetros federais ou estaduais, relacionados com o controle do meio ambiente.

Em janeiro de 2017, a Semas solicitou a interdição temporária da obra até que fossem tomadas providências quanto a sua regularização na Secretaria de Meio Ambiente (documento nº 2017/0000001334). Ou seja, a empresa deu início à construção sem os estudos e procedimentos legais previstos na legislação ambiental.

Conforme constatado, em julho de 2017 ela assinou um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), pelo qual ficou submetida a proceder ao licenciamento ambiental corretivo. O empreendimento foi instalado sem os trâmites referentes às fases de LP e LI e deve providenciar as documentações referentes a essas fases. O estudo indicado pela Semas para as referidas fases é o Plano de Controle Ambiental (PCA), estudo menos abrangente e completo que um EIA/RIMA.

De acordo com o manual de licenciamento ambiental da Semas, para algumas atividades é permitida a solicitação direta de LO, são elas: transporte de produtos perigosos; transporte de resíduos de serviços de saúde; transporte de coleta de resíduos sólidos urbanos; transporte de minério e pesquisa mineral. Demais atividades passíveis de licenciamento ambiental não citadas devem passar pelo processo ordinário, inclusive instalações portuárias, ou seja, primeiramente obter LP, posteriormente LI e, por fim, LO.

Por esses dados, é possível verificar que a Caramuru Alimentos S/A atropelou os ritos ordinários do processo de licenciamento ambiental e implantou irregularmente seu porto no município de Itaituba. O empreendimento não possui LP e LI, e não elaborou EIA/RIMA, conforme prevê a legislação ambiental para esse tipo de atividade. Documentos acessados pelo Simlam indicam que a empresa cometeu inúmeras irregularidades nas atividades, gerando uma série de notificações por parte da Semas.

Conforme a Notificação nº 114570/DLA/SAGRA/2018, emitida em outubro de 2018, em vistoria realizada por técnicos do Núcleo Regional da Semas/PA em Itaituba, constatou-se degradação ambiental no porto em decorrência de suas atividades. O fato ocorreu pelo derramamento de proteína concentrada de soja no leito e nas margens do rio Tapajós e na Área de Preservação Permanente (APP). Em outra notificação (nº 136.515/GERAD/COFISC/ DIFISC/SAGRA/2020), o órgão ambiental comunica a Caramuru Alimentos S/A de que o não cumprimento da notificação nº 119.499/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/2020 – a qual exigia a melhoria de nove itens da infraestrutura no sentido de evitar danos ambientais, os quais não haviam sido realizados – poderia acarretar em multa.

Em 2018, o proprietário, Alberto Borges de Souza, assinou um TAC perante o Ministério Público do estado de Mato Grosso, pelo qual comprometia-se em devolver mais de R\$ 15 milhões ao estado. Alberto Borges de Souza foi investigado na Operação Zaqueus, que teve por objeto averiguar o pagamento de propina visando a redução de multas da Caramuru Alimentos S/A aplicadas pela Secretaria de Estado de Fazenda¹⁷. Constatou-se que agentes da Fazenda estadual beneficiaram a empresa ao reduzirem a autuação de R\$ 65.938.391,10, para aproximadamente R\$ 315 mil reais. Em troca, receberam propina de cerca de R\$ 2 milhões.

¹⁷ Olhar Jurídico. Dono da Caramuru assina TAC e terá de devolver R\$ 1 milhão aos cofres públicos. Patrícia Neves, 9 de abril de 2018 – Mato Grosso. Disponível em: <https://www.olharjuridico.com.br/noticias/exibir.asp?id=37963¬icia=dono-da-caramuru-assina-tac-e-tera-de-devolver-r-1-milhao-aos-cofres-publicos>. Acesso em: 31 mai. 2022.

II - Itaituba Indústria de Cimentos do Pará – Itaituba

A Semas não forneceu acesso aos estudos ambientais do porto da Itaituba Indústria de Cimentos do Pará, em Itaituba, e nem a sua LPE a primeira LO. Analisando documentos obtidos pela plataforma do Simlam, constata-se que a empresa possui histórico de não atendimento de condicionantes de licenças. Em setembro de 2015, de acordo com a Notificação nº 77379/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/2015, teve sua solicitação de renovação de Licença de Instalação de obras civis e de infraestrutura na área indeferida devido ao não atendimento de condicionantes, sendo o processo arquivado.

Em maio de 2018, a indústria Itaituba recebeu advertência, por meio da Notificação nº 109.817/GEIND/CIND/DLA/SAGRA/2018, de que a LO nº 6.484/2012, a qual estava em processo de renovação, havia sido suspensa devido ao não cumprimento de diversas condicionantes relacionadas ao controle de parâmetros ambientais. Faltavam os documentos:

- i. Relatório de automonitoramento de emissões atmosféricas;
- ii. Relatório de monitoramento das águas pluviais, considerando as variáveis: alcalinidade, cálcio, cromo total, DQO, fosfatos, fósforo total, óleos e graxas, pH, sólidos dissolvidos, sólidos não filtráveis, sólidos sedimentáveis, sólidos totais, sulfatos, sulfitos e temperatura.
- iii. Relatório descritivo dos sistemas de drenagem de águas pluviais;
- iv. Comprovante de coleta e destinação final de resíduos sólidos.

Em julho de 2018, foi novamente advertida, por meio da Notificação nº 11.542/GERAD/COFISC/DIFISC/SAGRA/2018 e auto de infração AUT-1-S/18-06-00113, referente ao Processo Administrativo Punitivo nº 30.407/2018, de que não havia atendido condicionantes contidas na LO nº 5.975/2011. Dentre as irregularidades cometidas pela empresa estava a

realização de obras na área do porto sem a prévia comunicação ao órgão ambiental, conforme previsto no Decreto Federal nº 6.514/2008, Lei Estadual nº 5.887/1995, Lei Federal nº 9.605/1998 e na Constituição Federal.

III - Cargill Agrícola S/A – Santarém

Para que a Cargill cumprisse os ritos ordinários do processo de licenciamento para instalação de uma Estação de Transbordo de Cargas no município de Santarém houve um grande esforço e mobilização de movimentos sociais na cobrança pelo atendimento da legislação. Após anos de operação do porto, em 2008, elaborou o EIA/RIMA, considerado insuficiente pela Semas, sendo solicitadas várias complementações, conforme Notificação nº 11.495/GEINFRA/CLA/DCQA/ 2009. No EIA/RIMA apresentado ao órgão ambiental em 2010 foi identificada fraude nos estudos ambientais pelo MPF e o MPPA.

Contudo, apesar da responsabilização pela fraude ter recaído apenas sobre a fornecedora do estudo e, inexplicavelmente, ter deixado de fora das penalidades à Cargill, conforme preveem diversas legislações ambientais, a Semas concedeu Licenças de Operação à ETC de Santarém: LO nº 6.897/2012; sucedida pela LO nº 9.207/2015 e pela LO nº 9.708/2016. Nas referidas LOs, constavam diversas condicionantes referentes a programas e ações assumidos pela Cargill no EIA/RIMA apresentado em 2010. Conforme dados do Relatório Técnico - RT nº 14.555/NURE-SAN/2021, as condicionantes eram:

12. *Apresentar o Programa de Monitoramento de Indicadores Socioeconômicos, dentro das áreas configuradas como de influência, tendo em vista a ação direta do empreendimento com a economia local;*
13. *Apresentar o programa “Na mão certa” citado no Estudo de Impacto Ambiental;*
14. *Apresentar lista de produtores habilitados e*

cadastrados pelo Programa Soja Responsável, contendo o número do CAR e da licença ambiental, se assim couber; e

15. Apresentar programa de parcerias com os poderes municipais, outros empreendedores e/ou outras organizações civis envolvidas com o fomento e o acompanhamento do desenvolvimento socioeconômico da região, com atenção especial à agricultura familiar, no que se refere ao ordenamento ambiental.

Em 2017, a LO nº 9.708/2016 foi sucedida pela LO nº 10.640/2017, na qual as condicionantes listadas foram retiradas. Importa destacar que as ações e programas ambientais citados acima foram aprovados pela Semas por conta da apresentação do EIA/RIMA do porto para a concessão da Licença de Operação nº 6.897/2012. Em 2021, após a Cargill dar entrada no processo de renovação da LO nº 10.640/2017 (processo nº 2020/0000018465), a Semas questionou a empresa sobre a falta de entrega de relatório referente ao cumprimento dos programas listados nas LOs nº 6.897/2012, 9.207/2015 e 9.708/2016, notificando-a por meio da Notificação de Pendência nº 12.586/2021.

A Cargill encaminhou resposta pelo Documento nº 6.902/2021, considerada demasiadamente sucinta pela equipe técnica do órgão ambiental (Relatório Técnico nº 14.286/2021). Assim, foi notificada a complementar as informações, disponibilizando evidências consistentes do cumprimento dos programas. A Semas, complementarmente, solicitou apresentação de resultados dos compromissos assumidos pelo empreendedor voluntariamente, em específico a Moratória da Soja e Protocolo Verde dos Grãos. Segundo a secretaria, mais uma vez a Cargill não apresentou, de maneira clara, evidências robustas da execução satisfatória dos programas.

Conforme verificado no RT nº 14.555/NURE-SAN/2021, emitido pelo núcleo da Semas situado em Santarém (NURE Santarém) em 30 de abril de 2021, o Núcleo pede à sede da secretaria em Belém que se manifeste

em relação à ausência dos programas e ações como condicionante na LO nº 10.640/2017, uma vez que constavam nas Licenças de Operação anteriores e foram objeto do processo de licenciamento inicial (EIA/RIMA). Sobre o atendimento dos compromissos assumidos espontaneamente no EIA/RIMA, em relação à Moratória da Soja e ao Protocolo Verde dos Grãos, a Cargill negou-se a apresentar resultados da auditoria e sugeriu que o órgão ambiental protocolasse requerimento no Ministério Público Federal para obter acesso aos resultados. De acordo com o documento do NURE Santarém, “considera-se que o interessado não apresentou evidências satisfatórias do cumprimento dos Programas Ambientais relacionados com a mitigação do impacto ambiental da sua atividade tendo em vista a expansão da área agrícola para o plantio de grãos na região” (p. 6).

No RT do NURE Santarém, os técnicos solicitaram ao setor jurídico da secretaria que se manifeste em relação a medidas cabíveis sobre a Cargill por ter operado o porto em Santarém, no período de vigência da LO nº 10.640/2017, com movimentação acima do porte especificado. Os técnicos também pediram verificação se a alteração de porte implicaria ou não na necessidade de revisão da compensação ambiental.

Conforme verificado no RT nº 14.546/NURE-SAN/2021, de 30 de abril de 2021, o NURE de Santarém, referindo-se à condicionante 5.14 da LO nº 10.640/2017, a qual previa que a empresa deveria apresentar “relatório de implementação de todos os programas ambientais, bem como das parcerias firmadas com o(s) município(s), empreendedores e/ou outras organizações civis existentes na área de influência do terminal”, consta que a Cargill não atendeu à condicionante. Conforme expressamente anotado no documento:

Foram apresentadas peças publicitárias de projetos desenvolvidos pela Fundação Cargill que são realizados na região de Santarém, porém considera-se que se necessita de maiores evidências a respeito da execução destes Programas Ambientais. Desta maneira, foi considerada insatisfatória a resposta do interessado e por consequência o cumprimento da condicionante (p. 2).

As informações apresentadas sugerem que a Cargill, apesar de ter implementado o porto de Santarém de modo atropelado, sem cumprir os ritos ordinários do processo de licenciamento ambiental, conforme especifica a legislação ambiental, segue obtendo licenças ambientais mediante processos marcados por vícios e infrações institucionais. Com essa situação, permanecem as dúvidas: por que a Semas continuou emitindo LOs para o porto da Cargill em Santarém se a empresa declaradamente não atende efetivamente as condicionantes das LOs, e qual o prazo para o atendimento, já que o EIA/RIMA data de 2010?

IV - Cargill Agrícola S/A – Itaituba/Miritituba

Assim como sua Estação de Transbordo de Cargas em Santarém, o porto da Cargill no município de Itaituba incorre em infrações referentes a processos de licenciamento ambiental. Conforme analisado em documento da Antaq (Parecer nº 00076/2020/NPD/PFANTAQ/PGF/AGU - NUP: 50300.004865/2019-57), em vistoria extraordinária realizada por técnicos da agência, em 26 de novembro de 2018, constatou-se que a instalação portuária estava em operação sem autorização prévia. O órgão emitiu Auto de Infração nº 003769-9 (SEI 0745375), atuando e impondo o pagamento de multa pecuniária no valor de R\$ 399 mil.

De acordo com o referido documento, a Cargill infringiu a Resolução nº 3.274, de 6 de fevereiro de 2014, Art. 36, inciso XV:

Art. 36. Constituem infrações administrativas dos autorizatários, sujeitando-os à cominação das respectivas sanções:

XV – construir e/ou explorar instalação portuária privada sem autorização da Antaq: multa de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

De acordo com o referido documento da Procuradoria-Geral da União: “a autuada não aguardou o cumprimento de todos os procedimentos necessários para obter sua outorga, pois a empresa sequer comunicou à Antaq do início da Construção e da Exploração do Terminal Portuário em Miritituba, município de Itaituba/PA, sem AUTORIZAÇÃO do Poder Concedente, priorizando apenas seus interesses privados”.

No âmbito do licenciamento da ETC em Itaituba, em março de 2019 a Semas manifestou-se por intermédio da Notificação nº 115.189/GEINFRA/CINFAP/DLA/ SAGRA/2019, em relação à solicitação para ampliação do prazo para atendimento de condicionantes da LO nº 10.600/2017. A solicitação de ampliação de prazo para atendimento se refere às seguintes condicionantes:

6-Efetuar,atravésdoPCAIntegrado,deresponsabilidade da Associação dos Terminais Portuários de Uso Privativo e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós (ATAP), em parceria com o governo do Estado, a realização de inventário de emissões de fontes móveis regional, no que se refere aos parâmetros: óxido de enxofre, de nitrogênio, de carbono e partículas totais em suspensão. Tal estudo se faz necessário considerando a sinergia dos impactos dos empreendimentos que estão em operação nesse distrito de Miritituba e que demandarão movimentação considerável de caminhões;

7 - Realizar estudo, considerando o que dispõe a Portaria Interministerial nº 60/2015 e demais legislações pertinentes, no âmbito do PCA Integrado, no que diz respeito à avaliação de possíveis impactos nas Áreas Indígenas Praia do Mangue e do Índio, com posterior protocolo na Funai, apresentando a esta Semas, do momento que comprove o atendimento do solicitado.

Cabe destacar que essas condicionantes deveriam ter sido atendidas até 120 dias após a emissão da LO, a qual data de 10 de abril de

2017. É importante observar a condicionante 7, dado o histórico de empresas portuárias em ignorar os direitos e determinações acerca de povos e comunidades tradicionais situadas nos municípios de Itaituba, Santarém e Rurópolis. Observa-se que, embora a LO tenha especificado prazo de 120 dias para atendimento da condicionante 7, ou seja, até meados de outubro de 2017, para cumprir a determinação, apenas em 20 julho de 2018 a Cargill solicitou a ampliação do prazo.

A LO nº 10.600/2017 venceu em 9 de abril de 2022 e a Semas não disponibilizou a LO vigente. Há indícios de que a empresa ainda não tenha atendido a condicionante 7 e não tenha realizado os estudos de componente indígena determinados.

Assim, questiona-se:

- i. A Semas emitirá nova licença sem que as condicionantes da licença anterior sejam cumpridas?
- ii. Caso sim, por que a Semas emitiria a autorização se a empresa não atende efetivamente as condicionantes das LOs?

V - Unitapajós - Navegações Unidas Tapajós (Rio Turia Serviços Logísticos Ltda.)

Segundo Parecer Técnico nº 40/2016/GFP/SFC, da Antaq, de 27 de abril de 2016, por intermédio de fiscalização extraordinária constatou-se que a ETC hoje operada pela Unitapajós, cujo processo até então tramitava em nome da Rio Turia, em Itaituba, infringiu a Resolução nº 3.274/2014-Antaq. De acordo com o parecer, a empresa iniciou as operações do porto sem estar autorizada pela agência. Conforme observado, o primeiro embarque realizado pela ETC ocorreu em 2 de março de 2014, enquanto o Termo de Liberação de Operação (TLO nº 3/2014) tem data de 24 de março. Foi emitido

o Auto de Infração nº 001135-50, tendo como penalidade o pagamento de multa de R\$ 79.304.40. A empresa incorreu na mesma infração ao operar sem cobertura do TLO/05-Antaq, de 22 de maio de 2014. O referido Parecer Técnico reitera que ela também violou deliberações da Semas ao realizar operações sem Licença de Operação emitida pela secretaria.

VI - Ipiranga Produtos de Petróleo S/A – Santarém

Em junho de 2020, a Estação de Transbordo da Ipiranga Produtos de Petróleo S/A, no município de Santarém, recebeu multa (Auto de Infração nº 7001/10355/2017/GERAD) devido ao cometimento de infrações tipificadas no Art. 81 do Decreto Estadual nº 6.514/2008, Art. 118, incisos I e VI, da Lei Estadual nº 5.887/1995 e Art. 70, da Lei Federal nº 9.605/1998 e Art. 225, da Constituição Federal de 1988. Tais dispositivos preveem o seguinte:

Decreto Estadual nº 6.514/2008 - Art. 81

Art. 81. Deixar de apresentar relatórios ou informações ambientais nos prazos exigidos pela legislação ou, quando aplicável, naquele determinado pela autoridade ambiental:

Multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, incisos I e VI

Art. 118 - Considera-se infração administrativa qualquer inobservância a preceito desta Lei, das Resoluções do Conselho Estadual do Meio Ambiente e da legislação ambiental federal e estadual, especialmente as seguintes:

I - construir, instalar, ampliar ou fazer funcionar em qualquer parte do território do Estado, estabelecimentos, obras e atividades utilizadoras de recursos ambientais considerados, comprovadamente, efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, também, comprovadamente, sob qualquer

forma de causar degradação ambiental, sem o prévio licenciamento do órgão ambiental ou com ele em desacordo;

VI – desobedecer ou inobservar normas legais ou regulamentares, padrões e parâmetros federais ou estaduais, relacionados com o controle do meio ambiente.

Lei Federal nº 9.605/1998 - Art. 70

Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

Constituição Federal (1988) - Art. 225

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

A referida infração refere-se ao não cumprimento das condicionantes 4 e 5 da LO nº 7.753/2013, os quais previam que a empresa deveria:

5) Realizar a cada seis meses campanhas de monitoramento nos poços de monitoramento. Deverão ser acompanhados os seguintes parâmetros: BTEX, PAH e TPH;

6) Realizar a cada seis meses monitoramento dos efluentes líquidos na saída do Separador de Água e Óleo (SAO), para os parâmetros: condutividade, óleo e graxas, sólidos dissolvidos, pH e turbidez, DBO, DQO, sulfetos, oxigênio dissolvido. As análises deverão ser realizadas semestralmente e seus resultados terão que ser incluídos no Relatório Anual.

Essas informações, obtidas por meio de documentos disponíveis no Simlam, indicam que a empresa não atende de maneira efetiva as condicionantes das LOs e que é negligente com padrões mínimos de controle ambiental. A partir disso, surge a questão:

Por que a Semas emitiu sucessivas LOs à empresa, mesmo ela não atendendo as condicionantes da LO nº 7.753/2013?

VII - Companhia Docas do Pará (CDP) – Itaituba

Em 2011, por meio do Auto de Infração nº 1.861/2011, a CDP foi autuada por desrespeito às determinações da Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, incisos I e VI:

Art. 118 – Considera-se infração administrativa qualquer inobservância a preceito desta Lei, das Resoluções do Conselho Estadual do Meio Ambiente e da legislação ambiental federal e estadual, especialmente as seguintes:

I – construir, instalar, ampliar ou fazer funcionar em qualquer parte do território do Estado, estabelecimentos, obras e atividades utilizadoras de recursos ambientais considerados, comprovadamente, efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, também, comprovadamente, sob qualquer forma de causar degradação ambiental, sem o prévio licenciamento do órgão ambiental ou com ele em desacordo;

VI – desobedecer ou inobservar normas legais ou regulamentares, padrões e parâmetros federais ou estaduais, relacionados com o controle do meio ambiente.

A empresa recebeu penalização e pagou multa simples no valor de 50 mil UPFs do Pará.

VIII - Sociedade Fogás Ltda. – Santarém

Em 2014, através do Auto de Infração nº 2.462/2014, a CDP foi autuada por desrespeito às determinações da Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, incisos I e VI:

Art. 118 – Considera-se infração administrativa qualquer inobservância a preceito desta Lei, das Resoluções do Conselho Estadual do Meio Ambiente e da legislação ambiental federal e estadual, especialmente as seguintes:

VI – desobedecer ou inobservar normas legais ou regulamentares, padrões e parâmetros federais ou estaduais, relacionados com o controle do meio ambiente.

A empresa foi penalizada com multa simples no valor de 100 mil UPFs.

Em fevereiro de 2020 (Processo Punitivo nº 9934/2019), novamente é notificada de infração e por desrespeito aos ditames da Lei nº 5.887/1995, incisos I e VI, sendo aplicada a penalidade de pagamento de multa simples no valor de 3 mil UPFs.

IX - Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda. – Santarém

Conforme análise em documentos obtidos no Simlam, constatou-se que a Equador possui histórico de infrações relacionadas ao descumprimento de diretrizes previstas na Lei nº 5.887/1995, incisos I, II e VI, conforme resumo ilustrado na tabela a seguir.

Auto de Infração-AU/Processo Administrativo-PA	Ano	Multa (UPF)
PA nº 2007/169833	2007	50 mil
AI nº 1719/09	2009	7,5 mil
AI nº 6.241/2013/GERAD	2013	30 mil
AI nº 6.360/2013/GERAD	2013	5 mil

Em 2018, por intermédio do Auto de Infração nº AUT-1-S/18-06-00081, a empresa foi autuada por não atender à condicionante 5 da LO nº 7.429/2013, a qual previa que ela deveria:

5- Apresentar relatórios de monitoramento de efluentes gerados no empreendimento e do corpo receptor, acompanhado dos laudos com resultados das análises físico-químicas dos efluentes, referentes ao período de setembro/2012 a janeiro/2013.

X - Atem's Distribuidora de Petróleo S/A – Santarém

A Atem's Distribuidora de Petróleo S/A, conforme frisado anteriormente, instalou a ETC de Santarém de modo totalmente irregular. Realizou todo o processo de licenciamento com atividade para cargas não perigosas, mas de fato implantou ETC para cargas perigosas. Em 2 de outubro de 2020, recebeu autuação por infração por descumprimento aos ritos legais do processo de licenciamento ambiental. No decorrer dos anos de 2019, 2020 e 2021, foi autuada por infringir diversas legislações incidentes sobre o assunto:

• Lei nº 5.887/1995 - Art. 94

Art. 94 - Para efeito do disposto no artigo anterior, o licenciamento obedecerá às seguintes etapas:

I - Licença Prévia (LP) - emitida na fase preliminar da

atividade, devendo resultar da análise dos requisitos básicos a serem atendidos quanto a sua localização, instalação e operação, observadas as diretrizes do zoneamento ecológico-econômico, sem prejuízo de atendimento ao disposto nos planos de uso e ocupação do solo;

II - Licença de Instalação (LI) - emitida após a fase anterior, a qual autoriza a implantação da atividade, de acordo com as especificações constantes do projeto executivo aprovado;

III - Licença de Operação (LO) - emitida após a fase anterior, a qual autoriza a operação da atividade e o funcionamento de seus equipamentos de controle ambiental, de acordo com o previsto nas Licença Prévia e de Instalação.

§ 1º - A Licença Prévia poderá ser dispensada no caso de ampliação de atividades.

§ 2º - As Licenças Prévia, de Instalação e de Operação serão expedidas por tempo certo, a ser determinado pelo órgão ambiental, não podendo em nenhum caso ser superior a 5 (cinco) anos.

§ 3º - A Licença de Operação será renovada ao final de cada período de sua validade.

Art. 118 - Considera-se infração administrativa qualquer inobservância a preceito desta Lei, das Resoluções do Conselho Estadual do Meio Ambiente e da legislação ambiental federal e estadual, especialmente as seguintes:

• **Lei nº 9.605/1998 - Arts. 70 e 72**

Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

Art. 72. As infrações administrativas são punidas com as seguintes sanções, observado o disposto no art. 6º:

- I - advertência;
- II - multa simples;
- III - multa diária;
- IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da fauna e flora, instrumentos, petrechos, equipamentos ou veículos de qualquer natureza utilizados na infração;
- V - destruição ou inutilização do produto;
- VI - suspensão de venda e fabricação do produto;
- VII - embargo de obra ou atividade;
- VIII - demolição de obra;
- IX - suspensão parcial ou total de atividades;
- X - (VETADO)
- XI - restritiva de direitos.

§ 1º Se o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

§ 2º A advertência será aplicada pela inobservância das disposições desta Lei e da legislação em vigor, ou de preceitos regulamentares, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo.

§ 3º A multa simples será aplicada sempre que o agente, por negligência ou dolo:

I - advertido por irregularidades que tenham sido praticadas, deixar de saná-las, no prazo assinalado por órgão competente do Sisnama ou pela Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha;

II - opuser embaraço à fiscalização dos órgãos do Sisnama ou da Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 4º A multa simples pode ser convertida em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente.

§ 5º A multa diária será aplicada sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§ 6º A apreensão e destruição referidas nos incisos IV e V do caput obedecerão ao disposto no art. 25 desta Lei.

§ 7º As sanções indicadas nos incisos VI a IX do caput serão aplicadas quando o produto, a obra, a atividade ou o estabelecimento não estiverem obedecendo às prescrições legais ou regulamentares.

§ 8º As sanções restritivas de direito são:

I - suspensão de registro, licença ou autorização;

II - cancelamento de registro, licença ou autorização;

III - perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais;

IV - perda ou suspensão da participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

V - proibição de contratar com a Administração Pública, pelo período de até três anos.

• **Constituição Federal (1988) - Art. 225**

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

• **Decreto nº 6.514/2008 - Art. 66**

Art. 66. Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar estabelecimentos, atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, em desacordo com a licença obtida ou contrariando as normas legais e regulamentos pertinentes: (Redação dada pelo Decreto nº 6.686, de 2008).

Multa de R\$ 500,00 a R\$ 10.000.000,00.

XI - Unirios Rodofluvial e Comércio Ltda. – Santarém

Em novembro de 2020 (AUT-1-S/20-11-00684), a Unirios, estação instalada no município de Santarém, recebeu autuação por operar o porto em desacordo com a LO nº 7.135/2013. O não atendimento de notificações emitidas pela Semas, as quais visavam a regularização do empreendimento, gerou outro Auto de Infração (AUT-1-S/20-11-00685). Os dois autos foram enquadrados nas seguintes legislações:

- Decreto Federal nº 6.514/2008 - Art. 80;
- Lei Estadual nº 5.887/1995 - Art. 118, inciso VI;
- Lei Federal nº 9.605/1998 - Art. 70.

XII - Dinizia Trading Importação e Exportação Ltda. – Santarém

De acordo com o Parecer Técnico nº 35.236/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/20, de junho de 2016, a Semas concluiu que a empresa operou atividade na ETC de Santarém sem Licença de Operação emitida pelo órgão ambiental. Segundo o parecer, ela construiu uma rampa para movimentação de cargas (madeira).

Segundo a Notificação nº 105.012/CONJUR/2017, de outubro de 2017, por meio do Auto de Infração nº 5.615/DIFISC/UNRE2/2014, foi autuada por descumprimento da Lei Federal nº 9.605/1998, Art. 70; Lei Estadual nº 5.887/1995, Art. 93 e 118; sendo aplicada multa simples de 7,5 mil UPFs.

Em julho de 2018, nova autuação (Auto de Infração AUT-1-S/18-06-00173) por operar a ETC sem Licença de Operação. Houve penalização com o pagamento de 20 mil UPFs.

5. Reação judicial e administrativa contra o avanço portuário e a resistência dos povos do Tapajós

Frente aos casos de explícitas violações de direitos humanos, notamos reações judiciais e administrativas que mobilizam as instituições democráticas em busca de suspensão dos empreendimentos ou mesmo do direito de reparação dos povos e comunidades tradicionais do Tapajós. Os casos destacados são exemplos emblemáticos em que a litigância jurídica teve repercussões e gerou conjuntamente mobilizações de resistência dos povos.

A litigância como reação judicial é uma das maneiras utilizadas para frear e denunciar as violações de direitos humanos ocasionadas pelos empreendimentos portuários. Aliado a isso, e como uma forte estratégia de resistência, os povos e comunidades tradicionais têm se mobilizado de diferentes modos para o reconhecimento e a garantia de direitos através, por exemplo, dos protocolos de consulta.

Listamos abaixo alguns dos casos emblemáticos e processos em tramitação na Justiça – com atualizações até o lançamento deste estudo – que revelam como a reação judicial repercute nos territórios e garantia dos direitos. Também se destacam articulações e mobilizações de povos e comunidades tradicionais contra as violações de direitos de empresas portuárias. Parte das ações judiciais, assim como das resistências, já gerou precedentes favoráveis aos grupos étnicos impactados.

5.1 Ação Civil Pública dos portos de Miritituba

Tipo de ação	Ação Civil Pública
Nº do processo	0000312-62.2016.4.01.3908
Partes	Autores: Ministério Público Federal; Ministério Público Estadual Réus: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis; União Federal; Hidrovias do Brasil Miritituba S/A; Rio Turia Serviços Logísticos Ltda.; Cianport Cia Norte de Nação e Portos; Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq)
Ano	2016
Jurisdição	Justiça Federal de Itaituba – Pará

O principal processo judicial a tramitar sobre licenciamento ambiental de portos na região é a Ação Civil Pública (ACP) movida em 2016 pelo Ministério Público Federal em conjunto com o Ministério Público Estadual. A ACP dos Portos de Miritituba foi movida em face do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Hidrovias do Brasil S/A, Rio Turia Ltda. (que atualmente opera como Unitapajós), Cianport, Antaq, União Federal e estado do Pará.

Ainda que conste decisão liminar nos autos do processo, o caso nunca recebeu sentença. Os pedidos dos autores da ação foram referentes à complementação dos estudos para compreensão dos efeitos conjuntos dos impactos trazidos para a região e para que o licenciamento passasse a ser acompanhado pelo Ibama em vez da Semas.

A Terra de Direitos ingressou com requerimento de habilitação como *amicus curiae* – amigo da corte – no processo, para subsidiar a ação com argumentos que possam contribuir com a decisão da Justiça. Porém não foi aceita, tendo resposta somente após cinco anos do pedido, em 2023.

A lentidão do processo favorece a consolidação de empreendimentos portuários instalados há cerca de sete anos ou mais. O caso pode ser revisto para garantia do direito à reparação para as comunidades atingidas e povos afetados. Ressalta-se que esse processo trata dos portos que estão localizados dentro da Zona Comercial, Industrial e Portuária de Miritituba, no município de Itaituba.

Na área e proximidades dessa zona portuária encontram-se diversas comunidades ribeirinhas, povos tradicionais e indígenas que tiveram o direito à consulta prévia violado.

As comunidades ribeirinhas de Pimental e São Francisco, localizadas às margens do rio Tapajós, no município de Trairão, lançaram seu [protocolo de consulta](#) em 2017, em que registram e estabelecem o modo e as condições de realização da consulta prévia, livre e informada.

Apesar de as audiências públicas terem ocorrido para debater sobre a instalação dos empreendimentos, elas não foram amplamente divulgadas e não cumpriam o estabelecido nos protocolos de consulta das comunidades. Assim, em 2017, [representantes dos povos de Pimental e São Francisco entregaram ao procurador do Ministério Público Federal](#) o documento comunitário exigindo que o direito de consulta da comunidade fosse respeitado. Assim como apontaram outros povos a serem consultados, como o povo Munduruku, Apiaka e demais comunidades próximas da Zona Portuária de Miritituba.

5.2 Ação Civil Pública da Rio Tapajós Logística



Área de instalação do terminal portuário da empresa Rio Tapajós Logística, em Itaituba. Foto: Arthur Massuda.

Tipo de ação	Ação Civil Pública
Nº do processo	1000487-34.2019.4.01.3908
Partes	Autor: Ministério Público Federal Terceiro interessado: Terra de Direitos (<i>amicus curiae</i>); Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) Réu: Estado do Pará; Rio Tapajós Logística Ltda.
Ano	2019
Jurisdição	Justiça Federal de Itaituba - Pará

Um dos casos emblemáticos já sentenciados é a Ação Civil Pública que trata da ausência de estudos do componente indígena e de consulta prévia, livre e informada no licenciamento ambiental do porto da Rio Tapajós Logística (RTL). A consulta prévia e os estudos deveriam ter sido realizados com os povos Munduruku, que residem na sua área de influência.

Outra irregularidade do empreendimento é que o porto da RTL, mesmo fazendo parte do Complexo Portuário de Itaituba, estava sendo construído fora da Zona Portuária estabelecida no plano diretor da cidade. A Terra de Direitos participa da ação como *amicus curiae*, fornecendo argumentos que garantem os direitos dos povos afetados pelo empreendimento.

A sentença proferida em 2019 pela Justiça Federal traz dois pontos importantes que abrem precedentes históricos pelo reconhecimento de direitos étnicos:

I - **Ao ESTADO DO PARÁ**, através da SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE – **SEMAS: Ordenar a suspensão da realização do licenciamento ambiental da empresa da Estação de Transbordo de Cargas – ETC**, de responsabilidade da empresa RIO TAPAJÓS LOGÍSTICA Ltda. até que seja observado o direito de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado dos povos indígenas afetados;

II - À empresa **RIO TAPAJÓS LOGÍSTICA** Ltda.: **Ordenar que se abstenha participar em qualquer etapa do processo de licenciamento ambiental** do referido empreendimento **até que seja observado o direito de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado dos povos afetados.**

O caso versa principalmente sobre os direitos do povo Munduruku. Com o [protocolo de consulta criado em 2016](#), os povos indígenas Munduruku cobraram da Justiça o direito de serem consultados e exigiram não apenas a consulta de dois territórios – as reservas Praia do Índio e Praia do Mangue no Médio Tapajós, distantes a menos de 10 km

da obra –, mas de todo povo Munduruku do Baixo, Médio e Alto Tapajós, inclusive de terras indígenas não demarcadas.

Essa resistência garantiu, em 2022, a **decisão favorável que suspendeu o licenciamento ambiental da obra** e obrigou a Funai a mudar o Termo de Referência para realização do Estudo do Componente Indígena que deve compor o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do empreendimento.

A reação ao porto da RTL pelo Ministério Público Federal foi célere ao ponto de a infraestrutura portuária não ter sido construída, diferente de outros de Miritituba.

5.3 Transportes Bertolini e o Sítio Arqueológico

Tipo de procedimento	Inquérito Civil
Nº do processo	1.23.002.000648/2021-49
Autor	Ministério Público Federal
Objeto	Apuração da existência de enterramentos indígenas antigos no sítio arqueológico Santarenzinho, em área incidente à Estação de Transbordo de Cargas da empresa Transportes Bertolini Ltda., em Rurópolis.
Ano	2021

Com portos já em operação nos municípios de Santarém e Itaituba, a empresa Transportes Bertolini iniciou em 2014 o processo de licenciamento para implementação de uma Estação de Transbordo de Cargas em Rurópolis.

As obras seriam realizadas no distrito de Santarenzinho e seriam voltadas para escoar grãos produzidos no Mato Grosso, transportados pela BR-163. O Estudo de Impacto Ambiental apresentado pela empresa

em 2014, no entanto, revelou a existência de três sítios arqueológicos na região, na área de influência da empresa.

Em setembro de 2021, a empresa Zanettini Arqueologia – contratada pela Transportes Bertolini – apresentou ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (Iphan) um Termo de Conclusão de Campo, no qual aponta que foi identificado, no chamado Sítio Arqueológico Santarenzinho, acervo com mais de 50 mil fragmentos e artefatos arqueológicos, incluindo cerâmicas e peças líticas. Também foram encontradas três áreas de sepultamento do povo Munduruku – consideradas sagradas pelos indígenas.

A partir disso, em dezembro de 2021, o Ministério Público Federal instaurou inquérito civil para apurar a existência desses vestígios arqueológicos na área de incidência do empreendimento.

No dia 25 de março de 2022, o MPF emitiu a [Recomendação Nº 3/2022/GAB1/PRM/SANTARÉM](#), em que recomenda à Semas a suspensão do licenciamento ambiental da obra até a realização da consulta prévia, livre e informada do povo Munduruku. À empresa, o MPF recomendou que não fosse realizada qualquer intervenção no sítio arqueológico ou na ETC que pudesse afetar o sítio, com a imediata tomada de medidas de segurança para proteger os sepultamentos encontrados.

Para as recomendações, o Ministério Público Federal considerou o fato da área de influência da ETC estar sobreposta ao Sítio Arqueológico Santarenzinho e o fato de o povo Munduruku não ter sido previamente consultado. Segundo o documento elaborado pelo MPF, mesmo tendo conhecimento dos enterramentos encontrados no sítio, o Iphan não tomou as medidas necessárias para consulta ao povo indígena e, ao contrário, determinou que a empresa apresentasse uma proposta de continuidade das escavações.

Em ofício enviado ao MPF, a Zanettini Arqueologia reconheceu ser adequada a paralisação de pesquisas naquele local para que fossem mobilizados especialistas e mais recursos.

O povo Munduruku possui um protocolo de consulta que determina que qualquer decisão só é feita com a consulta de todas as aldeias do Alto, Médio e Baixo Tapajós, inclusive daquelas em terras indígenas não demarcadas. O protocolo também reafirma o princípio estabelecido na Convenção 169 e estabelece que as consultas devem ser prévias e anteriores a qualquer ação que possa impactar o território e a cultura do povo indígena.

Em visita à área em fevereiro de 2022, o pajé Fabiano Karo confirmou que a área é sagrada e, conforme consta na recomendação do MPF, “os espíritos pediram que os remanescentes humanos não sejam removidos e/ou retirados do local”.

Na recomendação, o MPF alerta que o descumprimento infundado das medidas recomendadas pode resultar em medidas administrativas ou judiciais - cíveis ou criminais - cabíveis. O licenciamento da obra segue paralisado até o fechamento desta pesquisa.

5.4 Cargill em Santarém e Miritituba

Avaliada em 2019 como uma das piores empresas do mundo pela organização internacional *Mighty Earth*, a Cargill não tem um, mas dois portos no rio Tapajós. Atuando há vinte anos na região, tem sido omissa nos estudos de impacto ambiental e nos consequentes relatórios de implementação das condicionantes das Licenças de Operação emitidas e constantemente renovadas pela Semas.

5.4.1 Porto de Santarém



*Estação de Transbordo de Cargas da Cargill, em Santarém.
Foto: Pedro Alcântara/M'boia Produções.*

Tipo de ação	Ação de Liquidação de Sentença por Arbitramento
Nº do processo	0003851-54.2016.4.01.3902
Partes	Autor: Ministério Público Federal Réu: Estado do Pará; Cargill Agrícola S/A
Ano	2016
Jurisdição	Justiça Federal de Santarém – Pará

O porto da Cargill em Santarém foi instalado sem a apresentação de EIA/RIMA e começou a operar em 2003 apesar de forte pressão contrária de movimentos e organizações sociais, indígenas, quilombolas e povos e comunidades tradicionais. Após anos de luta e resistência, a Justiça condenou a empresa a realizar os devidos estudos. Porém, o Ministério Público Federal e Ministério Público do Estado do Pará identificaram fraude em dados da avaliação de impactos ambientais na tentativa de

maquiar o progressivo aumento dos índices de desmatamento na região de Santarém após a instalação dos portos, no início dos anos 2000.

O caso continua *sub judice*, atualmente através da Ação de Liquidação por Arbitramento que trata sobre a atualização do recurso de compensação ambiental a ser fornecido pela empresa em razão dos impactos ambientais causados pelo porto, principalmente a respeito do sítio arqueológico presente no local.

Em 2021, mais de 15 organizações populares protocolaram outros requerimentos na Semas para não emissão de nova Licença de Operação até que fossem refeitos os estudos dos impactos aos povos e comunidades tradicionais. Estabeleceram como condicionante medidas de reparação aos povos e comunidades tradicionais que tiveram seus modos de vida e território afetados pela atuação da empresa nesses vinte anos. Até novembro de 2023, a Semas não havia respondido a solicitação das organizações.

Os impactos da Cargill em Santarém são denunciados constantemente pelos povos e comunidades tradicionais, movimentos sociais e organizações, seja a respeito das irregularidades cometidas no processo de licenciamento ambiental ou a violação de direitos, como a falta de consulta prévia, livre e informada – de direitos dos povos tradicionais –, a destruição da praia urbana de Vera Paz (antes localizada na orla da cidade onde hoje está o porto), a destruição de resquícios arqueológicos no Sítio dos Portos e, mais recentemente, sobre as responsabilidades da empresa quanto a contribuição da sua atuação para a crise do clima no planeta.

A denúncia envolvendo a questão climática foi feita ao Ministério Público Federal em novembro de 2022 e acatada em fevereiro de 2023, argumentando pela necessidade de estudos sobre os impactos que a atuação da empresa traz para o clima do planeta, não apenas com as

mudanças climáticas que já vêm sendo sentidas no cotidiano pelos povos da região, mas também as questões instituídas pela Lei nº 9.048/2020, que estabelece a Política Estadual sobre Mudanças Climáticas do Pará (PEMC/PA) e incorpora a “finalidade climática” como parte do licenciamento ambiental de empreendimentos. As entidades apontaram as irregularidades acerca da renovação da Licença de Operação emitida em maio de 2022.

A representação de denúncia foi feita por Terra de Direitos, Associação de Mulheres Trabalhadoras Rurais de Santarém (AMTR), Associação de Mulheres Trabalhadoras Rurais do Município de Belterra (Amabela), Tapajós de Fato, Tapajoara, Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (Fase), Sindicato de Agricultores e Agricultoras Familiares e Trabalhadores Rurais (STTR-Santarém), Conselho Indígena Tapajós Arapiuns (Cita), Conselho Pastoral de Pescadores (CPP), Movimento Tapajós Vivo (MTV), Movimento pela Soberania Popular na Mineração (MAM) e Grupo Consciência Indígena (GCI).

A Terra de Direitos publicou, em 2021, um estudo chamado “Sem licença para destruição: Cargill e a violação de direitos no Tapajós”, no qual apresenta resultado de análise aprofundada das irregularidades cometidas pela empresa no decorrer do processo de licenciamento do porto instalado em Santarém e os principais impactos aos povos e comunidades tradicionais da região. O estudo faz parte da plataforma digital “[Sem licença para Cargill](#)”, que traz outro estudo desvendando as falsas soluções de sustentabilidade apresentadas para a crise climática.

5.4.2 Porto de Miritituba



Estação de Transbordo de Cargas da Cargill no Distrito de Miritituba, em Itaituba. Foto: M'boia Produções.

A Cargill possui outro empreendimento na Bacia do Rio Tapajós, mais especificamente no Distrito de Miritituba, onde atua desde 2013. Da mesma maneira que em Santarém, ali acumula irregularidades ambientais, violações de direitos indígenas e impactos socioambientais.

A segunda parte do estudo de Terra de Direitos, hospedado no site [Sem licença para Cargill](#), conclui que a multinacional não realizou a consulta prévia, livre e informada aos povos indígenas Munduruku e nem os estudos de impacto ambiental que preveem os danos provocados aos indígenas que vivem na área de influência do porto em Itaituba.

Além disso, a empresa conta com a omissão e a falta de fiscalização do órgão ambiental estadual para continuar sistematicamente com as irregularidades. Um exemplo ocorreu com a renovação da Licença de Operação em 2022, sem registros ou informações sobre o cumprimento da condicionante de consulta ao povo indígena Munduruku para

dimensionamento dos impactos que estava estabelecida na Licença de Operação anterior.

O porto da Cargill – juntamente com os demais presentes em Itaituba e Miritituba – foi responsável por modificar a paisagem e as dinâmicas sociais, econômicas e espaciais nesses dez anos de presença no Médio Tapajós.

Para a população indígena Munduruku, os impactos socioambientais se somaram ao não reconhecimento de seus territórios. Nos estudos de impacto ambiental apresentados são identificadas apenas duas aldeias (as reservas indígenas Praia do Índio e Praia do Mangue). No entanto, no relatório que visa apresentar os impactos e as ações reparadoras dos danos causados pela empresa, os indígenas tiveram a completa negação de sua existência.

O [Protocolo de Consulta do Povo Munduruku, publicado em 2016](#), é o instrumento coletivo que apresenta as regras criadas pelos indígenas sobre o jeito como devem ser consultados sobre empreendimentos ou medidas que afetem seu território ou modo de vida. Sem a consulta aos Munduruku, a Cargill e as outras empresas obtiveram suas licenças ambientais de maneira ilegal.

Em 2019, os indígenas se manifestaram contra as atividades portuárias de empresas privadas em Itaituba em uma audiência pública que iria discutir o licenciamento ambiental para a instalação de mais um porto em Miritituba. Na ocasião, eles lançaram a [“Carta do Povo Munduruku contra os portos no Tapajós”](#) para denunciar as violações de direitos ocorridas na região.

O estudo da Terra de Direitos aponta ainda que os impactos conjuntos e simultâneos dos 19 portos identificados na época foram sentidos por toda a população de Itaituba e Distrito de Miritituba. De acordo com o Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba, antes da instalação o distrito contabilizava uma população de 5 mil pessoas,

e durante esse processo chegou a 13 mil, com chegada de trabalhadores para a construção da obra. Isso acarretou uma alta demanda por terra, aumento da especulação imobiliária e sobrecarga aos serviços públicos como saúde e educação, aumento de bares e de casos de exploração sexual de crianças e mulheres.

Aqueles que tinham o rio como principal meio de subsistência, lazer ou transporte foram fortemente afetados pela privatização das suas margens. O aumento da circulação de balsas e barcas de cargas resultou na contaminação dos rios e peixes, e necessidade de maior deslocamento na busca de alimentos.

O caso da Cargill em Miritituba não teve nenhuma judicialização, mas é emblemático, pois a empresa estadunidense é a única a possuir dois portos no rio, o que a coloca em vantagem econômica diante de outras exportadoras de grãos. Ela se apresenta com um *modus operandi* na atuação com irregularidades no processo de licenciamento ambiental e violação de direitos humanos de povos e comunidades tradicionais do Pará.

5.5 ACP da Empresa Brasileira de Portos de Santarém (Embraps)

Tipo de ação	Ação Civil Pública
Nº do processo:	000377-75.2016.4.01.3902
Partes	Autores: Ministério Público Federal; Ministério Público Estadual do Pará Réus: União Federal; estado do Pará; Empresa Brasileira de Portos de Santarém (Embraps); Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
Ano	2016
Jurisdição	Justiça Federal de Santarém - Pará

A construção de um porto pela Embraps na margem direita do rio Amazonas, na entrada do Lago do Maicá, em Santarém, foi um dos inúmeros

projetos previstos para a área como uma estratégia do agronegócio para o escoamento de grãos do Mato Grosso pela Região Norte, na chamada rota do Arco Norte. O lago é lar de cerca de 10 mil pessoas, que usam as águas como meio de subsistência, transporte, lazer, entre outras atividades. São comunidades quilombolas, indígenas das etnias Munduruku e Apiaka, pescadores e ribeirinhos que, junto com movimentos sociais, organizações e, em especial, a Federação das Organizações Quilombolas de Santarém (FOQS), denunciaram as irregularidades ao Ministério Público Federal e Estadual do Pará.

O projeto de terminal privativo começou a ser planejado em 2013, com o pedido de licenciamento ambiental feito à Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará. Em 2015, ao apresentar os Estudos de Impacto Ambiental, a Embraps afirmou que na área onde seria implementado o porto não tinham sido encontradas populações tradicionais legalmente reconhecidas.

Em 2016, após denúncias da FOQS, movimentos sociais e organizações da região, o Ministério Público Federal e o Ministério Público Estadual entraram com uma Ação Civil Pública contra o estado do Pará, a Embraps e a Antaq, pedindo a suspensão do licenciamento ambiental por descumprimento da Convenção 169, que garante a consulta prévia, livre e informada aos povos tradicionais, e a complementação dos estudos de impacto ambiental com os estudos dos componentes quilombola, povos tradicionais e indígena.

No mesmo ano, a Justiça Federal de Santarém concedeu uma decisão liminar que determinou a suspensão do licenciamento ambiental até a realização da consulta prévia, livre e informada. Essa decisão foi mantida pelo juiz da 2ª Vara Federal de Santarém em 2019 e estabeleceu também que o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental apresentados pela empresa sejam retificados, de modo a considerar a presença de comunidades tradicionais na região que será afetada.

Essas decisões positivas para cumprimento dos direitos das comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas do Lago do Maicá foram resultado de inúmeras mobilizações das comunidades, em audiências públicas promovidas pela Semas, reuniões nos territórios para discutir os impactos do porto para as comunidades e até as denúncias aos órgãos de Justiça.

Na luta contra os portos no local – e outros empreendimentos – os 12 quilombos¹⁸. localizados no município de Santarém construíram, com assessoria jurídica de Terra de Direitos, o Protocolo de Consulta Prévia, Livre e Informada Quilombola. O documento contendo os acordos comunitários dos quilombolas santarensos foi apresentado no processo.

A empresa iniciou as tratativas para realização dos Estudos de Componente Quilombola (ECQ) com a contratação da Bantu, mas o processo não avançou. A FOQS solicitou que fossem realizadas mais reuniões informativas antes da construção do ECQ. É importante destacar que a realização do ECQ deve passar por procedimento de consulta aos quilombolas.

Até a finalização deste estudo, em 2023, o processo de consulta prévia aos quilombolas e demais comunidades tradicionais do Maicá não foi realizado e a construção do porto da Embraps continua suspensa.

5.6 Judicialização do Plano Diretor de Santarém

Tipo de ação	Ação Civil Pública
Nº do processo	0809090-15.2019.8.14.0051
Partes	Autores: Federação das Organizações Quilombolas de Santarém e Conselho Indígena Tapajós e Arapiuns; Réus: Município de Santarém
Ano	2019
Jurisdição	Justiça Federal de Santarém - Pará

¹⁸ O Protocolo de Consulta da FOQS foi construído com a participação de 12 quilombos do município mas atualmente, em razão de recente autorreconhecimento da comunidade de João Pereira, a FOQS é composta atualmente por 13 comunidades quilombolas.

No ano de 2019, a FOQS, que congrega 13 comunidades quilombolas do município – Saracura, Arapemã, Surubiu-Açú, Nova Vista do Ituqui, São José do Ituqui, São Raimundo do Ituqui, Patos do Ituqui, João Pereira, Pérola do Maicá, Bom Jardim, Murumurutuba, Murumuru e Tingu –, e o Conselho Indígena Tapajós Arapins (CITA), que representa 14 etnias que habitam a região do Baixo Tapajós – Borari, Munduruku, Munduruku Cara-Preta, Jaraqui, Arapiun, Tupinambá, Tupaiu, Tapajó, Tapuia, Arara Vermelha, Apiaká, Maitapu, Sateré Mawé e Kumaruara –, ingressaram com uma Ação Civil Pública questionando o processo legislativo que conduziu a alteração do plano diretor do município de Santarém. A Terra de Direitos assessora as duas entidades, além de atuar nas ações de articulação política e incidência no sistema de Justiça sobre a questão de construções portuárias na região do Lago do Maicá.

O Plano Diretor – texto que rege o ordenamento urbanístico da cidade – foi modificado às pressas pela Câmara dos Vereadores na última sessão legislativa de 2018, contrariando decisão popular validada em Conferência Municipal de novembro de 2017, que estabelecia a necessidade de consulta prévia, livre e informada aos povos tradicionais da região antes de qualquer projeto ou obra no lago, seguindo princípios da Convenção 169.

A mudança violou o direito ao território, participação social e à consulta prévia de povos e comunidades tradicionais da região, que a partir disso acompanharam a consolidação de empreendimentos no lago.

A principal alteração promovida no plano diretor de Santarém foi na região do Lago do Maicá (Art. 142 da lei municipal nº 2.034/2018), território ambientalmente diferenciado e ocupado tradicionalmente por quatro aldeias na Terra Indígena Munduruku-APIAKA no Planalto Santareno, nove territórios quilombolas e diversas comunidades de pescadoras e pescadores tradicionais. Com a alteração legislativa, a região do lago deixou de ser área de proteção ambiental (APA) para ser definida como área portuária III, sem nenhum tipo de estudo de viabilidade técnica e sem o respeito a consulta prévia, livre e informada dos povos e comunidades tradicionais que moram nessa região.

Iniciado em julho de 2017, o processo de revisão do Plano Diretor de Santarém contou com a realização de audiências públicas, oficinas nas comunidades urbanas e rurais, e com a Conferência Municipal de Revisão do Plano Diretor. Todas essas etapas deveriam garantir a participação efetiva das populações tradicionais e, conseqüentemente, a realização da consulta prévia, livre e informada antes das alterações e aprovação do novo texto, como estabelece o Estatuto da Cidade.

Coordenado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico (Semdec) e pelo Governo do Estado do Pará, o processo teve um curto calendário de seis meses – de agosto a dezembro – que deveria incluir todas as etapas de formulação, discussão e aprovação do texto.

Apesar disso, as comunidades e movimentos sociais santarenos se articularam e conseguiram ampla participação nas atividades, atuando com sugestões e argumentos sobre as mudanças propostas e sendo contrários, principalmente, quanto à alteração da área de proteção ambiental do Lago do Maicá. De um lado estavam as comunidades e movimentos na defesa pela preservação do meio ambiente e manutenção da vida, subsistência e culturas tradicionais das mais de 1.500 famílias que residem nas proximidades do Maicá, como a Federação das Associações de Moradores e Organizações Comunitárias de Santarém (FAMCOS), União dos Estudantes de Ensino Superior de Santarém (UES), Comissão de Justiça e Paz. De outro lado, empresários do agronegócio da região.

Em 2022, como decisão da Ação Civil Pública, o Tribunal de Justiça do Pará proibiu o município de Santarém de conceder autorizações para novas construções portuárias na área do lago. A decisão indica que o processo de aprovação do Plano Diretor da cidade, ocorrido em 2018, violou o direito à participação dos povos tradicionais da região e que a nova condição portuária estabelecida não contou com os estudos de viabilidade técnica para prever os impactos e a degradação ambiental trazidas pelos portos.

A decisão também determina que a Câmara de Vereadores de Santarém disponibilize para as comunidades e sociedade civil todos os

documentos do processo legislativo que instituiu o novo Plano Diretor, garantindo a transparência e possibilitando que as comunidades e a sociedade civil entendam como se deu o processo. Assim como a Casa Legislativa deve apresentar e publicar na internet os estudos, mapas, relatórios e quaisquer outros documentos que serviram de base para que vereadores e prefeitura realizassem a mudança da área do Lago do Maicá de Área de Proteção Ambiental para área de expansão portuária.

5.7 Ações cíveis e criminais sobre a Atem's em Santarém



Terminal portuário da empresa Atem's em Santarém. Foto: Dzawi Filmes.

Tipo de ação	Ação Civil Pública
Nº do processo	1001906-73.2020.4.01.3902
Partes	Autores: Ministério Público Federal; Ministério Público Estadual do Pará Réus: Atem's Distribuidora de Petróleo S/A; Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará.
Ano	2020
Jurisdição	Justiça Federal de Santarém - Pará

Tipo de ação	Ação Civil Pública
Nº do processo	1003633 67.2020.4.01.3902
Partes	Autores: Ministério Público Federal; Ministério Público Estadual do Pará Réus: Atem's Distribuidora de Petróleo S/A; Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará.
Ano	2020
Jurisdição	Justiça Federal de Santarém - Pará

Tipo de ação	Ação Penal
Nº do processo	0002285-45.2020.8.14.0051
Partes	Autores: Ministério Público Estadual do Pará Réus: Atem's Distribuidora de Petróleo S/A
Ano	2020
Jurisdição	Justiça Federal de Santarém - Pará

O porto da amazense Atem's Distribuidora de Petróleo S/A foi um dos empreendimentos planejados para a área do Lago do Maicá que visa a consolidação da logística para o agronegócio no oeste do Pará. Localizado no bairro Área Verde, foi construído com diversas irregularidades, como a falta de consulta livre, prévia e informada às populações tradicionais impactadas e a omissão do tipo de carga correto de que trataria o empreendimento.

Desde o início das obras, movimentos sociais, organizações e comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas articularam-se para denunciar a construção do porto de combustíveis. Uma [carta-denúncia](#) foi divulgada pedindo providências contra a instalação: "Solicitamos que o MPF tome novas providências sobre o caso, e observe os Protocolos de Consulta construídos pelas comunidades, e, reiteramos a defesa do Lago do Maicá como território comum, importante fonte de renda,

o turismo esportivo e internacional, uma área protegida mesmo que não reconhecida por lei, de rica biodiversidade, com grandioso valor arqueológico, um pedaço da Amazônia”.

O porto está próximo a diversos territórios tradicionalmente ocupados por quilombolas, indígenas e pescadores artesanais. As comunidades quilombolas Pérola do Maicá, Arapemã e Saracura, por exemplo, estão distantes apenas de 1,7 km a 8,2 km da construção, distância inferior à estipulada pela portaria interministerial nº 60/2015 para fins de presunção de impactos de empreendimentos portuários que é de 10 km. No entanto, além dessas comunidades, os impactos podem ser incontáveis para todas as comunidades tradicionais no entorno do lago.

A partir das denúncias, o Ministério Público Federal e o Ministério Público Estadual ajuizaram duas ações: uma pedindo a declaração de nulidade da Licença Prévia nº 1.725/2019 e da Licença de Instalação nº 2.903/2019, concedidas pelo Pará à empresa em razão da ausência de consulta prévia, livre e informada aos indígenas, quilombolas e pescadores potencialmente afetados pelo empreendimento. Já na outra ACP, o requerimento pede a declaração de nulidade integral dos processos de licenciamento ambiental nº 57.607/2018 e nº 17.541/2019; a demolição das construções não autorizadas na Licença de Instalação e o estabelecimento de danos morais coletivos em razão de fraude praticada no processo de licenciamento.

Em 2020, a FOQS, por meio da assessoria jurídica popular da Terra de Direitos, requereu o ingresso em ambas as ações na qualidade de assistente litisconsorcial, para fazer parte e garantir os direitos territoriais das comunidades quilombolas atingidas pelo empreendimento. A FOQS foi aceita no processo apenas três anos depois, em 2023.

O porto da Atem's é atualmente uma obra consolidada e em atuação e os impactos do empreendimento são frequentemente relatados pelos povos e comunidades tradicionais da área do rio Amazonas. As ações estão em andamento e, em setembro de 2023, o estado do Pará manifestou-se afirmando que o porto seria de baixo impacto ambiental e por isso não precisa realizar EIA/RIMA, conforme exige a Lei nº 6.938/1981 que estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente. Além disso, o governo estadual declarou a inexistência de terras indígenas na área de influência do empreendimento.

Outro processo judicializado é uma ação penal ajuizada pelo Ministério Público Estadual contra a Atem's Distribuidora de Petróleo S/A, em razão de fraude no processo de licenciamento ambiental, uma vez que a empresa omitiu ao órgão licenciador a natureza da carga que seria transportada (petróleo e derivados), submetendo-se a processo de licenciamento para cargas não perigosas, com exigências ambientais menos rigorosas.

6. Outros empreendimentos e impactos verificados

Os impactos da instalação dos empreendimentos portuários no Tapajós estão associados a uma série de impactos de outras obras de logística e infraestrutura que não necessariamente beneficiam os povos da região. A seguir, destacamos algumas das principais obras previstas ou executadas:



Rodovia BR-163

Estado do empreendimento: finalizado

Extensão: 3.579 km

Conexão: Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, a Santarém, no Pará

A rodovia BR-163, conhecida como Cuiabá-Santarém, atravessa o país do Sul ao Norte como principal rota de escoamento da produção graneleira e pecuária do Centro-Oeste. Parte dos projetos desenvolvimentistas do período de governo militar (1964-1985), a construção da rodovia foi responsável por um acirramento da violência no campo e dos conflitos por terra ao longo da estrada. A BR 163 tem sido uma importante via não só de transporte como referência para expansão do agronegócio e agropecuária na Amazônia. A ocupação das áreas à beira da rodovia e o avanço de atividades exploratórias dos recursos naturais e da floresta, facilitados pela abertura da estrada, ocasionaram pressão ambiental e violações de direitos humanos, territoriais e étnicos de indígenas, quilombolas, povos e comunidades tradicionais.

Em 2019, fazendeiros do entorno da rodovia na cidade de Novo Progresso, no sudoeste do Pará, promoveram uma ação organizada de diversos pontos de incêndio florestal na região, que ficou conhecido como “dia do fogo”. As queimadas, junto com o desmatamento, são uma das maneiras de utilizar a terra para criação de gado ou plantação. Em muitos casos, a ocupação dessas terras por gado ou grãos é feita por grileiros para comprovar posse e regularizar essas áreas. Pela facilidade no acesso e transporte, as terras próximas à rodovia se tornam ainda mais estratégicas.

O interesse despertado por fazendeiros, produtores de soja e desmatadores é sentido pelos indígenas Kayapó, das Terras Indígenas Baú e Mekrãnotire, que são afetados pela rodovia. Em 2020, os indígenas bloquearam a BR 163 em protesto pela dificuldade de receberem compensações pelo asfaltamento da rodovia. Uma das condicionantes de compensação da obra é o Plano Básico Ambiental, que financia medidas de monitoramento dos territórios e de combate ao desmatamento. Na época do protesto, a renovação desse plano já somava um atraso de oito meses.



Ferrovia EF-170 – Ferrogrão

Estado do empreendimento: Previsto

Extensão: 933 km

Conexão: Sinop, no Mato Grosso, a Itaituba, no Pará

Como mais uma etapa importante para consolidação da cadeia logística do corredor Arco Norte, a Ferrovia EF-170, chamada de Ferrogrão, visa conectar por cerca 900 km a região produtora de grãos de Sinop (MT), no Centro-Oeste, aos portos localizados no Pará, no Norte, mais especificamente no oeste do estado na região do Tapajós, no distrito de Miritituba. A ferrovia é a principal aposta do agronegócio brasileiro para alavancar ainda mais a produção e exportação de grãos.

Iniciado em 2012 com o Programa de Investimentos em Logística (PIL), o projeto da ferrovia ganhou força quando as *tradings* agrícolas ADM, Bunge, Cargill, LDC (Louis Dreyfus) e o Grupo Maggi financiaram o projeto elaborado pela Estação da Luz Participações (EDLP). Produtoras de *commodities*, como soja, milho e algodão, são fortes interessadas em usar os portos do Norte do país para levar principalmente a soja brasileira até mercados como China, Rússia e Europa.

As etapas do projeto da Ferrogrão acumulam irregularidades. Na fase de estudos, tida como finalizada no site do projeto, foi definida como com “graves falhas” pela Justiça Federal em Belém. Mesmo assim o projeto continuou. Enviado ao Tribunal de Contas da União (TCU) em 2020, o projeto da Ferrogrão tem violado o direito à consulta prévia, livre e informada, previsto na Convenção 169, de povos indígenas e comunidades tradicionais que residem em áreas próximas ao traçado da ferrovia.

Em 2020, povos indígenas Kayapó Mekragnotire manifestaram-se contra o projeto na BR- 163, no município de Novo Progresso, cobrando o cumprimento desse direito. Além do povo Kayapó, as etnias Panará e Munduruku serão igualmente impactadas.

Leia mais sobre a resistência do povo indígena Kayapó Mekragnotire contra a Ferrogrão no artigo *Do Mato Grosso ao Pará, Ferrogrão tem sido sinônimo de falsas promessas e violação de direitos*, na coluna da Terra de Direitos no Brasil de Fato.



O projeto está paralisado desde março de 2021 por decisão liminar do ministro Alexandre de Moraes, que acatou a Ação Direta de

Inconstitucionalidade (ADI) nº 6.553 proposta pelo Partido Socialista e Liberdade (PSOL). Por atravessar a Amazônia, o traçado da ferrovia requer a alteração de limites da Floresta Nacional do Jamanxim, o que aconteceu por meio da Lei nº 13.452/2017 (decorrente da Medida Provisória nº 758/2016), que alterou os limites das áreas do parque, desrespeitando a Constituição de 1988. A Terra de Direitos e o Conselho Indigenista Missionário (CIMI) e outras organizações protocolaram pedido de *amicus curiae* para participar da ação.

A diminuição da Unidade de Conservação do Jamanxim é apenas uma das cerca de 47 áreas protegidas que poderão ser impactadas pelo projeto da Ferrogrão.

O podcast “Especial ocupação da Amazônia pelo mercado: Ferrogrão e a luta dos povos e comunidades tradicionais”, produzido em parceria entre Terra de Direitos e Le Monde Diplomatique Brasil, traz uma análise sobre esse projeto com entrevistas de especialistas e lideranças de povos indígenas. [Ouça!](#)



Complexo Hidrelétrico do Tapajós

Estado do empreendimento: Previsto

Quantidade: Cinco usinas hidrelétricas

Local: Rios Tapajós e Jamanxim, no Pará

Não é apenas a instalação de empreendimentos portuários ao longo do rio que ameaça o ecossistema, a vida e a cultura das populações que vivem em torno do rio. Os moradores da região são ameaçados com a possibilidade de instalação de cinco usinas hidrelétricas (UHs) que fazem parte do Complexo Hidrelétrico do Tapajós.

São parte desse processo as UHEs São Luiz do Tapajós, Jatobá, Jamanxim, Cachoeira do Cai e Cachoeira dos Patos. As obras estão previstas entre o Tapajós e seu afluente Jamanxim e, se executadas, devem inundar mais de 200 mil hectares de área que envolvem florestas, unidades de conservação, terras indígenas, comunidades indígenas e terras públicas em processo de regularização.

No início de 2022, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) liberou a estatal Eletrobrás e a subsidiária Eletronorte para elaborarem os estudos de viabilidade técnica e econômica das UHEs Jamanxim, Cachoeira do Cai e Cachoeira dos Patos. Os estudos podem ser entregues até dezembro de 2023.

Maior usina do complexo, a UHE São Luiz do Tapajós, prevista para Itaituba, teve o processo de licenciamento ambiental suspenso pelo Ibama em 2016. A suspensão foi baseada em recomendações do Ministério Público Federal e da Funai, que apontaram a inviabilidade do projeto que alagaria parte da Terra Indígena Sawré Muyby. O Ibama também considerou incompleto o Estudo de Impacto Ambiental apresentado pela Eletrobrás. Declarações dadas em 2022 pelo presidente da Eletrobrás revelam que a estatal estuda possibilidades de retomar o projeto de implantação da UHE São Luiz do Tapajós¹⁹.

Para viabilizar o projeto dessa e de outras UHEs, uma medida provisória de 2012 alterou os limites e reduziu 57 mil hectares de sete unidades de conservação na Amazônia. Em 2018, o Supremo Tribunal Federal declarou a medida inconstitucional, mas não reverteu seus efeitos.

A instalação das usinas hidrelétricas é vista como ameaça, pois as barragens construídas ao longo do rio alagam grandes áreas e mudam a

¹⁹ Declaração registrada em matéria publicada no site da Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <https://fgvenergia.fgv.br/noticias/eletrobras-ainda-estuda-hidreletrica-do-tapajos-mas-para-depois-de-2022-diz-ceo>.

dinâmica social e o ecossistema da região. A construção das barragens é vista com interesse pelo setor hidroviário, pois os lagos formados por essas obras poderiam possibilitar a construção de hidrovias que escoariam grãos produzidos no Mato Grosso até os portos em Santarém e Itaituba, e de lá para exportação.

Experiências anteriores na construção de UHEs mostram que as populações locais não são necessariamente beneficiadas por elas. Ao contrário: a esses empreendimentos estão associados impactos que vulnerabilizam ainda mais os povos e comunidades.

Uma das maiores fontes geradoras de energia do estado, a Usina Hidrelétrica de Belo Monte foi instalada em 2011 em meio a uma série de protestos e denúncias sobre irregularidades e violações de direitos. A construção da usina mudou a dinâmica na região. A cidade de Altamira, uma das afetadas pelo empreendimento, recebeu mais de 45 mil trabalhadores para a obra e viu o preço médio dos aluguéis triplicar em 2011²⁰. Além dos impactos na pesca da região, a construção da barragem causou o deslocamento de mais de 5 mil famílias – muitas delas não foram realocadas até hoje. Em 2019, Altamira foi indicada como a cidade mais violenta do país, segundo o Atlas da Violência.

O Pará, que segundo o Balanço Energético Nacional 2022 é o estado que mais produz energia no Brasil²¹, chegou a registrar a tarifa residencial de energia elétrica mais cara do país em agosto de 2023, segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica.

²⁰ Informações foram obtidas em reportagem do G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2011/08/obra-de-hidreletrica-faz-triplicar-preco-de-aluguel-na-regiao-de-belo-monte.html>.

²¹ Dados do Balanço Energético Nacional 2022, ano base 2021, disponível em: <https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-675/topico-638/BEN2022.pdf>.

7. Reflexões necessárias

O olhar sobre os empreendimentos portuários no Tapajós, a partir da análise dos processos de licenciamento ambiental, revela que é preciso compreender esse processo de instalação de maneira mais ampla, considerando que a atividade portuária avança sobre o território junto com diferentes iniciativas, pois é parte de um projeto maior de logística para a região.

Ainda que haja legislação farta a respeito, que estabelece uma série de procedimentos para a instalação desses empreendimentos, é preciso reconhecer que ela não tem se efetivado na prática.

É preciso entender melhor se as dificuldades no cumprimento das normas se dão pela falta de condições dos órgãos de fiscalização, por brechas da própria legislação ou mesmo pela influência indevida das empresas sobre os órgãos públicos.

O não cumprimento das regras vigentes para a instalação desses portos, a ausência de estudos de impacto ambiental, a inexistência de licenças ambientais ou, quando existem, o reiterado descumprimento de suas condicionantes, representam riscos aos povos da região e ferem o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Quando se nota um padrão na instalação de portos cujos processos de licenciamento ambiental apresentam uma série de lacunas, é preciso considerar que os impactos não são isolados, mas acumulados.

Afinal, não é possível pensar nos impactos de um empreendimento isolado sem considerar os impactos sinérgicos, ou seja, os impactos associados a uma série de obras combinadas.

Recomendações

Sobre licenciamento ambiental:

- No caso dos povos e comunidades tradicionais, incluindo-se aí os povos indígenas, quilombolas, ribeirinhos e quaisquer outras comunidades que se autoidentifiquem coletivamente, que sejam realizados procedimentos de consulta e consentimento prévio nos moldes previstos na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, anteriormente a qualquer ato ou medida que possa vir a impactar suas vidas e seus territórios. Isso quer dizer que os povos devem ser consultados antes das emissões das licenças, mesmo quando se tratar de licenciamento corretivo;
- Que sejam realizadas audiências públicas pelo estado do Pará e pelos municípios competentes para licenciamento de obras portuárias, para que dialoguem com a população sobre a atuação do poder público no controle das atividades dos portos;
- Que sejam revistos os processos de licenciamento dos empreendimentos portuários em operação para considerar os impactos atuais a grupos étnicos, levando em conta os efeitos sinérgicos que afetam as áreas direta ou indiretamente impactadas;
- Que sejam acompanhados e investigados, pelos Ministérios Públicos Federal e Estadual, os processos de licenciamento ambiental dos empreendimentos portuários no Tapajós,

para averiguação da regularidade dessas instalações e para a garantia do cumprimento das condicionantes;

- Que o Congresso Nacional não aprove o Projeto de Lei nº 2.159/2021, que flexibiliza o processo de licenciamento ambiental e fragiliza ainda mais a garantia de proteção do meio ambiente e os processos participativos das comunidades na tomada de decisões sobre empreendimentos que afetam seus territórios;
- Que seja aperfeiçoado o sistema do Cadastro Ambiental Rural, solucionando problemas como sobreposição e validação dos cadastros para garantia de segurança, principalmente de territórios indígenas, quilombolas e outros povos e comunidades tradicionais (mesmo ainda em processo de demarcação e titulação), diante de empreendimentos que representem impactos diretos e indiretos a esses territórios e aos modos de vida dessas populações.

Sobre a garantia do direito à informação, participação e reparação:

- Que seja assegurado o direito de participação ampla e informada das comunidades sobre o andamento do processo de licenciamento dos portos na região, garantindo o caráter prévio da informação;
- Que seja assegurado o princípio da centralidade do sofrimento da vítima na discussão de todas as medidas reparatórias a serem adotadas;
- Que seja reconhecido passivo socioambiental da construção irregular dos portos nas comunidades e discutidas medidas de compensação coletiva, com respeito ao patrimônio cultural imaterial das comunidades atingidas;

- Que sejam feitas atualizações pelos órgãos ambientais e Antaq em seus sítios eletrônicos para que disponibilizem melhor acesso às informações sobre empreendimentos portuários, por meio da disponibilização integral dos documentos relacionados às autorizações e licenças necessárias e da adequação dos campos de busca, de forma que empreendimentos portuários e seus respectivos documentos sejam facilmente encontrados;
- Que o Congresso Nacional aprove o Acordo Regional sobre Acesso à Informação, Participação Pública e Acesso à Justiça em Assuntos Ambientais na América Latina e no Caribe (conhecido como Acordo de Escazú) – o qual assegura a participação pública na tomada de decisões em matéria ambiental, o acesso à Justiça e a segurança de ativistas – instrumento fundamental para a garantia de uma governança ambiental e climática transparente e democrática, assim como para a garantia dos direitos das pessoas defensoras de direitos humanos ambientais;
- Que sejam fortalecidos os órgãos reguladores e de fiscalização ambiental, com recursos financeiros e humanos adequados, de forma a garantir condições para a efetividade dos processos de transparência ativa e passiva.

Sobre a fiscalização da cadeia produtiva de soja e milho na Amazônia:

- Que os portos estabeleçam salvaguardas de devida diligência de usuários/fornecedores para assegurar que os produtos não são provenientes de áreas desmatadas ou de ocupação irregular;
- Que seja determinada pela Semas a necessária complementação dos estudos ambientais apresentados pelas empresas dos portos em operação que realizam o escoamento de *commodities* produzidas na região do Tapajós, com a inclusão do componente

climático para mensurar os danos ambientais relacionados, principalmente a emissão de gases do efeito estufa de toda cadeia produtiva da soja e milho;

- Que sejam estipulados pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará (Semas) critérios objetivos para efetiva fiscalização prévia sobre os produtos a serem transportados por esses portos, como a apresentação de CAR ativo dos fornecedores, dentre outras documentações comprobatórias de origem lícita (não sendo provenientes de crimes ambientais);
- Que seja aprovado o PL nº. 572/2022, que estabelece a Política Nacional de Direitos Humanos e Empresas, para determinar a responsabilização das empresas pelas violações aos direitos das comunidades atingidas, assim como medidas para a realização da devida diligência.

Sobre o zoneamento das áreas portuárias:

- Que seja realizada consulta prévia, livre e informada aos povos indígenas e comunidades tradicionais e com ampla participação popular nos municípios de Rurópolis e Itaituba, para criação e regulamentação adequada da zona portuária de Miritituba;
- Que seja revisto o Plano Diretor do município de Santarém, com o respeito às proposições feitas durante participação popular, para retificação das Zonas Portuárias e retorno à definição das áreas no entorno do Lago do Maicá como de proteção ambiental.

8. Referências

AGUIAR, D. **A geopolítica de infraestrutura da China na América do Sul:** um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia brasileira. Rio de Janeiro: ActionAid Brasil; Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (FASE), 2017. Disponível em: <<https://fase.org.br/wp-content/uploads/2017/06/A-geopolitica-de-infraestrutura-da-china-na-America-do-Sul.pdf>>.

ANTAQ. **A norma de registro de instalações portuárias:** tire suas dúvidas. Resolução Normativa nº 13/2016. 2016.

ANTAQ. **Painel de monitoramento de instalações privadas.** Disponível em: <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZW5kYzY4MzAtMjJINC00OTg0LTlkMDUtYmVjNDI1ODAwNDgzliwidCI6IjhtINTdmNzI3LTBINWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9&pageName=ReportSection>>.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco Norte:** o desafio logístico. Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relatores Lúcio Vale, Remídio Monai; Tarcísio Gomes de Freitas, Alberto Pinheiro. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016. 392 p. – (Série estudos estratégicos; nº 6, PDF).

DE OLIVEIRA, P. DOS S. **A gestão da logística de grãos na Estação de Transbordo de Cargas da Empresa de Transportes Bertolini Ltda., no Distrito de Miritituba em Itaituba-PA:** análise de um modelo de gestão. [s.l.] Faculdade de Itaituba, 2017.

OLIVEIRA, T.; DE MELO, C. V. **Logística no Médio Tapajós: o caso de Itaituba-Miritituba**. Brasília: Inesc, 2021. Disponível em: <https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2021/03/0-caso-de-Itaituba-Miritituba_V11.pdf>.

RODRIGUES, J. C. **Portos no Tapajós: o arco do desenvolvimento e da justiça social?** [s.l.] Rio de Janeiro: Ibase, 2017.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. In: **Revista NERA**, ano 21, nº 42, Dossiê 2018, p. 202-228.

RODRIGUES, J. C. O projeto Arco Norte na Amazônia e a sua relação com o agronegócio. **Revista Casa da Geografia de Sobral**, v. 23, nº 1.999, p. 317-351, 2021.

BARROS, Márcio Júnior Benassuly. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. In: Geosul, **Dossiê Agronegócios no Brasil**, v. 34, nº 71, p. 382-406, Abril. Florianópolis, 2019.

SEMAS. **Manual de licenciamento ambiental**. [s.l.: s.n.]. Belém: Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade, 2021. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/Manual_de_Licenciamento_Ambiental.pdf>.

TERRA DE DIREITOS. **Obras portuárias e impactos sociais no Tapajós: interesses econômicos e a obscuridade de informações**. Terra de Direitos, 2, Outono 2015. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/acervo/artigos/obras-portuarias-e-impactos-sociais-no-tapajos-interesses-economicos-e-a-obscuridade-de-informacoes/16946>>.

TERRA DE DIREITOS. **No Médio Tapajós, portos avançam sobre os direitos das comunidades**. Terra de Direitos, 11 Primavera 2017. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/no-medio-tapajos-portos-avancam-sobre-os-direitos-das-comunidades/22685>>.

TERRA DE DIREITOS. **Sem licença para destruição:** Cargill e violação de direitos no Tapajós - Santarém. Santarém, 2021. Disponível em: <<https://semlicencaparacargill.org.br/assets/estudo-completo-cargill-santarem.pdf>>.

TERRA DE DIREITOS. **Sem licença para destruição:** Cargill e violação de direitos no Tapajós - Itaituba. Santarém, 2023. Disponível em: <<https://semlicencaparacargill.org.br/assets/estudo-completo-cargill-santarem.pdf>>.

VALDIONES, A. P.; THUAULT, A. (EDS.). Avaliação da transparência das informações ambientais na Amazônia. [s.l.] **Transparência Florestal**, 2019. v. nº 10.



Terra de
Direitos