

RESUMO

ENQUANTO A SOJA PASSA: IMPACTOS DA EMPRESA HIDROVIAS DO BRASIL EM ITAITUBA (PA)

FEVEREIRO DE 2021

O dossiê “Enquanto a soja passa: impactos da empresa Hidrovias do Brasil em Itaituba” reúne denúncias de impactos socioambientais ocasionados pela empresa Hidrovias do Brasil (HDB) em sua atuação na cidade de Itaituba, no Pará. Desde 2015, a empresa tem entre seus acionistas o banco multilateral de desenvolvimento Corporação Financeira Internacional (IFC), braço privado do Banco Mundial. Para receber esse investimento, a empresa fez uma série de promessas para o banco, entre elas, impedir, diminuir ou mitigar os efeitos socioambientais negativos da sua atividade na região.

A IFC exige que seus clientes cumpram os Padrões de Desempenho Ambiental e Social (Performance Standards, PSs): um conjunto de requisitos ou padrões para garantir que os projetos de desenvolvimento financiados pela Corporação não prejudiquem as pessoas ou o meio ambiente. Neste relatório, analisamos os padrões acionados, seu nível de implementação e as principais implicações ambientais e sociais do projeto e das obras da HDB na região de Itaituba.

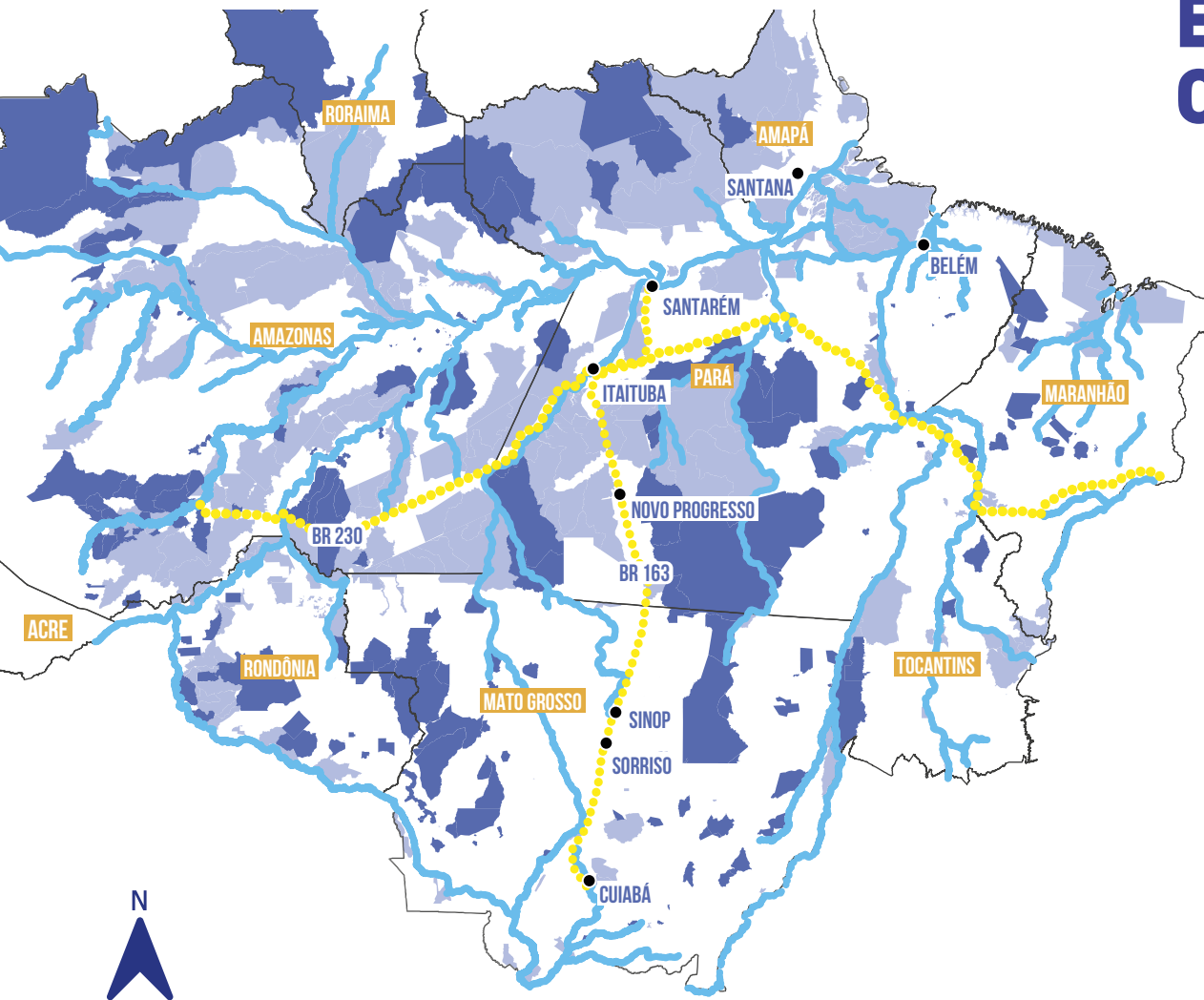
Realização:



Apoio:



O ARCO NORTE E A EXPORTAÇÃO DE COMMODITIES



A atuação da empresa Hidrovias do Brasil em Itaituba deve ser contextualizada em um projeto maior do governo brasileiro, chamado de Arco Norte, que tem como objetivo criar uma alternativa mais barata e eficiente à logística de exportação de commodities, por meio do escoamento da produção pela região norte do país. A Hidrovias é uma empresa chave neste projeto, não só por suas atuações em Itaituba, mas em todo o seu Corredor Norte. A empresa atualmente é uma das principais transportadoras de commodities, soja e milho, do Estado do Pará. Seu faturamento em 2019 alcançou o montante de R\$ 461,3 milhões de reais, 44% deste valor advindo da rota do Corredor Norte.

A região analisada no dossiê é a bacia hidrográfica do Tapajós, com foco especial no município de Itaituba e seu distrito Miritituba. Este município apresenta pouca infraestrutura no que tange a serviços públicos, mas tem apresentado crescimento significativo em infraestrutura portuária nos últimos anos. Em Miritituba, caminhões de soja e milho que chegam pela BR-163 estacionam e descarregam em Estações de Transbordo de Carga (ETC), instalações portuárias privadas construídas no município – entre elas, a ETC da Hidrovias do Brasil. As barcaças carregadas de grãos atravessam os Rios Tapajós e Amazonas até portos situados no Pará e no Amapá, onde seguem para exportação. Projetos de expansão do número de portos no Tapajós podem levar a região a ter até 20 portos nos próximos anos – hoje Miritituba possui cinco ETCs.

O QUE A HIDROVIAS DEVERIA FAZER

Cumprir todos os acordos firmados com o Poder Público

Realizar audiências públicas prévias com um diálogo significativo com as comunidades afetadas

Desenvolver e implementar estratégias de gestão para reduzir as emissões atmosféricas em todas as suas operações (RIMA)

Fazer um programa de gestão de resíduos sólidos, não só das suas operações, mas da soja espalhada pela cidade e pelo rio.

Construir uma estrada de acesso separada e uma área de espera de caminhões para redirecionar o tráfego da rodovia e minimizar os impactos sobre a comunidade do entorno.

Cumprimento do Convênio 008/2013, que prevê uma série de medidas de compensação socioambiental ao município de Itaituba, como melhorias no saneamento básico da cidade.

O QUE ELA FEZ

Não cumpriu acordos estabelecidos no RIMA. Licenças de atuação concedidas à HDB foram contestadas pelo Ministério Público Federal.

Não realizou Consulta Informada e Participativa.

Realizou audiências públicas meramente procedimentais, excluindo comunidades afetadas no processo, como as populações indígenas locais e outras comunidades tradicionais.

Espalhou “pó da soja”, que contém resíduos de agrotóxicos, cereais, solo e vegetais, carregados pelo vento para além do pátio da empresa e causam doenças aos trabalhadores

Causou danos ao Igarapé de Santo Antônio de Itaituba e dificultou a atividade pesqueira

Não cumpriu, causando dificuldade de deslocamento de transeuntes e aumento no número de acidentes de trânsito.

Cumpriu apenas 20%

OS PRINCIPAIS IMPACTOS

O principal impacto no cotidiano notado em Itaituba foi o tráfego de carretas: são observados tráfegos de até 1.500 caminhões por dia em Miritituba no período de alta da safra, ocasionando apropriação privada de estradas e ruas; poluição sonora; nuvens de poeira pelo município contendo resíduos de agrotóxicos, cereais, solo e vegetais; aumento de violência; dificuldade de deslocamento de transeuntes e aumento no número de acidentes, sendo alguns com vítimas fatais; tráfico de drogas e prostituição.

A manutenção socioeconômica dos meios de vida dos pescadores também foi prejudicada, pois a instalação dos portos em Miritituba abalou o acesso a recursos pesqueiros por parte da população local. Os cordões de isolamento e a movimentação de barcaças no rio impedem o acesso a áreas antes utilizadas pelos pescadores, agora

obrigados a fazerem trajetos mais longos para garantir o pescado, ocasionando alteração significativa da sua rotina e redução de renda. São diversos relatos de redução de estoque pesqueiro e diminuição da qualidade do peixe, além de ocorrências de espécies exóticas invasoras. Além dos impactos socioeconômicos, foram relatados impactos ambientais diretos da ação dos portos no município, como assoreamentos de igarapés e efeitos das nuvens de poeira na flora e fauna locais. De efeitos indiretos, o crescimento da exportação da soja pode levar a aumento de desmatamento. Apesar da Hidrovias do Brasil estar inscrita na Moratória da Soja, algumas limitações desse acordo são apontadas no nosso Dossiê, como o não monitoramento do desmatamento do cerrado.



MIRITITUBA PEDE SOCORRO

INDÍGENAS IMPACTADOS

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

Além de terem seus direitos constitucionais violados, os indígenas também são afetados pelo impedimento das atividades de pesca impostas pela Hidrovias e as outras empresas do complexo hidroviário. Alterações nos modos de se relacionar com o rio, um dos pilares da territorialidade Munduruku, também afetam outros aspectos da vida das comunidades, como práticas produtivas, relações de troca etc., que demandam acesso a áreas livres dos portos e trânsitos de barças.

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



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

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

RECOMENDAÇÕES

Tendo em vista a gravidade das denúncias tratados nesse dossiê e da aparente ausência da IFC no processo de fiscalização de seus investimentos, torna-se necessário o cumprimento das seguintes demandas urgentes:

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

Realização:



Apoio:

