

**CENTRO UNIVERSITÁRIO ALVES FARIA
(UNIALFA)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Nayá Sheila da Fonseca

**O CORREDOR LOGÍSTICO DO TRANSPORTE DA SOJA NO ARCO NORTE –
ESTUDO DE CASO DA AGENDA MÍNIMA DE DESENVOLVIMENTO NA
IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO MIRITITUBA (PA)**

**GOIÂNIA
2023**

**CENTRO UNIVERSITÁRIO ALVES FARIA (UNIALFA)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Nayá Sheila da Fonseca

**O CORREDOR LOGÍSTICO DO TRANSPORTE DA SOJA NO ARCO NORTE –
ESTUDO DE CASO DA AGENDA MÍNIMA DE DESENVOLVIMENTO NA
IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO MIRITITUBA (PA)**

Tese apresentada à Coordenação do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* do Centro Universitário Alves Faria (UNIALFA), para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional e Políticas Públicas.

Linha de pesquisa: Análise e Políticas de Desenvolvimento Regional

Orientador: Prof. Dr. Rafael Henrique Dias Manzi

**GOIÂNIA
2023**

Catálogo na fonte: Biblioteca UNIALFA

F676c

Fonseca, Nayá Sheila da.

O corredor logístico do transporte de soja no arco norte – Estudo de caso da agenda mínima de desenvolvimento na implantação do complexo portuário Miritituba (PA). / Nayá Sheila da Fonseca. – 2023.
106 f.: il. 30cm.

Orientador: Prof. Dr. Nilo Rafael Henrique Dias Manzi.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Centro Universitário Alves Faria (UNIALFA) – Goiânia, 2023.

1. Políticas Públicas. 2. Desenvolvimento Sustentável. 3. Infraestrutura de Transporte. I. Manzi, Nilo Rafael Henrique Dias. II. UNIALFA. III. Título.

CDU: 711.16

**CENTRO UNIVERSITÁRIO ALVES FARIA (UNIALFA)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Nayá Sheila da Fonseca

**O CORREDOR LOGÍSTICO DO TRANSPORTE DA SOJA NO ARCO NORTE
ESTUDO DE CASO DA AGENDA MÍNIMA DE DESENVOLVIMENTO NA
IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE MIRITITUBA (PA)**

Defesa em 29/03/2023

Membros da banca de defesa

Dr. Rafael Henrique Dias Manzi
Professor Orientador

Dra. Cíntia Neves Godoi
Professora Avaliadora

Dr. Pedro Araújo Pietrafesa
Professor Avaliador

**GOIÂNIA
2023**

DEDICATÓRIA

A Deus, que nos trouxe até aqui e nos guarda em seu infinito amor.

Aos meus pais Wagner e Zenaide (in memoriam) pelo tempo de nossa convivência terrena, pelo amor incondicional, pela educação e formação de nosso caráter.

Ao meu filho Hugo, companheiro de jornada, pelo apoio, compreensão e paciência.

Aos meus irmãos, que o são independentemente da genética, pelo incentivo, força e presença durante este período conturbado de nossas vidas, com nossas perdas, lutos e recomeços.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof. Dr. Rafael Henrique Dias Manzi, por quem nutro uma enorme admiração e apreço, pela atenção e paciência com que conduziu sua orientação, sempre primando pelo zelo e incentivo ao foco do trabalho.

Aos professores avaliadores, pela leitura e contribuições na fase de qualificação e que foram importantes para a elaboração desta dissertação.

Aos professores e colegas de turma do Mestrado em Desenvolvimento Regional, pela amizade e aprendizado constante ao longo desses anos.

À minha irmã, Profa. Dra. Yara Fonseca de Oliveira e Silva, pelo grande incentivo e apoio ao longo dos anos, sem os quais não teria alcançado esta conquista.

Ao Helder, com quem divido o peso e colho alegrias da vida, pela dedicação amorosa e cuidado nesta fase de caminhada.

Ao Welinton, meu amigo e sócio, pelo apoio imprescindível em minha ausência do escritório.

À Procuradoria do município de Itaituba (PA), pela concessão da licença para estudo, e aos meus colegas de trabalho, pelo apoio e incentivo.

RESUMO

O presente trabalho analisa a implementação de uma agenda mínima de desenvolvimento no âmbito da implantação do complexo portuário de Miritituba, distrito localizado no município de Itaituba, no estado do Pará, para a promoção do desenvolvimento da região a partir do cumprimento da agenda mínima estabelecida. O principal objetivo foi o estudo do planejamento para a consolidação de um novo corredor logístico envolvendo ações governamentais, tais como a regulamentação, o limite do financiamento público e as ações privadas, com o possível estabelecimento de parcerias com atores locais para sua exploração e manutenção. O estudo demonstra que as ações de planejamento devem considerar as consequências não apenas econômicas e positivas, mas também aquelas de aspecto sustentável, considerando o impacto sinérgico local. A implantação de modais de transporte proporcionam um avanço significativo para o agronegócio, além de possibilitar a geração de emprego, o que enseja a expansão de produção de outros grãos e culturas, impulsionando a competitividade interna no país. A análise buscou compreender se as políticas públicas para a construção dos modais de transportes consideraram os impactos socioeconômicos e, ainda, se os projetos estão foram discutidos de forma a abranger a população local e integrá-las a um modelo de desenvolvimento. A metodologia de pesquisa abrangeu a revisão bibliográfica, o levantamento de informações e dados estatísticos oficiais, e de indicadores econômicos que comprovassem a relevância das políticas públicas nos grandes projetos de infraestrutura logística.

Palavras-chave: Políticas públicas. Desenvolvimento sustentável. Infraestrutura de transporte.

ABSTRACT

The theme of this work is the analysis of the implementation of a minimum development agenda within the scope of the implantation of the port complex of Miritituba, a district located in the Municipality of Itaituba, State of Pará, for the promotion of the development of the region from the fulfillment of the agenda established minimum. The main objective is, therefore, planning for the consolidation of a new logistics corridor involving government actions such as regulation, limiting public funding and private actions, with the possible establishment of partnerships with local actors for its exploration and maintenance. Such actions should consider not only economic and positive consequences but also sustainability outcomes, especially with the synergic impact they will promote. The implementation of transportation modes provides a significant advance for agribusiness, therefore enabling the generation of employment, which encourages the expansion of production of other grains and crops, enhancing the country's internal competitiveness. The analysis seeks to understand whether public policies for the construction of transport modes are considering socioeconomic impacts and, furthermore, whether projects are being discussed in order to cover the local population and integrate them into a development model. The research methodology consists of a bibliographical review, survey of information and official statistical data and economic indicators that prove the relevance of public policies in large logistics infrastructure projects.

Keywords: Public policies. Sustainable development. Transportation infrastructure.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
1 CORREDORES LOGÍSTICOS NO BRASIL	
1.1 INFRAESTRUTURA PARA O DESENVOLVIMENTO DOS NEGÓCIOS	21
1.2. CORREDOR LOGÍSTICO DO ARCO NORTE	26
2 CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS	
2.1 FORMAÇÃO DE AGENDA	30
2.2 DESENVOLVIMENTO REGIONAL	32
2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS	36
3 METODOLOGIA	
3.1 NATUREZA DA PESQUISA	39
3.2 LOCAL DA PESQUISA	39
3.3 COLETA E ANÁLISE DE DADOS	42
3.4 INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	44
3.5 ANÁLISE DA AGENDA PÚBLICA	47
4 A AGENDA MÍNIMA DE DESENVOLVIMENTO NA IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE MIRITITUBA	
4.1 O PAPEL DOS ATORES LOCAIS, CONSELHOS, ÓRGÃOS FISCALIZADORES E MINISTÉRIO PÚBLICO	50
4.3 A DEFINIÇÃO DE ITENS DE POLÍTICAS PÚBLICAS DA AGENDA MÍNIMA DE DESENVOLVIMENTO	57
4.4 MONITORAMENTO DAS AÇÕES	67
CONSIDERAÇÕES FINAIS	70
REFERÊNCIAS	77
ANEXO 1	85
ANEXO 2	96
ANEXO 3	104

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Corredores logísticos no Brasil

Figura 2 - Infraestrutura, serviços e instituições nos corredores logísticos

Figura 3 - Corredor logístico do Arco Norte

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Estações de transbordo de cargas em Miritituba (PA), 2020

Imagem 2 - Manifestação popular no distrito de Miritituba

Imagem 3 - Manifestação do Movimento dos Atingidos por Barragens – MAB

Imagem 4 - Manifestação dos Munduruku no distrito de Miritituba

Imagem 5 - Pátio de Triagem em Miritituba

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Famílias inscritas no CadÚnico e no Bolsa Família – 2020

Tabela 2 - Vínculos empregatícios totais e por sexo no emprego formal

Tabela 3 - Vínculos empregatícios formais por grande setor - 2019

Tabela 4 – Nível de escolaridade no Pará, na região do Tapajós e em Itaituba - 2020

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Geração de empregos formas no município de Itaituba (PA)

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

AAI – Avaliação Ambiental Integrada

ACF – Advocacy Coalition Framework

AID – Área de Influência Direta

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

ATAP – Associação dos Terminais Portuários de Uso Privativo e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós

ATOC – Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tocantins

AMPORT – Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica

APROSOJA – Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso

CNEFE - Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos

CNT – Confederação Nacional do Transporte

CRAS – Centro de Referência e Assistência Social

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ETC – Estação de Transbordo de Cargas

FAPESPA – Fundação de Pesquisa do Estado do Pará

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFPA – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará

MAB - Movimento dos Atingidos por Barragens

MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

MDS – Ministério do Desenvolvimento Social

OIT – Organização Internacional do Trabalho

PIC – Projetos Integrados de Colonização

PIN – Programa de Integração Nacional

SEMAS – Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade

SPA – Secretaria de Política Agrícola

SITRI – Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itaituba

TCU – Tribunal de Contas da União

TUP – Terminais Portuários de Uso Privativo

WEF – World Economic Forum

WCDE – World Commission on Environment and Development

INTRODUÇÃO

A partir da década de 1990, a intensificação do processo de globalização aumentou a importância dos aspectos relacionados à competitividade de um país na economia global. Para o Brasil, a globalização econômica resultou em uma maior possibilidade de ampliar o seu mercado externo, principalmente devido ao potencial de produção de *commodities* internacionais relacionadas ao agronegócio.

Os diferentes meios de transporte foram agrupados para tornar possível o fluxo de cargas, passando por pontos, instalações, localidades e terminais que têm importantes papéis para garantir sua eficiência. A logística utilizada na movimentação de cargas ensejou uma intrincada rede de apoio e conectividade, adquirindo diferentes características e variações conforme o local e a tecnologia utilizada para o transporte.

Os grandes empreendimentos no setor de transporte de grãos representam um avanço significativo para a redução do valor e do prazo de entrega, e para uma melhor qualidade dos produtos exportados, o que, em termos de concorrência, torna o Brasil um país cada vez mais competitivo no ~~contexto~~ mercado global. A importância de cada unidade ou terminal logístico de transporte agrega outros serviços que surgem com sua instalação e funcionamento, o que torna relevante a análise de seu potencial para o desenvolvimento regional, uma vez que se configura não apenas como um porto ou uma unidade de passagem de carga.

Porter (1989 p. 23) enfatiza que, além dos elementos de infraestrutura, também é imprescindível que sejam encontradas outras estratégias de competitividade. Quanto a esse aspecto, ressalta-se que a eficiência do transporte multimodal depende de organização e gestão, fatores que irão determinar a rivalidade interna entre as empresas produtoras, destacando-se aquelas que possuem maior capacidade de planejamento e execução, o que requer conhecimentos técnicos específicos e uma sinergia com os serviços envolvidos, sejam eles públicos ou privados.

Nesse sentido, a temática que envolve políticas públicas e infraestrutura de transportes e de logística é um tema fundamental para a inserção internacional do

Brasil, por diversos motivos. Dentre eles, ressalta-se a qualidade da infraestrutura e dos serviços logísticos de transportes no Brasil, temas que são debatidos desde o período colonial, ou seja, historicamente constituem um desafio para o aumento da competitividade do país no mercado externo.

A prevalência do transporte rodoviário em um país de dimensões continentais e a existência de uma infraestrutura deficiente acarretam, todavia, uma perda de competitividade do país. No caso de *commodities* como a soja, o caso ainda é mais emblemático, em virtude da ineficiência do modal rodoviário para transportar a produção até os portos de onde serão enviadas ao exterior (MARTINS; CAIXETA FILHO, 1999, p. 58).

O World Economic Forum (WEF) elaborou um *ranking* global para mensurar a competitividade entre as nações a partir de diversas variáveis, dentre as quais a infraestrutura de transportes. No relatório de 2019 da organização, foi atribuído ao Brasil um *score* total de 61 pontos (0 – 100), que colocou o país na posição 71 no *ranking* global, constituído por 141 países. Um dos pilares para mensurar a competitividade de um país é o item de infraestrutura, que inclui diversos subitens específicos. No caso do subitem infraestrutura de transporte, o Brasil recebeu a nota 45.6, que resultou na posição 85 no *ranking* global.

No que diz respeito à infraestrutura de transportes, portanto, o Brasil está em uma posição intermediária em nível global, mas abaixo da própria média em outros indicadores em que o país foi avaliado. Vale lembrar que a infraestrutura de transportes é um item fundamental para impulsionar a competitividade global do país, sobretudo quando se leva em conta a dimensão geográfica de seu território.

Outro aspecto que ressalta a importância da infraestrutura de transportes decorre da própria centralidade do tema para o governo brasileiro. Por isso, com o intuito de apresentar uma visão panorâmica e diagnóstica acerca dos principais corredores de transporte no Brasil, o governo federal lançou o projeto Corredores Logísticos Estratégicos, que constituem rotas por onde são transportados mercadorias e serviços que conectam produtores e consumidores (BRASIL, 2017). No caso da soja, o corredor logístico do Arco Norte é uma infraestrutura fundamental para a exportação da produção proveniente principalmente do Centro-Oeste. Até o momento, foram realizados diversos *workshops*, diagnósticos

e reuniões com o setor privado para definir a atuação do setor público como promotor da infraestrutura.

A importância desses corredores logísticos está também relacionada à promoção do desenvolvimento regional, pois, além de ampliar a conectividade entre as regiões, são importantes para impulsionar o próprio desenvolvimento econômico, principalmente nas regiões de cargas e descargas entre transportes multimodais.

É importante destacar que, para que surta efeitos positivos – e não apenas do ponto de vista da competitividade no mercado externo –, a logística de transporte deve levar em conta as políticas públicas locais, tendo como principais atores os governos que buscam tratar da regulação dos diversos problemas e contradições que porventura venham a surgir ao longo de sua implantação e funcionamento. Tal processo pode ser conflituoso, pois envolve algumas variáveis, tais como os investimentos, as oportunidades, as dificuldades e os diferentes grupos sociais, assim como os interesses privados e públicos. Assim, as políticas públicas devem almejar que os ganhos sejam compartilhados com as regiões por onde passam os corredores logísticos.

Assim, é possível identificar que a política pública deve estar correlacionada com territórios, sujeitos e contextos sociais, de modo a delimitar as relações de poder e a influência nas decisões que possam trazer resultados positivos ou mesmo drásticos para o desenvolvimento regional. Sob esse aspecto, a análise das políticas públicas na implantação do corredor logístico da soja no Arco Norte e, especificamente, no distrito de Miritituba (PA) traz elementos intrínsecos que precisam ser identificados, considerando os interesses macroeconômicos envolvidos.

Por último, ressalta-se que a maximização dos recursos destinados aos corredores logísticos para a promoção da competitividade nacional e o desenvolvimento local depende em grande medida do planejamento, execução e acompanhamento das políticas públicas. Como observa Secchi (2013), as políticas públicas devem ser planejadas, executadas e avaliadas a partir de uma lógica sequencial denominada de *policy cycle*, que permite articular aspectos de planejamento, execução e avaliação, com o objetivo de maximizar os recursos econômicos aplicados à política pública.

Nesse sentido, esta dissertação traz como tema central o desenvolvimento regional com ênfase na agenda mínima estabelecida pelas políticas públicas a serem implementadas na instalação das estações de transbordo de cargas do complexo portuário do distrito de Miritituba, localizado no município de Itaituba, no estado do Pará. Questiona-se: as ações definidas pelos atores locais (Município, Estado, associações) e empresas privadas estão sendo cumpridas de acordo com a “agenda mínima” estabelecida pelos diversos participantes públicos e privado?

É importante analisar, ainda, quais atividades adicionais propiciadas pelos terminais portuários ou unidades de carga e descarga podem também trazer diferentes desafios ao campo social e demográfico. Isso ocorre porque, apesar de estimular a prestação de serviços de apoio, a maioria desses projetos logísticos é realizada sem a real noção do impacto local, seja quanto ao aspecto socioeconômico, seja quanto à própria alteração da infraestrutura local e da adequação às demandas do crescimento populacional.

Este trabalho é dividido em quatro capítulos. O primeiro capítulo contextualiza a temática dos corredores logísticos em âmbito geral e, em especial, o do denominado Arco Norte, e a importância dessa nova rota da soja que alia o transporte rodoviário, o hidroviário e, ainda, o planejamento de um modal ferroviário.

O segundo capítulo tem como objetivo conceituar e subsidiar a pesquisa acerca do desenvolvimento regional e de políticas públicas, a fim de identificar a relação desses importantes temas na formação de uma agenda de ações para a região estudada.

O terceiro capítulo apresenta a metodologia do trabalho delimitada ao longo da pesquisa e foi dividido em subitens que definem as questões e o delineamento do objeto de estudo, além de apresentar informações sobre a coleta de dados. A pesquisa foi essencialmente bibliográfica e documental, abrangendo informações e indicadores para delinear o contexto do planejamento e execução do complexo portuário estudado.

O quarto capítulo analisou a formação da agenda mínima na instalação do modal logístico no distrito de Miritituba (PA) e apresenta os itens estabelecidos como prioritários. Ainda nesse capítulo, é apresentada uma análise sobre o monitoramento dessas ações e identificados os principais problemas que comprometeram o cumprimento ou a necessidade de substituição de itens.

As considerações finais trazem uma avaliação do desenvolvimento regional sob a ótica do estudo realizado e sugestões para o fortalecimento institucional e planejamento coordenado.

1 CORREDORES LOGÍSTICOS NO BRASIL

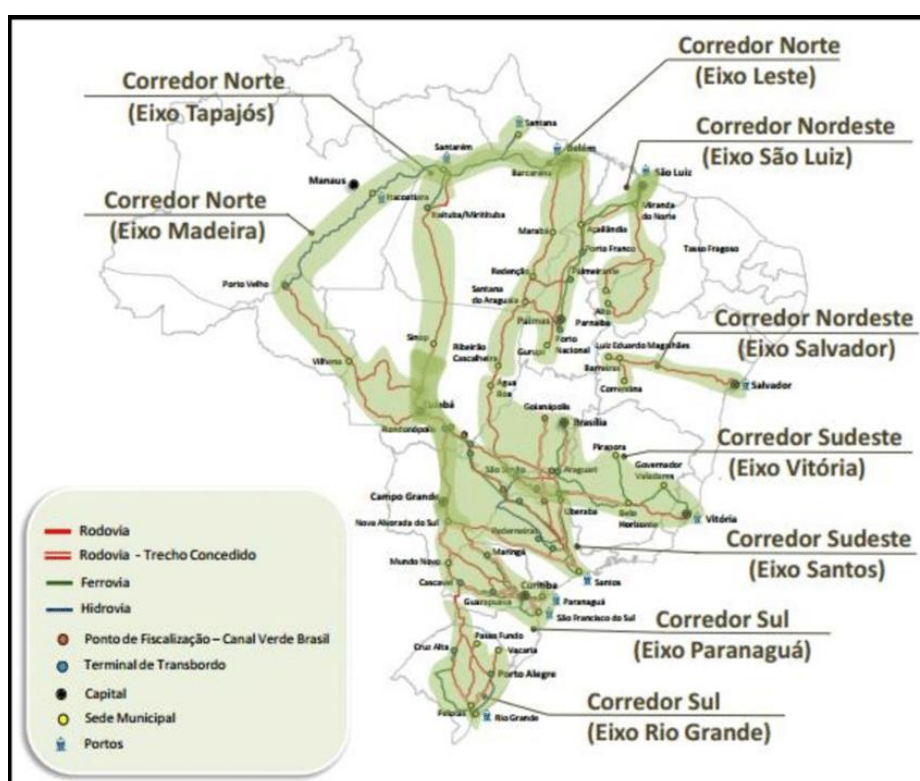
1.1 INFRAESTRUTURA PARA O DESENVOLVIMENTO DOS NEGÓCIOS

Os corredores logísticos são caracterizados pelos seus usos para o deslocamento dos principais produtos da economia brasileira. As mercadorias, por sua vez, são selecionadas pelo volume da carga transportada e pelo valor da receita advinda da exportação.

Os corredores estratégicos de desenvolvimento são lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores, servindo-se de um complexo feixe de facilidades econômicas e sociais. Entre as quais, salienta-se, em sua função indutora do desenvolvimento, a existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes. Esse sistema é composto de rotas modais e multimodais que viabilizam o transporte de cargas produzidas em sua área de influência. Usualmente, desde 1971, vem sendo denominado esse conjunto de rotas de transportes, com suas facilidades, de corredor de transporte, pois para ele convergem as movimentações ou fluxos de cargas que ali se processam ou entram e saem de sua área de influência, observando-se, nesse aspecto, que é perfeitamente plausível determinadas regiões pertencerem à área de influência de mais de um corredor (GEIPOT, 2002, p. 21).

No Brasil, a distribuição espacial de transportes revela uma predominância do modo rodoviário, bem como sua concentração na região Centro-Sul, com destaque para o estado de São Paulo (IBGE, 2019). Conforme dados do Banco Nacional de Desenvolvimento Social de 2017 (BNDES), a matriz de transporte correspondeu na época do estudo a 64,9 % do rodoviário, 14,9% do ferroviário, 15,7% do aquaviário e menos de 5% dos modos aéreo e dutoviário. Essa predominância pelo modo de transporte rodoviário para a movimentação de cargas em longas distâncias gera altos custos para a logística, devido à falta de qualidade da infraestrutura (física e de gestão) e dificuldades de integração racional do fluxo logístico entre o transporte rodoviário e os demais modos (BNDES, 2017).

Figura 1 - Corredores logísticos no Brasil



Fonte: Rodrigues (2016).

O planejamento de políticas públicas para a transformação da área de influência onde estão ou serão inseridos projetos logísticos de transporte é fundamental para seu desempenho, considerando um desenvolvimento inclusivo, que agregue as vocações locais e mantenha a qualidade de vida de suas populações originárias ou derivadas da migração impulsionada pelas próprias obras de instalação.

Nessa linha, compreender o espaço regional, as relações de trabalho, os indicadores sociais e a governança local é indispensável para um desenvolvimento real. Por outro lado, os benefícios gerados por uma cadeia logística de transporte não podem ser mensurados apenas pela sua capacidade de tornar o preço competitivo no mercado global, pois deve-se considerar o equilíbrio econômico e social para as localidades afetadas por sua implantação.

Como o objetivo deste capítulo é a revisão de trabalhos científicos que tratam do tema das políticas públicas implementadas nos projetos de infraestrutura de transporte de cargas, procede-se inicialmente a um levantamento de teorias que fundamentem a linha da pesquisa, com vistas a identificar e

comparar os estudos já realizados e os diferentes padrões de pesquisa relevantes para a problemática apresentada.

Os grandes projetos de infraestrutura estão intrinsecamente relacionados com o desenvolvimento sustentável e as políticas públicas previstas em sua implantação, tema que vem sendo discutido com ênfase no meio acadêmico, considerando a esperada aplicação de conceitos e planejamentos que objetivem a mitigação de impactos sociais e ambientais.

Consoante Rodrigues (2016, p. 34), a partir dos fluxos de *commodities* pelos portos paraenses há um processo de territorialização e coordenação dos circuitos espaciais produtivos globais, por meio de *trading companies*, empresas de comercialização especializadas em exportação. Sobre essas, afirmam Castillo e Frederico (2010, p. 24):

Essas grandes empresas do agronegócio dominam, cada vez mais, o beneficiamento (classificação, limpeza, secagem), a assistência técnica, o processamento agroindustrial, o mercado de fertilizantes, o mercado de sementes, o armazenamento, o financiamento da produção, a comercialização e a exportação. Controlam indústrias processadoras, armazéns e silos, empresas de colonização, empresas de comercialização de produtos agrícolas e seus derivados; atuam no transporte rodoviário, ferroviário, fluvial e marítimo, possuem terminais em portos fluviais e marítimos, centros de distribuição, escritórios exportadores, postos avançados de compra de grãos; fornecem crédito de custeio e investimento, prestam assessoria técnica a produtores conveniados, estabelecem parcerias com empresas de logística entre outras ações que variam segundo as especificidades do circuito de cada produto (os complexos soja, algodão, laranja, café e cana-de-açúcar estão entre os mais importantes).

Ainda conforme Castillo e Frederico (2010), o Estado brasileiro figura como grande mediador e jogador, sendo que a Amazônia e o estado do Pará, ou mais especificamente o oeste do Pará, compõem uma região protagonista na canalização de investimentos em logística portuária. Os autores destacam que o estado do Pará possui atualmente uma carteira de investimentos na área de logística superior a 22 bilhões de reais. Os investimentos apontam que o agronegócio no Pará – com a produção de complexos portuários graneleiros de transbordo em Itaituba e tendo Barcarena como plataforma de exportação – seria a melhor alternativa para a formação de cadeias produtivas e corredores logísticos mais eficientes e eficazes (CASTILLO; FREDERICO, 2010).

As projeções do agronegócio para 2029/2030 indicam que haverá um expressivo aumento na produção de soja, conforme estudos realizados pela Secretaria de Política Agrícola (SPA), do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA, 2020). Portanto, a expansão de cadeias logísticas respalda a necessidade de compreensão do aperfeiçoamento de suas instalações.

A infraestrutura para o escoamento de soja é composta por portos, armazéns e terminais especializados, ademais, a reduzida infraestrutura de apoio ao transporte do grão é considerado um gargalo do setor, conforme pontuam Dubke e Pizzolato (2011). De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2021), uma parte da produção é destinada ao mercado interno, sendo enviada por transporte rodoviário primeiro para armazéns ou indústrias de processamento e posteriormente para o consumidor final, o que torna a área de exportação um desafio para inserir o Brasil no competitivo mercado externo.

A CNT apontou que o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do transporte no primeiro trimestre de 2022, em relação ao mesmo período de 2021, foi de 11,7%. Na comparação entre as áreas acompanhadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o cálculo do valor de todos os bens e serviços produzidos no país, o setor ficou atrás apenas de “outras atividades de serviços”, cujo percentual foi de 13,6%. Em relação ao trimestre imediatamente anterior, o PIB do setor também apresentou crescimento, de 3,0% (CNT, 2021).

Os investimentos na área de exportação de produtos brasileiros são prioritariamente compostos por *commodities* agrícolas, cujo mercado é acompanhado pela Bolsa de Valores de Chicago. Assim, a pressão para definir a margem de lucro passa pela redução dos custos fixos com a logística e, por consequência, pela violação de direitos locais.

Um dos principais problemas do transporte da soja é o estado de conservação das rodovias, o que leva a uma enorme perda anual de grãos até a unidade final de escoamento. Além dos problemas rodoviários, as malhas de transportes ferroviários e hidroviários também apresentam sérias deficiências.

Kussano e Batalha (2012) relatam que os custos da logística de transporte estão diretamente ligados aos problemas de infraestrutura, incorrendo no

aumento nos custos dos produtos brasileiros, e prejudicando a competitividade no mercado interno e externo. No Brasil existem três principais modais de transporte: o rodoviário, o ferroviário e o hidroviário, e, segundo os autores, esse último modal tem maior eficiência na movimentação de cargas, embora demande um prazo mais longo para o transporte e dependa de fatores locais, tais como o clima e a posição estratégica. O modal rodoviário atende o transporte de curtas e médias distâncias, possui boa flexibilidade, facilidade de integração e alta disponibilidade; contudo, existe um fator determinando para a busca por outros modais alternativos, que é o alto valor em relação à distância (KUSSANO; BATALHA, 2012).

Dados do Ministério do Transporte apontam que em 2017 as rodovias transportaram 237,7 milhões de toneladas de carga referente à produção agrícola, enquanto as ferrovias transportaram 30 milhões de toneladas de soja e de farelo de soja e 18 milhões de toneladas de outros grãos agrícolas, que, somados, corresponderam a apenas 8,94% do total da carga transportada por esse modal. No que tange ao transporte aquaviário, a navegação interior movimentou 16,96 milhões de toneladas de soja e milho (46,2% do total da carga movimentada por este segmento) (MTPA, 2018).

O transbordo de cargas é feito em terminais ou estações (ETCs), que são estruturas que possuem a finalidade de convergir fluxos. Esses terminais estão localizados em pontos de passagem de modais de transporte e podem se tornar locais concentradores de atividades econômicas correlatas, produzindo empregos diretos e indiretos. Em termos gerais, os ETCs podem ser definidos, conforme o estudo realizado pela CNT (2018), como locais onde as cargas são manuseadas e reorganizadas ao longo do processo de transporte. Por isso, devem possuir equipamentos de carga e descarga, locais para acomodar os veículos e área para manejo e armazenamento das mercadorias. As características de cada um desses elementos variam conforme os modais e os tipos de carga que está sendo transportada.

Prochnik e Hagenauer (2000) entendem que as cadeias produtivas resultam da crescente divisão do trabalho e maior interdependência entre os agentes econômicos. Por um lado, as cadeias são criadas pelo processo de desintegração vertical e especialização técnica e social; por outro lado, as

pressões competitivas por maior integração e coordenação entre as atividades, ao longo das cadeias, reforçam as articulações entre os agentes.

A prestação de serviços nos terminais de transbordo pode ser variada e está relacionada com as funções de escoamento do produto por via fluvial, marítima ou ferroviária. Dentre os serviços estão o de alojamento de caminhões, armazenagem (silos), montagem de produtos, oficinas mecânicas, aluguel e venda de equipamentos, por exemplo.

O planejamento para um modal de transporte sustentável, do ponto de vista socioeconômico e ambiental, perpassa pelo estudo teórico e análise dos dados disponíveis para que se encontrem soluções e alternativas viáveis e, ainda, para ultrapassar os entraves políticos administrativos da região onde será implantada.

1.2 O CORREDOR LOGÍSTICO DO ARCO NORTE

Diante do aumento da produção de *commodities* no Centro-Oeste em direção ao Norte, os corredores logísticos do Arco Norte tornaram-se extremamente estratégicos. A inserção de novos modais hidroviários, com custo baixo de deslocamento, estimulou investimentos de grandes projetos como os instalados no complexo portuário de Miritituba, no Pará.

O transporte da soja no Brasil é baseado principalmente em estradas, e os altos custos de logística dificultam a competitividade das exportações. Tal situação ensejou, como visto anteriormente, a viabilidade do transporte multimodal, aproveitando as potencialidades geográficas nacionais e mediante uma relação bastante intrincada entre o setor público e privado, governanças locais e regulamentação.

Assim, o Arco Norte integra eixos rodoviários, fluviais e ferroviários para o escoamento estimado de 40 milhões de toneladas de grãos do Centro-Oeste até 2020, com redução aproximada de até 34% no custo atual do frete. Esses números demonstram, por si sós, a importância do transporte multimodal para o país e para a competitividade na exportação de grãos.

Para Albuquerque *et al.* (2011), o Brasil se encontra em uma longa fase de transição tecnológica e reestruturação econômica e social, na qual as variáveis-

chave são a incorporação de inovações estratégicas no tecido produtivo, a qualificação dos recursos humanos e a adaptação institucional, seja de empresas privadas, seja de entidades públicas. Todos esses componentes decisivos, conforme os autores, devem ser atendidos por uma política de ajuste apropriada aos seus contextos territoriais.

O novo corredor logístico do Arco Norte integra o modal rodoviário ao aquaviário, existindo, ainda, a previsão de um modal ferroviário, com o projeto da construção da EF-170 que ligará Sinop a Miritituba, seguindo o traçado da BR-163 e passando por sete municípios dos estados de Mato Grosso e Pará. A ferrovia poderá tornar ainda mais competitivo o custo do transporte da soja para a exportação, consolidando o Norte do país como uma via eficiente para o desenvolvimento econômico nacional.

Figura 3 - Corredor logístico do Arco Norte



Fonte: Aprosoja (2019).

As ETCs instaladas às margens do rio Tapajós, no distrito de Miritituba, município de Itaituba, no Pará, têm como finalidade o transbordo de cargas provenientes do Centro-Oeste do país, via transporte rodoviário (carretas bitrens), para o transporte fluvial por meio de barcaças. As cargas seguem até os portos de Barcarena (PA) ou de Santana (AP), para, então, serem colocadas em navios para serem exportadas.

A estimativa atual de movimentação de cargas por meio rodoviário é de aproximadamente 15.000 caminhões/dia (MORAIS, 2019), no período de alta safra da soja, o que enseja uma série de demandas estruturais, tais como alojamento, postos de triagem, logística de descarga e fiscalização de aproveitamento de grãos.

Imagem 1 - Estações de transbordo de cargas em Miritituba (PA), 2020



Fonte: AMPORT (2019).

O impacto gerado pelo fluxo de caminhões no distrito de Miritituba, assim como toda a infraestrutura criada para alojamento, carga e descarga da soja, além dos complexos portuários, ocasionou mudanças significativas no cenário local. Eclodiu, assim, uma série de problemas, advindos do crescimento urbano desorganizado e de uma infraestrutura deficitária para atender às demandas da população local e sazonal.

Indiscutivelmente, a maior transformação decorrente da instalação do complexo portuário atingiu a infraestrutura, ocasionando a necessidade de revisão do Plano Diretor Municipal, que não incluía o distrito de Miritituba, cuja localização está na margem esquerda do rio Tapajós, em oposição à sede do município, com seu centro comercial, hospitais, universidades, órgãos públicos, bancos e todo aparato necessário para atender os munícipes. Assim, em curto prazo, o distrito de Miritituba sofreu uma expansão populacional, com a criação de uma zona industrial e de novos bairros, sem que houvesse equipamentos básicos para mitigar os impactos a serem gerados com a implantação das ETCs.

2 AGENDA, DESENVOLVIMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS

2.1 FORMAÇÃO DE AGENDA

O estudo da formação de agenda de políticas públicas no Brasil, conforme Hochman, Arretche e Marques (2007), teve seu efetivo início na década de 1980, quando as ciências sociais passaram a analisar o tema. O foco recaiu na administração pública, em suas conexões com o sistema político e com a sociedade. Naquele período, houve forte influência do marxismo e do estruturalismo na formulação dos estudos.

Conforme Farah (2013), uma pesquisa sobre a formulação da agenda do Estado já havia sido realizada na década de 1960, mas a questão perdeu impacto porque foi concentrada na eficiência e nas técnicas administrativas. Conforme a autora, no início dos anos 2000, o campo da administração pública aproximou-se da análise de políticas como resultado de uma expansão sem precedentes do ensino de graduação e pós-graduação em políticas públicas e áreas afins, tais como gestão pública, gestão social e gestão de políticas públicas.

A autora também sustenta que a maioria dos trabalhos científicos não utiliza uma avaliação mais profunda sobre os múltiplos fluxos, não explicando, portanto, a dinâmica de mudança de agenda, problemas, política e atores. Por outro aspecto, alguns cientistas, ao analisarem uma agenda de políticas, baseiam-se no modelo de múltiplos fluxos, usando-o efetivamente como modelo analítico para explicar as principais mudanças (FARAH, 2013).

Farah (2013) também observa que muitos pesquisadores não têm o objetivo de investigar processos de formação da agenda ou de formulação de políticas; são estudos que focalizam atores, ideias e instituições políticas e que, para isso, usam os conceitos de múltiplos fluxos e de equilíbrio pontuado. Nesse caso, são frequentes as combinações dos conceitos da literatura sobre agenda com outros autores associados ao pós-positivismo e à virada argumentativa. Alguns estudos também usam o conceito de *Advocacy Coalition*

Framework (ACF) (modelo de coalizões de defesa) para esse fim, combinando conceitos de múltiplos fluxos, equilíbrio pontuado e ACF (FARAH, 2013).

Esses resultados levam a concluir que a pesquisa sobre a agenda de políticas públicas vem se expandindo em nível de pós-graduação e que os modelos teóricos de agenda, especialmente o modelo de múltiplos fluxos, tiveram uma inserção significativa nesses trabalhos. Em geral, as pesquisas sobre agenda no Brasil consistem em estudos de caso dedicados à pesquisa de políticas setoriais, muitos dos quais se baseiam em conceitos teóricos de agenda, combinando-os com outros conceitos e com elementos do contexto histórico e institucional da política pública em análise. Poucos estudos, no entanto, são transformados em artigos, o que acaba dificultando o acúmulo de conhecimentos e os avanços nesse campo no Brasil.

A formação de uma agenda de desenvolvimento, de acordo com Secchi (2009), é tratada como um conjunto de temas ou de problemas que em um determinado momento são colocados ou considerados importantes. Para o autor, no entanto, a agenda deve ser entendida como um elemento estratégico quando consegue permear um programa de governo. Nesse caso – explica ele – existe a agenda formal, que seria a agenda institucional e nela estão contidas as questões já tornadas constantes no enfrentamento público.

Na agenda política encontram-se os temas tidos como importantes a serem enfrentados pela classe política. Não é incomum, segundo Secchi (2009), a imposição da agenda da mídia, uma vez que os meios de comunicação, motivados por diversas forças, tentam impor temas. O autor esclarece, todavia, que quase sempre são temas momentâneos e que ganham destaque por algum tempo e depois tendem a desaparecer.

Cobb e Elder (1983) apresentam três condições importantes para que um problema consiga entrar na agenda política, pois é ela que irá determinar os rumos intervencionistas: primeiro, a situação passa por um momento de chamar a atenção dos grupos que irão produzir a intervenção, para que a situação seja percebida como importante como problema a ser solucionado. Para isso, é necessário que seja conclamada a participação dos cidadãos interessados na execução da política pública, mas, por vezes, o envolvimento de grupos de interesse e a mídia também é recomendável.

O segundo ponto apresentado pelos autores trata da questão que é destacada como problema e que precisa ser passível de solução. Para eles, é necessário demonstrar a admissibilidade de uma ação intervencionista para modificar a situação atual, isto é, deve-se mostrar sua importância acima de tudo. E por último, para tornar um problema público motivo para uma ação efetiva do governo, a questão precisa estar circunscrita no ciclo de ação que pertence à responsabilidade pública. Ou seja, não basta apontar o problema; ele tem de ser reconhecido e apresentado como de competência dos entes governamentais para se constituir de fato em uma política pública. Esclarecem ainda Cobb e Elder (1983) que entrar na agenda política não significa resolver o problema, pois a dificuldade para manter um problema reconhecido como público é um exercício contínuo.

Os autores mostram a tipologia das agendas e como elas são constituídas, mas não as apresentam como a salvação de uma questão. Para eles, a luta política para que seja dada atenção a um problema, e não a outro, passa por uma discussão relativamente simples. Por exemplo, se o orçamento público não consegue suprir todas as necessidades sociais, é preciso eleger o que será contemplado e, mais do que isso, elencar o que de fato será alvo de políticas públicas (COBB; ELDER, 1983).

2.2 DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Como visto anteriormente, o distrito de Miritituba está localizado no município de Itaituba (PA) e, por sua localização geográfica e oportunidades logísticas vislumbradas na última década, tornou-se um atrativo nacional para investimentos em infraestrutura de escoamento de produção e aproveitamento de abundantes recursos naturais, com a instalação de grandes empreendimentos de infraestrutura.

Ocorre que desde 2010, as políticas públicas municipais, considerando o município de Itaituba como cidade polo regional, estão condicionadas ao recebimento de um percentual do Fundo de Participação dos Municípios¹ inferior

¹ O Fundo de Participação dos Municípios (FPM) é a maneira como a União repassa verbas para os municípios brasileiros, e cujo percentual, dentre outros fatores, é determinado principalmente pela proporção do número de habitantes estimado anualmente pelo IBGE.

à realidade demográfica. O Censo do referido ano apontou uma redução populacional no município de Itaituba, identificando sua população em 97.000 habitantes, o que não correspondia a realidade à época, uma vez que no Censo anterior havia indicado uma população de 120.0000 habitantes. Para nortear a linha temporal, o complexo portuário de Miritituba iniciou o licenciamento das estações de cargas em 2012.

O desenvolvimento regional é um tema importante para o Brasil, que tem uma grande diversidade de regiões e inúmeros desafios a serem enfrentados. Vários autores brasileiros têm contribuído para o debate sobre o assunto, trazendo diferentes perspectivas e propostas para impulsionar o crescimento e a inclusão social nas diversas áreas do país. Barros (2014), por exemplo, afirma que o desenvolvimento regional deve ser visto como um processo de transformação social e que é necessário considerar as particularidades regionais na formulação de políticas públicas.

O autor enfatiza a necessidade de um planejamento estratégico para o desenvolvimento regional, que, segundo ele, deve ser feito de forma participativa e descentralizada, envolvendo os atores locais e considerando as especificidades de cada região. Barros (2014) também destaca a importância da articulação entre as diversas políticas públicas para o alcance de resultados efetivos.

É importante que se destaque a necessidade de interlocução entre os níveis de governo para o desenvolvimento regional e a identificação de políticas públicas que promovam a competitividade e a inovação nas regiões menos desenvolvidas. Não se deve desconhecer, ainda, a relevância da participação da sociedade civil no processo de planejamento e implementação dessas ações. O desenvolvimento sustentável pressupõe, portanto, um planejamento regional integrado, e não apenas concentrado na estratégia de solução econômica para um determinado setor. Tal visão requer a conjunção de esforços para uma gestão institucional que promova a participação de atores reais, que entendam a realidade e necessidades locais.

De acordo com Garofoli (1994), os modelos de desenvolvimento abrangem a transformação da economia e da sociedade local em prol do desenvolvimento, e são consequências de pelo menos três grupos de fenômenos: **externos**, que incidem profundamente na estrutura produtiva e social local, como decorrência do

estabelecimento de um novo empreendimento (de relativa dimensão) de empresas externas; **locais**, que colocam em movimento um processo de transformação da economia local, como o aparecimento de um novo empreendimento, a aplicação de conhecimentos técnicos externos em recursos locais específicos, o que proporciona uma valorização dos recursos locais de mercado; e **reações a mudanças externas** (tecnológicas e organizativas), por meio de projetos de desenvolvimento local, prevalecendo o uso de instrumento de regulação social e com um processo de valorização de recursos locais que, preponderantemente, não passam pelo mercado, e sim por formas de cooperação/colaboração entre empresas.

Os fatores apresentados, ainda conforme Garofoli (1994), são discutidos na economia regional e nas variáveis constatadas em suas condições e especificidades socioeconômicas, o que justifica o processo de desenvolvimento planejado e executado por diversos atores e os arranjos institucionais que agreguem a realidade local.

Rocha (2021), por sua vez, pontua que os aspectos teóricos do desenvolvimento socioeconômico são observados na literatura acadêmica a partir do início da década de 1990. Por outro lado, ressalta que os trabalhos científicos focados nos impactos ambientais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte surgiram com maior intensidade a partir de 2005. O autor acrescenta, ainda, que existe nos estudos sobre desenvolvimento uma tendência recente de análise das duas áreas de forma conjunta.

Desse modo, Rocha (2021) enfatiza que também é necessário estimular a participação do cidadão, pois é a partir dele, de seus anseios e do seu local de moradia que surgem os insumos indispensáveis a serem absorvidos em um planejamento contributivo ao desenvolvimento sustentável. Considerando que a esfera pública é o palco onde se desenvolve uma peça de teatro que pode ser chamada de “o teatro do coletivo”, então se torna necessário o seu estudo detalhado, sobretudo porque a pesquisa objetiva buscar elementos que venham a evidenciar o cidadão como ator principal da esfera pública, que defende os interesses do coletivo e do planeta, e estimular para que dessa forma seja considerado pelas políticas públicas. Portanto, é importante indagar como o cidadão conquista tal papel e o que o Estado e o governo fazem para estimulá-lo.

Seguindo nessa vertente, Sen (2010) indica o crescimento econômico como um instrumento para a expansão das liberdades, ou seja, o aumento dos índices de renda per capita deve ser fundamental para a obtenção da qualidade de vida. A liberdade afirmada pelo autor é considerada medida do desenvolvimento, nos termos em que “o desenvolvimento tem de estar relacionado, sobretudo, com a melhoria da vida que levamos e das liberdades que desfrutamos” (p. 84). Contudo, Sen (2010) ressalta que a expansão das liberdades depende de outros fatores, tais como a educação, a saúde e os direitos civis, bem como a liberdade política. Os resultados do desenvolvimento como liberdade foram medidos, portanto, por meio das liberdades substantivas que um determinado povo desfruta.

Seguindo o mesmo pensamento, Santos *et al.* (2012) explicam que o desenvolvimento é um termo multidimensional e interdisciplinar que precisa de outros indicadores que expressem seu caráter e que mensurem dimensões como a economia, a saúde, a qualidade de vida e o meio ambiente.

A World Commission on Environment and Development (WCED) oficializou em 1987 o primeiro entendimento de desenvolvimento sustentável: “[um] desenvolvimento que atenda às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades”. A partir desse entendimento, o desenvolvimento somente será considerado sustentável se conseguir perpassar os entraves, isto é, tornar-se indispensável para desenvolver, na localidade, uma postura proativa, que garanta seu próprio equilíbrio (WCED, 1987).

As políticas públicas, portanto, são imprescindíveis para que os grandes empreendimentos na logística do transporte da soja sejam, de fato, sustentáveis e se traduzam em verdadeiro desenvolvimento regional.

As políticas públicas influenciam e são influenciadas por valores e ideais que orientam a relação entre Estado e sociedade. Grupos organizados se revezam como condicionantes dessas variáveis participando direta e indiretamente do processo decisório que as sustenta. Por isso, não se costuma definir de antemão quais seriam as finalidades precípua das políticas públicas senão de uma forma mais genérica como, por exemplo, o atendimento do interesse da coletividade. É certo, apesar disso, que uma política pública se integra ao conjunto de esforços governamentais, coordenados em prol do atendimento de demandas especificamente selecionadas (AMABILE, 2010, p. 390).

Considerando que o conceito de política pública apresenta como elemento fundamental a existência de um problema público, torna-se apropriado ter como referencial a ótica do conflito. Assim, a determinação de um problema como público tem a ver com sua relevância para a coletividade e perpassa a intencionalidade de quem o analisa. É também importante ressaltar, nesse caso, a existência de outros atores nesse processo, apesar do protagonismo do Estado, conforme evidenciado por autores que analisam essa área de pesquisa, a exemplo de Reis (2003), Souza (2006) e Secchi (2010).

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS

Políticas públicas são ações governamentais planejadas e implementadas para atender a demandas sociais, econômicas ou políticas. Elas podem ser formuladas a partir da identificação de problemas, da definição de prioridades e da alocação de recursos para solucioná-los. Alguns conceitos importantes relacionados a políticas públicas incluem:

- **Formulação de políticas:** processo de identificação de problemas, avaliação de alternativas e escolha de soluções.
- **Implementação de políticas:** processo de colocar em prática as decisões tomadas na formulação de políticas.
- **Avaliação de políticas:** processo de avaliar o impacto das políticas implementadas, comparando-as com as metas estabelecidas e identificando possíveis ajustes ou melhorias.
- **Participação cidadã:** papel dos cidadãos na formulação, implementação e avaliação de políticas públicas, garantindo que suas necessidades e preocupações sejam levadas em consideração.
- **Governança:** conjunto de processos e instituições responsáveis por tomar decisões e implementar políticas públicas.

Esses conceitos são importantes para compreender como as políticas públicas são desenvolvidas e implementadas, e como elas podem afetar a sociedade. Na busca, por exemplo, do desenvolvimento sustentável, até passou-

se a falar de direito ao desenvolvimento, mas as políticas públicas criadas para promover crescimento econômico e desenvolvimento socioambiental têm por finalidade torná-los sustentáveis.

A criação, construção ou identificação do direito ao desenvolvimento (ou de quaisquer outros direitos) decorrem da busca de uma finalidade. Ao se promover uma política pública que busque atingir determinada finalidade, e na medida em que há desenvolvimento econômico e social, define-se um ambiente de promoção de direitos. O Art. 3º da Constituição da República de 1988 dispõe que não existe o direito a uma sociedade livre, justa e solidária (inciso I), embora uma política pública de construção dessa sociedade promova ou melhore direitos civis e sociais. O inciso II desse artigo dispõe que não existe um direito ao desenvolvimento nacional, e sim políticas públicas desenvolvimentistas que podem determinar, pela melhoria das condições econômicas, um contexto em que o conteúdo de certos direitos sociais sejam mais bem preenchidos.

O Art. 3º da Constituição, inciso III, reconhece que, embora não exista um direito contra a pobreza, políticas de assistência e de inclusão social podem promover um colchão de garantia econômica que pode ser vista, de modo reflexo, como um direito das pessoas assistidas. Por último, o inciso IV considera que não existe um direito subjetivo à promoção do bem de todos e que, ainda que haja um direito individual à não discriminação de origem, etnia, sexo, idade etc., esse direito é uma condição para realizar uma política pela qual se promova esse bem de todos, e não sua finalidade.

A respeito da relação homem-espaço, diz Santos (1977, p. 122):

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida [...] o espaço deve ser considerado como um conjunto de funções e formas que se apresentam por processos do passado e do presente [...] o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções.

Para Santos (1979), como o espaço é organizado socialmente, espaço e natureza são sinônimos, desde que se considere a natureza como uma instância transformada, como uma segunda natureza, conforme Marx a denominou. O espaço, dessa maneira, corresponde às transformações sociais feitas pelos homens, e reproduz a totalidade mediante as transformações determinadas pela sociedade, pelos modos de produção, pela distribuição da população, dentre

outras necessidades que desempenham funções evolutivas na formação econômica e social, influenciam na sua construção e que também é influenciado pelas demais estruturas, de modo a tornar-se um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos.

O que se pretende é apreender quais evidências geradas nesse espaço de interesses, ou espaço de diferenças, poderão subsidiar todo o processo das políticas públicas, em especial as estratégias que os atores locais precisam utilizar para destacar a participação do cidadão. Boneti (2006, p. 91) faz, no entanto, uma ressalva:

Isso significa dizer que não se trata de pensar as políticas públicas sob uma ótica dicotômica da sua horizontalidade ou da sua verticalidade, dependendo da participação ou não da população na sua elaboração e operacionalização, como analisam alguns pensadores. Pensar as políticas públicas sob esta ótica é considerar o Estado separado da sociedade civil, como se as políticas públicas fossem pensadas em instâncias separadas e a questão em pauta dissesse respeito apenas ao envolvimento ou não da população. Considerando, porém, as políticas públicas como resultado de uma correlação de forças sociais [...] parte-se do pressuposto de que estas nascem do contexto da sociedade civil. E, neste caso, a questão é saber quais grupos sociais são mais bem representados por essas políticas públicas.

França *et al.* (2011) afirmam que, para promover o diálogo entre as estruturas formais do Estado brasileiro e as experiências de desenvolvimento local, por meio de políticas públicas institucionais, é necessário viabilizar o perfeito entendimento entre as partes, ou seja, torna-se indispensável pensar a articulação de responsabilidades entre os diversos entes nacionais. Conforme os autores, o distanciamento entre os objetivos formulados e os resultados alcançados pela adoção de políticas públicas podem ser amenizados a partir da compreensão das especificidades territoriais. Apesar de essa constatação parecer demasiadamente óbvia, o histórico das políticas de fomento ao desenvolvimento local e regional reitera a necessidade de revisão da forma como essa relação tem sido construída.

3. METODOLOGIA

3.1 NATUREZA DA PESQUISA

A pesquisa bibliográfica é o primeiro instrumento de análise, determinando um marco referencial, teórico e conceitual sobre políticas públicas, planejamento estratégico e desenvolvimento sustentável na cadeia produtiva e logística de transporte da soja. Quanto aos procedimentos, este trabalho foi fundamentado nas pesquisas bibliográfica e documental. Conforme Zanella (2013), esses procedimentos são relevantes quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos e de fontes primárias e secundárias. As fontes bibliográficas incluem: livros, periódicos especializados (revistas científicas), trabalhos acadêmicos (monografias, dissertações e teses) e anais de eventos científicos.

Segundo Maia *et al.* (2005), a avaliação *ex post* passa pela avaliação objetiva feita a partir dos graus de alcance das metas, calculados pelos seus respectivos indicadores. A importância relativa dos indicadores é distinta e, portanto, eles passam também pelo crivo da avaliação subjetiva dos tomadores de decisão. Assim, torna-se necessário utilizar um método de quantificação do conjunto dos indicadores para avaliar interativamente o grau de alcance dos objetivos. Portanto, a pesquisa realizou um diagnóstico *ex post* do que já foi implementado e uma análise *ex ante* do projeto de implantação do complexo portuário de Miritituba.

3.2 LOCAL DA PESQUISA

O complexo portuário analisado nesta pesquisa, conforme já explicitado anteriormente, está localizado no distrito de Miritituba, município de Itaituba, na região oeste do estado do Pará, às margens do rio Tapajós, um dos integrantes da Bacia Amazônica. O processo de urbanização do distrito de Miritituba teve início na década de 1970, com o Programa de Integração Nacional (PIN), que, apoiado no discurso de promover a rápida integração da região à economia nacional, trouxe a colonização oficial dirigida na Amazônia Oriental e os “Eixos de Desenvolvimento” (SCHUBER, 2019). As rodovias Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163) foram construídas durante a primeira etapa do PIN

e se consolidaram como umas das principais rotas de migração para a Amazônia (KOHLHEPP, 2002).

A segunda etapa do PIN consistiu na implantação dos “Projetos Integrados de Colonização” (PICs), que reservaram uma faixa ao longo dessas rodovias para a operação oficial de assentamentos agrícolas em grande escala, destinados majoritariamente a migrantes nordestinos, em decorrência de um período crítico de seca em sua região de origem.

O PIC Itaituba, onde está localizado o complexo portuário de Miritituba, teve início efetivamente no ano de 1972, com o assentamento de 30 famílias remanescentes das construtoras da rodovia Transamazônica. Outras 1.900 famílias foram assentadas no final de 1978, constituindo três ramais: Ramal Norte (pela rodovia Cuiabá-Santarém, de Rurópolis até o km 40/Belterra, com 510 lotes); Ramal Transamazônica (Miritituba até o limite do PIC Altamira, com 620 lotes); e o Ramal Sul (por 150 km da rodovia Cuiabá-Santarém, a partir de sua separação com a Transamazônica até a altura do Rio Jamanxim, com 500 lotes) (BOTELHO, 1981).

O fracasso dos PICs intensificou o fluxo de migração do campo para a cidade (KOHLHEPP, 2002), refletindo na aceleração do processo de urbanização do distrito de Miritituba, com a expansão da malha urbana ao longo da rodovia federal. A formação inicial do distrito começou com um pequeno povoado na chegada da BR-163, na margem direita do rio Tapajós, voltado para atividades comerciais de suporte às rodovias e à balsa que realiza a travessia fluvial para a sede do município de Itaituba.

Atualmente, além das repercussões da intensificação dos fluxos rodoviários tradicionais, o distrito está inserido na Área de Influência Direta (AID) de empreendimentos portuários denominados Estações de Transbordo de Cargas (ETC), que compõem o projeto logístico de âmbito federal denominado Arco Norte. Este tem como objetivo escoar a produção agrícola do Centro-Oeste do país utilizando uma infraestrutura intermodal.

O ponto focal de análise está na avaliação das políticas públicas de investimento em infraestrutura de transporte que incorporem, além dos aspectos econômicos, questões sobre o desenvolvimento social e o impacto ambiental decorrente de investimentos na área. De acordo com De Paula (2003, p. 32, “o

protagonismo local é o fenômeno pelo qual os agentes locais se reconhecem como sujeitos do seu próprio destino”.

Seguindo essa linha de pensamento, constata-se que o desenvolvimento sustentável está diretamente ligado ao protagonismo local, o que significa o deslocamento e a descentralização de decisões políticas, a fim de que ocorra a participação efetiva da comunidade, promovendo as potencialidades e os “ativos locais” a partir de cada território. Contudo, existe uma crítica elementar quanto ao protagonismo local na decisão de políticas públicas: trata-se da relação entre o universo social ou comunitário e o universo institucional, considerando as esferas públicas de governo.

Quando uma instituição ou entidade “de fora” se propõe a fazer, implementar, induzir ou facilitar processos de qualquer natureza em locais habitados por população em situação de pobreza, enfrenta um conjunto muito particular de dificuldades inesperadas [...] a percepção de desigualdade social e da injustiça é correlata a uma desconfiança sistemática (e fundada) quanto ao sentido, à continuidade e ao compromisso das iniciativas governamentais que os envolvem. Daí que, em geral, as primeiras respostas positivas de lideranças comunitárias à entrada de projetos de desenvolvimento local muitas vezes “esgarçam” rapidamente, por uma atitude efetivamente hostil, mesmo que “cordial” (PRADO, 2019, p.11).

A instalação de grandes projetos, como os de transporte multimodal da soja, que tem como foco desta pesquisa o complexo portuário de Miritituba, indica que existe a necessidade de um planejamento estratégico de desenvolvimento, com a participação de atores locais e a consequente construção de um capital social para o fomento de planos e projetos que incluam as demandas territoriais.

A atitude proativa de gestores locais e estaduais influenciam diretamente as questões relevantes para o crescimento econômico, a geração de empregos e a infraestrutura local, sobretudo no que diz respeito ao saneamento básico. Estima-se que a análise desses indicadores e dos impactos decorrentes da implantação do complexo portuário permitirá identificar os elementos básicos necessários a um projeto que seja, de fato, inclusivo e sustentável.

Estado máximo para as empresas, mínimo para garantir direitos: Nos anos 1990, uma nova lógica de administração estatal passou a conduzir as condutas governamentais no que diz respeito às decisões sobre os gastos públicos e os cortes orçamentários. O chamado estado gerencial aplica regras próprias da administração de empresas ao governo, a fim de que um país possa ser considerado uma praça de negócios atrativa para os investidores. No entanto, em um contexto de

crise fiscal, em que a possibilidade de os governos efetuarem gastos se torna cada vez mais restrita, e de crise econômica, que reduz a expectativa de arrecadação, essa orientação pró-investimento cria um dilema: proteger os empresários ou cuidar da população? Considerando que a iniciativa privada é um parceiro especial do estado para a sustentação das políticas de emprego e renda, os governos têm optado pelos empresários. Mas não é só isso. A assinatura de acordos comerciais, como o do Mercosul-União Europeia, e de tratados bilaterais de proteção dos investimentos externos entre países ricos e pobres tem garantido mais direitos para as transnacionais do que para os estados nacionais. O resultado é o dismantelamento das políticas públicas, dos direitos e do poder de decidir do estado (MELO, 2019, p. 6).

É importante destacar que uma das dificuldades de um estudo desta natureza é a escassez de informações. Assim, além do referencial teórico, foi realizado um levantamento de dados em estudos acadêmicos e em relatórios técnicos realizados e disponibilizados por entidades governamentais que abrangem pesquisas e entrevistas com governanças locais

3.3 COLETA E ANÁLISE DE DADOS

A pesquisa documental consiste na consulta em arquivos e documentos oficiais, públicos e particulares, leis, normas e ações, em sites oficiais, órgãos públicos, instituições privadas, bibliotecas e centros de pesquisa, para coletar informações e indicadores que possam demonstrar os impactos sinérgicos já sentidos com o início da implantação do corredor logístico (pesquisa *ex post*).

Além da análise documental, foram realizadas reuniões com a comunidade local e associações privadas, tais como a Associação dos Terminais Portuários e Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT) e a Associação Brasileira de Produtores de Soja (APROSOJA), para relacionar os resultados diagnosticados e as medidas preventivas para a inclusão dos novos modais de transporte (*ex ante*).

Como já dito anteriormente, a pesquisa foi desenvolvida no estado do Pará, no distrito de Miritituba, município de Itaituba, localizado no Bioma Amazônia e que possui 97 mil habitantes, conforme o Censo 2010 (IBGE, 2022). A análise prévia da regulamentação e do licenciamento do corredor logístico da soja revelou que os estudos para a implantação do projeto desconsideraram questões e demandas sociais locais, o que tornou inevitáveis os conflitos econômicos e

territoriais provocados pela ausência de um modelo sustentável e de políticas públicas locais.

O estudo demonstrou que não houve uma discussão ampla quanto às intervenções nas áreas de conservação, agricultura familiar ou territórios indígenas, bem como sobre as questões deficitárias de infraestrutura urbana. Os comunicados do governo, as discussões com a participação da sociedade, bem como reportagens e documentos das empresas privadas envolvidas, reforçaram a fragilidade da implantação do complexo portuário, no que se refere aos impactos socioeconômicos no distrito de Miritituba.

Quanto à coleta de dados, Gil (2009) ressalta que a análise documental difere da bibliográfica pela natureza das fontes, porque a primeira vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, tais como documentos de arquivos, atas de reuniões, relatórios, boletins, jornais, gravações, pareceres, fotografias, dentre outros documentos. A análise documental foi um instrumento importante para a pesquisa, pois os dados públicos coletados no site da Secretaria de Estado Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas) apresentaram informações contidas no Estudo de Impacto Ambiental e no Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), no sentido de evidenciar o diagnóstico dos impactos descritos pelas empresas estudadas.

O documento da AMPORT (Anexo 1) auxiliou a pesquisa ao fornecer dados sobre a existência e execução de programas ambientais e sociais realizados por empresas portuárias em Miritituba. Demais dados foram colhidos de um relatório com registros fotográficos de ações e projetos, e de conteúdos de reuniões, para evidenciar informações como o tipo de atividades desenvolvidas, o público atendido etc. A análise documental também foi importante para evidenciar parcerias entre os portos e outras instituições públicas e privadas, além da análise da regulamentação urbanística instituída pelo município em face da chegada de grandes projetos de infraestrutura.

Além dos EIAs/RIMAs, foi necessário também coletar dados documentais na AMPORT (Anexo 1). A entidade foi selecionada como público-alvo por ter vínculo de sociedade empresarial e manter parceria com as empresas em estudo – Bunge, Cargill, Cianport e Hidrovias do Brasil. Para uma melhor condução do processo de coleta de dados, foram selecionados dados sobre impactos socioambientais e de programas de responsabilidade social, mas apenas

aqueles relativos aos portos em operação no recorte temporal de 2012 a 2017, período que corresponde ao início da instalação portuária até o início da presente pesquisa

3.4 INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

A utilização dos indicadores possibilita a análise quantitativa e um aprofundamento das questões relativas aos impactos, mudanças e diferenças sociais, políticas, econômicas e ambientais de cada local (JANNUZZI, 2022). Os indicadores socioeconômicos constituem um sistema e para que sejam eficazes é necessário que estejam relacionados uns com os outros, como elementos de um mesmo conjunto (IBGE, 2012). Para que um indicador seja efetivo, é necessário que seja também relevante, refletindo o sistema que precisa ser conhecido, fácil de ser entendido, confiável e baseado em dados acessíveis (HART, 1999).

A sequência da análise traz os indicadores construídos a partir da realidade local, visando alcançar e mensurar os impactos socioeconômicos. Estes podem ser utilizados como:

- Fundamentação teórica acerca do desenvolvimento sustentável e políticas públicas.
- Informações sobre a importância do corredor logístico para o desenvolvimento nacional e regional.
- Explicitação quantitativa e qualitativa dos resultados socioeconômicos, tais como geração de emprego e renda, melhoria da qualidade de vida, saneamento básico e infraestrutura.
- Agregação de valores e processos produtivos locais, e alterações no panorama agroindustrial local.
- Subsídios e alinhamento para a definição de políticas públicas específicas consideradas necessárias para a análise de dados.

Assim, os indicadores são caracterizados por mensurar as transformações sofridas em um determinado espaço ou atividade desenvolvida. Os indicadores

são instrumentos que buscam a compreensão de um parâmetro, permitindo medir determinados fenômenos.

Um dos principais aspectos a serem analisados sobre a implantação do corredor logístico da soja é se ele efetivamente influencia a geração de emprego e renda, e, de modo mais específico, o quanto afeta os trabalhadores direta ou indiretamente envolvidos no transporte multimodal. Para tanto, devem ser definidos: a quantidade de empregos gerados no local da pesquisa; os empregos gerados na área urbana e rural; os empregos específicos relacionados à logística (rodovia, portos, hidrovia); a renda média per capita; e o número de empresas instaladas em razão da implantação do modal de transporte.

Os indicadores econômicos revelam a riqueza e o real desenvolvimento resultantes da implantação de empreendimentos logísticos na região estudada. Tais indicadores apontam os reflexos na incrementação de impostos e o crescimento de empresas e de novas cadeias produtivas, demonstrando os seguintes pontos: PIB, número de prestadores de serviços relacionados ao transporte, tributos e capacidade arrecadatória do município.

De acordo com Scussel (2004), com a discussão sobre o desenvolvimento sustentável, ficou em evidência a necessidade de utilização de instrumentos adequados para a análise da realidade e a proposição de projetos e ações. Nesse contexto, destaca-se o uso de indicadores como meio de monitoramento.

Conforme Januzzi (2003, p. 15), um indicador é

[...] uma medida geral quantitativa dotada de significado, usado para substituir, quantificar ou operacionalizar um conceito abstrato, de interesse teórico (para a pesquisa acadêmica) ou programático (para formulação de políticas). É um recurso metodológico, empiricamente referido, que informa algo sobre um aspecto da realidade social ou sobre mudanças que estão se processando na mesma.

Consoante Briggs (1995), um sistema de indicadores é um meio de prover políticas com informações e demonstrar seu desempenho ao longo do tempo e realizar previsões. Conforme o autor, esse sistema pode ser utilizado para a promoção de políticas específicas e o monitoramento de variações espaciais e temporais de ações públicas.

O uso de indicadores proporciona uma definição de cenários que servirá como ponto de partida para a definição de diretrizes e propostas de

desenvolvimento, considerando dimensões do espaço a serem aplicados. É o que mostra o Quadro 1 a seguir.

Quadro 1 - Dimensões e setores dos indicadores

SETORES	Dimensão Ambiental	Dimensão Econômica	Dimensão Social	Dimensão Institucional
	Ar Água	Economia Energia Transporte	População Saúde Educação	Instituições e Atores envolvidos Instrumentos, Leis, Planos, Portarias, Recomendações Ministeriais
	Solos	Agricultura	Segurança Social	
	Conservação Biotecnologia	Turismo Industrial	Emprego Cultura Justiça	
	Resíduos Ruídos	Turismo Industrial	Emprego Cultura Justiça	

Fonte: SIDS Portugal (2009).

Os indicadores utilizados na pesquisa concentraram-se nos definidos na Agenda Mínima elaborada para a instalação das ETCs Miritituba e estão divididas em:

1. Saneamento
2. Saúde
3. Infraestrutura
4. Assistência Social
5. Apoio à formação de mão de obra e geração de emprego e renda
6. Aparelhamento e modernização de gestão municipal
7. Serviços de utilidade pública

Os indicadores de desenvolvimento e infraestrutura urbana possuem aspectos relevantes para a visualização do desenvolvimento local, considerando os impactos sinérgicos na implantação do corredor logístico da soja. Eles também permitem a compreensão da atual estrutura das cidades e das zonas de expansão urbana, devido ao processo migratório diretamente ligado à dinâmica do transporte multimodal.

Entre os indicadores de desenvolvimento e infraestrutura, o estudo buscou delimitar os seguintes pontos: existência e funcionalidade dos planos diretores; existência e/ou previsão de zonas industriais; existência de planos de desenvolvimento regional; consórcios municipais; crescimento populacional; dados de saneamento básico, renda básica e segurança pública.

O presente estudo resultou na constatação da importância do papel do Estado na proteção socioambiental e das políticas públicas na implantação do corredor logístico do Arco Norte. Constatou-se que foram propostas ações preventivas para a garantia de direitos constitucionais e um padrão para que a existência nas localidades afetadas fosse digna e possibilitasse o desenvolvimento sustentável real para as gerações futuras.

Com a pesquisa, também foi possível concluir pela necessidade de construção de propostas de melhoria das ações de precaução e de prevenção, principalmente ações de governança local, a fim de assegurar que os projetos de infraestrutura busquem cumprir os limites da lei e sejam compatíveis com as necessidades locais, a fim de evitar danos que possam ser irreversíveis e irreparáveis.

Nesse sentido, restou claro que é necessário instalar serviços avançados, gerar conhecimento e criar meios de inovação, de forma a potencializar as vantagens comparativas dos recursos regionais e urbanos disponíveis no âmbito das demandas da globalização.

3.5 ANÁLISE DA AGENDA PÚBLICA

A questão da análise da agenda de políticas públicas abrange uma tipologia das razões da entrada de itens específicos. No modelo de múltiplos fluxos (*multiple streams*) de Kingdon (2011), há uma ordenação de fatores para que uma dada temática seja alçada à agenda governamental, e uma competição para que as questões sobrevivam e se mantenham no foco de atenção. Existem, conforme o autor, dois tipos de agenda: a Agenda Decisional, que está pronta para virar política; e a Agenda Especializada, que pressupõe que, para entender

a origem das questões para a agenda, é necessário compreender as condições políticas que permitiram que essa se transformasse em uma demanda.

A mudança de agenda se efetivaria com a convergência de três fluxos, sendo eles parcialmente independentes: problemas, alternativas e soluções. O primeiro fluxo lida com a impossibilidade de se dar atenção a todos os tipos de demandas, por isso, algumas entram na agenda de discussão e outras ficam fora. Essas demandas se constituem como problemas quando o agente público acreditar que é hora de interferir. O modelo aponta para o entendimento dos problemas como uma construção social que envolve interpretações diversas por parte do grupo responsável pela indicação da política a ser implementada. O fluxo das alternativas e soluções não caminha ao lado dos problemas, diferentemente do pensamento de soluções de políticas públicas. É ineficaz, portanto, pensar que para todos os problemas existem soluções em mãos.

Kingdon (2011) defende a ideia da organização das soluções relacionadas diretamente ao problema percebido. A seleção das ideias é, segundo ele, um processo competitivo que visa equilibrar o tecnicamente viável ao custo tolerável.

A análise de uma agenda envolve um certo aprendizado, a partir da experiência, especialmente da experiência do fracasso e da correção dos erros cometidos. Conforme Ham e Hill (1993), os analistas não deveriam se restringir a examinar como as políticas podem ser melhoradas dentro das relações sociais e políticas já existentes: essas próprias relações deveriam ser parte do campo de investigação. Se a análise política está localizada na estrutura existente de relações sociais e se o escopo é limitado a questões já postas na agenda para discussão, então, para os autores, as questões significativas podem ser ignoradas e as necessidades de grupos particulares podem ser negligenciadas.

Uma postura cética, que questione os pressupostos dos tomadores de decisão, é, ainda conforme Ham e Hill (1993), aconselhável, pois não o fazer, levaria a uma posição conservadora. Mas, advertem eles, buscar, simplesmente, a melhoria das políticas (e não do processo político), no âmbito das relações sociais e das políticas existentes, terminaria levando à adoção de um critério de qualidade enviesado: a boa política é aquela que pode ser implementada, ou seja, que é viável.

Restringir, portanto, o foco de análise aos problemas já contemplados pela “agenda (de discussão) política” leva a excluir questões que interessam a grupos política e socialmente desfavorecidos. Mesmo a *analysis for policy*, que supõe um interesse não (apenas) acadêmico e aplica o instrumental da administração visando a sua consecução, demanda a *analysis of policy* como etapa prévia. Caso contrário, se o *policy process* (processo de elaboração da política) não for entendido como um *political process*, esse instrumental será ineficaz (não adaptado ao mundo real).

A percepção de que as políticas, mais do que o mercado, são as responsáveis pelo progresso social envolve o questionamento das relações sociais e políticas existentes, e a consideração tanto das decisões tomadas como das “não decisões”.

4 A AGENDA MÍNIMA DE DESENVOLVIMENTO NA IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE MIRITITUBA

A construção de uma agenda mínima não representa, necessariamente, um processo de elaboração de um plano de governo, e sim ações concretas, com planejamento de metas a curto e médio prazos, com recursos e responsabilidades definidos. A sua elaboração requer uma participação efetiva do governo e de entidades representativas da sociedade civil, obtido por meio de acordos, convênios e/ou termos de ajustamento de conduta.

Trata-se, portanto, de um processo básico que aponta para cenários desejados e possíveis, e cuja efetivação passa pelo pacto de ações entre agentes públicos e privados que buscam a sustentabilidade na intervenção em determinado meio ou localidade. Daí a importância de serem analisados os problemas e impasses advindos das respectivas responsabilidades dos signatários.

Para a construção da Agenda Mínima do Complexo Portuário de Miritituba (PA), preliminarmente é necessário analisar as condições do município de Itaituba, onde está localizado o distrito em questão. Um dos primeiros pontos discutidos foi a defasagem das informações oficiais acerca do contingente populacional e dos equipamentos públicos necessários para suprir a demanda decorrente de um previsível crescimento populacional.

Conforme informações da Procuradoria Jurídica da Prefeitura de Itaituba, o município ingressou com uma Ação Civil Pública com o objetivo de contestar o resultado do Censo 2010, restando negativa a decisão judicial, que manteve o quantitativo populacional reduzido em relação ao Censo imediatamente anterior.

O crescimento populacional vem ensejando problemas socioeconômicos relacionados à violência, drogas e prostituição, o que reflete na necessidade de atendimento social, inviabilizado pela restrição financeira do município, que é caótica com a atual crise econômica. A pesquisa demonstrou que, em 2020, o município de Itaituba possuía 23.974 famílias inscritas no CadÚnico e que 19.194 delas possuíam rendimento per capita de até meio salário-mínimo, o que sinaliza para uma situação de insegurança econômica para aproximadamente 80% das famílias cadastradas.

Tabela 1 - Famílias inscritas no CadÚnico e no Bolsa Família – 2020

Estado/Município	CadÚnico		Bolsa Família		
	Total de famílias inscritas no (CadÚnico)	Total de famílias inscritas no CadÚnico com rendimento familiar <i>per capita</i> de até 1/2 salário-mínimo	Percentual de famílias inscritas no CadÚnico que recebem Bolsa Família	Famílias	Valor R\$
Pará	1.641.249	1.399.937	58,84	965.697	710.491.114
Itaituba	23.974	19.194	50,08	12.006	8.762.632

Fonte: MDS (2020).

A escassez de informações sobre a localidade, principalmente sobre os fatores socioeconômicos, pode agravar a situação de pobreza e redundar na ausência de prestação de serviços públicos básicos à população local.

Dadas as peculiaridades regionais e principalmente as dificuldades de acesso, a região do Tapajós historicamente recebeu poucos recursos para investimentos em infraestrutura. Mesmo se forem contabilizados os vários ciclos de desenvolvimento (borracha, ouro e madeira), a infraestrutura das cidades da região é precária e absolutamente carente de políticas públicas básicas.

Verifica-se, no entanto, que existe uma linha nebulosa entre o interesse econômico da exploração dos recursos naturais e as ações estatais que buscam a opinião e o consentimento das populações locais na utilização desse potencial.

Conforme os estudos de impacto ambiental apresentados para a instalação de ETCs, a utilização potencial dos recursos naturais resultaria no crescimento econômico, o que seria uma solução mágica para as demandas sociais históricas da região do Tapajós. Paradoxalmente, todavia, ajudaria na manutenção do meio ambiente, uma vez que os empreendimentos são apresentados como “projetos-limpos”.

Dados da Fundação de Pesquisa do Estado do Pará indicam que em 2019 foram registrados 19.825 vínculos empregatícios na região do Tapajós, 11.572 deles formalizados no município de Itaituba. Esses números comprovam o fluxo

migratório da força de trabalho para a região, em decorrência da implantação dos modais de transporte.

Tabela 2 - Vínculos empregatícios totais e por sexo no emprego formal

Estado/Município	Total	Sexo	
		Masculino	Feminino
Pará	1.095.520	650.244	445.276
Tapajós	19.825	11.373	8.452
Itaituba	11.572	6.805	4.767

Fonte: MTE-RAIS- FAPESPA (2019).

A análise dos indicadores de emprego formal por setor mostra que, na região do Tapajós, o número mais expressivo de empregos está no setor de serviços: dos 19.825 postos de trabalho formalizados em 2019, 11.078 estão no município de Itaituba, onde está localizado o complexo portuário de Miritituba.

Tabela 3 - Vínculos empregatícios formais por grande setor - 2019

Estado/Município	Total	Grande Setor (IBGE)				
		Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária
Pará		109.964	61.981	206.789	667.074	49.712
Tapajós	1.095.520	2.521	368	5.231	11.078	627
Itaituba	19.825	1.539	317	3.352	6.221	143

Fonte: MTE-RAIS- FAPESPA (2019).

Um estudo socioeconômico deve apresentar, de forma clara, os efeitos dos impactos de um empreendimento, considerando o espaço-tempo, e não apenas o período de construção e instalação, uma vez que a migração traz consigo enormes demandas sociais que tendem a permanecer no município e que podem se agravar com o aumento populacional advindo da especulação e da geração de emprego e renda. Somente analisando o cenário real é que será possível estabelecer a relação entre os benefícios e os impactos gerados.

A localização de Itaituba, no cruzamento das rodovias BR-163 e BR- 230 e na travessia do rio Tapajós, onde já existem dois portos fluviais, lhe garante uma condição de centro regional articulador de toda a região do médio Tapajós. Atualmente, a região já atrai novos investimentos, servindo de interligação entre a rodovia e a navegação do porto de Miritituba até o porto de Santarém e Barcarena, ambos também no Pará.

[...] estima-se que mais de 20 portos passarão a operar na região de Itaituba e Rurópolis na próxima década. A estimativa é aproximada porque não há um só agente no território - dos poderes públicos locais ao Ministério Público, dos empresários da região aos movimentos sociais - que afirme ter um número preciso. A falta de informação sobre os empreendimentos é endêmica (AGUIAR, 2016, p. 45).

A abertura da BR-163 na década de 1970, somada aos programas de colonização, a exemplo do Programa Integrado de Colonização (PIC), favoreceu os fluxos migratórios na região em torno da rodovia, que se tornou uma das áreas prioritárias da ação do governo federal.

O fomento tem ocasionado o aumento do fluxo migratório para a região, com o consequente incremento da ocupação desordenada do território e da exploração não sustentável dos recursos florestais, além de uma onda de especulação fundiária e grilagem de terras.

Os estudos do projeto para a instalação do complexo portuário indicaram que o aumento de população significava também um incremento da demanda de produtos como verduras, legumes, carne, aves, peixes etc., que podem vir a ser produzidos na região, gerando benefícios para os produtores locais. Outros serviços, tais como transportes, manutenção de máquinas e equipamentos, fornecimento de combustíveis e fabricação de vestuário, também poderão ser fornecidos pela população local, gerando oportunidades para a dinamização da economia. Contudo, não houve um planejamento para que a capacitação profissional da população local para o atendimento a essas demandas.

Consoante dados da pesquisa, 50% da população do município de Itaituba possui nível médio completo, e apenas 16,7%, superior completo.

Tabela 4 – Nível de escolaridade no Pará, na região do Tapajós e em Itaituba - 2020

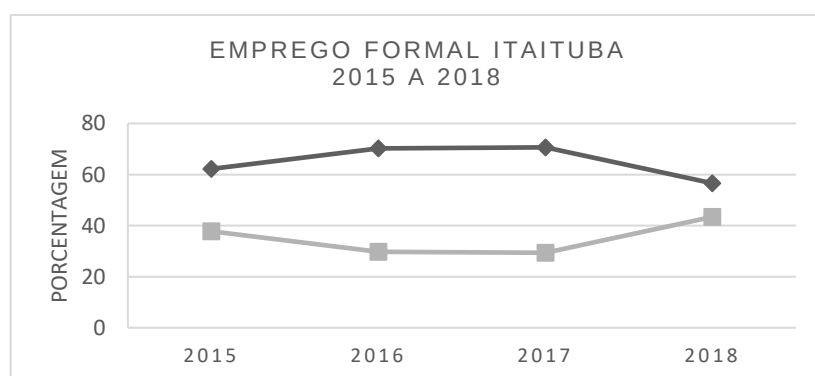
Estado/Município	Total	Escolaridade					
		Analfabeto	Fundamental Completo	Médio Incompleto	Médio Completo	Superior Incompleto	Superior Completo
Pará	1.095.520	5.238	106.927	60.981	556.304	26.940	229.262
Tapajós	19.825	88	2.598	1.255	9.605	685	3.301
Itaituba	11.572	57	1.449	678	5.694	466	1.941

Fonte: MTR RAIS (2020)

A escolaridade reflete, ainda, na geração de emprego e renda, uma vez que o trabalho no complexo portuário e em demais serviços que abrangem a rede de apoio da cadeia logística requer capacitações específicas e técnicas para operações de carga e descarga, máquinas pesadas, contagem de grãos, fiscais de segurança etc.

Ao verificar os indicadores de empregos formais no período de instalação das ETCs até o seu efetivo funcionamento, constatou-se que houve uma redução de desligamentos e um aumento proporcionalmente inverso de admissões. Os percentuais desse movimento voltaram aos índices anteriores a 2019, com a consolidação do corredor logístico portuário, conforme pode ser visto no Gráfico 1 a seguir.

Gráfico 1 – Geração de empregos formas no município de Itaituba (PA)



Fonte: CAGED (2022).

Os problemas urbanísticos do município de Itaituba são decorrentes dos fluxos migratórios ocasionados por ciclos econômicos anteriores, que ensejaram

um crescimento desordenado da cidade, dos distritos e das comunidades. O município possui condições extremamente precárias de saneamento, motivo pelo qual é insegura a afirmação de que possa ocorrer uma adequação ou ajuste ao que nem sequer existe de fato.

A escassez da infraestrutura urbana é tão grave que remete à necessidade de um estudo minucioso e de uma análise das áreas naturais de escoamento das águas pluviais, considerando a geologia regional, no sentido de executar projetos que sejam viáveis e que proporcionem um saneamento praticamente inexistente no município. Tal situação poderá agravar os riscos à saúde pública, dado o contingente populacional claramente subestimado no estudo do empreendimento.

Para esclarecer a gravidade da situação, destaca-se que, com a revisão do Plano Diretor Municipal, foi constatada a criação de cinco novos bairros nos últimos três anos apenas no distrito de Miritituba. Todos eles são resultantes de ocupações irregulares ou da expansão desordenada de bairros já prevista em lei.

Outro tema importante a apontar é o da segurança pública, que foi discutido de forma superficial no estudo, por não considerar os aspectos sociais da região e o fluxo migratório já sentido nos últimos três anos. Houve vertiginoso crescimento de ocorrências policiais, principalmente assaltos à mão armada, homicídios e outros crimes resultantes de conflitos urbanos, bem como o crescimento da venda de drogas e da prostituição.

Nesse ponto, resta clara a necessidade de melhorar a estrutura da segurança pública no distrito de Miritituba, bem como de desenvolver ações sociais preventivas para evitar que o desemprego induza a criminalidade e, conseqüentemente, a insegurança dos cidadãos. Para tanto, a análise necessita aprofundar quais seriam os mecanismos eficientes de inclusão social, mas não apenas apontando para programas de monitoramento social para posterior adoção de medidas mitigadoras.

Os relatórios de impactos do empreendimento (EIA/RIMA/ ETCs/ SEMAS, 2014) indicaram que os benefícios da dinamização da economia seriam absorvidos pela população. Os empreendedores defenderam em seus relatórios que uma pressão sobre os recursos naturais da região poderia ser contornada com alterações positivas em hábitos de consumo e em novas formas de manejo

dos insumos orientadas para o desenvolvimento sustentável, o que não aconteceu, como restou evidente.

O Estatuto da Cidade – Lei Federal n.º 10.257 de 10 de julho de 2001 –, regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece parâmetros e diretrizes para a política urbana no Brasil. Oferece, ainda, instrumentos para que o município possa intervir nos processos de planejamento e gestão urbana e territorial, com o objetivo de garantir o direito à cidade para todos os cidadãos (*apud* ROLNIK *et al.*, 2004).

Por sua vez, o Plano Diretor do Município de Itaituba, promulgado pela Lei Municipal n.º 2.884/2015, prevê a realização de estudos, levantamentos e elaboração de instrumentos necessários para a regulação urbanística dos seus distritos, dentre esses, o de Miritituba. O planejamento municipal tem por objetivo compatibilizar essas áreas com os princípios e diretrizes estabelecidos na lei e os regulamentos complementares (zoneamento, uso e ocupação do solo, parcelamento do solo, código de obras), bem como com as demais legislações urbanísticas vigentes no município.

O que é fácil observar em todo estudo prévio para a instalação dos empreendimentos no distrito de Miritituba é que a realidade local foi subestimada, o que leva a concluir que houve divergências na metodologia utilizada, na adoção de informações completamente defasadas e na omissão de dados importantes sobre a população e a dinâmica social. Destaca-se, ainda, a importância da ampliação do debate social, com a participação efetiva da população da zona urbana, mediante a realização de audiências e oitivas nos eixos temáticos propostos, bem como a consideração de dados e informações que considerem a produção científica local.

Nesse sentido, resta evidente que o planejamento para a implantação do corredor logístico não ocorreu de forma eficiente e democrática. As mudanças no distrito de Miritituba, no que tange às dinâmicas e processos de transformações físicas, sociais e econômicas ocorridas nas últimas décadas, não tomaram como base as proposições futuras. Os investimentos em estrutura logística e os arranjos produtivos locais da região abrem consistentes oportunidades para o fortalecimento da base econômica.

Os aspectos ambientais, estruturais e de serviços públicos mereceram atenção especial, tanto nos aspectos quantitativos quanto nos locais, por

sua importância para o estabelecimento de políticas públicas. Considerando as defasagens temporais da regularização urbana desse espaço e as limitações resultantes da ausência de dados socioeconômicos oficiais específicos desse distrito, foram realizadas análises sincrônica e diacrônica, que permitiram traçar as diretrizes do Plano Diretor e das políticas públicas, para uma distribuição equânime de equipamentos e serviços públicos, bem como de programas sociais.

Para a elaboração da caracterização do distrito, utilizaram-se como referência dois estudos: o Censo Demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2010 e o projeto de extensão intitulado “Levantamento socioeconômico das áreas de influência das estações de transbordo de cargas (ETC) no município de Itaituba (PA), distrito de Miritituba”. O Censo do IBGE teve como base o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE), cujas informações podem ser acessadas por Estados, municípios e distritos e por setores censitários, de acordo com a utilização do endereço (Domicílio Particular; Domicílio Coletivo; Estabelecimento Agropecuário; Estabelecimento de Ensino; Estabelecimento de Saúde; Estabelecimento de Outras Finalidades e Edificação em Construção).

O projeto de extensão “Levantamento socioeconômico das áreas de influência das estações de transbordo de cargas (ETC) no município de Itaituba (PA), distrito de Miritituba”, foi realizado pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (IFPA), Campus Itaituba, no período de agosto a dezembro de 2015, em parceria com a Prefeitura Municipal de Itaituba. O estudo teve a abrangência de 253 domicílios.

As questões de saneamento básico no distrito de Miritituba ainda são consideradas precárias, especialmente pela ausência dos sistemas de tratamento e distribuição/coleta de água e de esgoto. Conforme Schuber (2015), 51% dos domicílios consomem água de poços rasos abertos no próprio lote e a maioria dos moradores não trata essa água coletada, seja por filtragem ou fervura, seja pela adição de cloro, antes de seu consumo. O autor também afirma que o tráfego intenso de veículos pesados e de pequeno porte, consequência da implantação do complexo portuário, é um grande problema para os moradores de Miritituba, principalmente no verão, dado o excesso de poeira, que, além do

desconforto causado pela sujeira, aumenta o risco de doenças do trato respiratório, sendo as crianças e os idosos os mais vulneráveis.

As políticas públicas para a instalação do complexo portuário de Miritituba foram definidas no curto espaço de tempo entre a apresentação dos estudos de impactos das empresas associadas (ETCs) e a concessão da Licença de Operação (LI). O licenciamento das ETCs, ocorrido entre 2013 e 2015, foi de competência da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas), com o acompanhamento da Prefeitura Municipal de Itaituba (sede do distrito de Miritituba) e do Ministério Público Federal e Estadual. Em audiência realizada na Semas, em Belém, capital do estado do Pará e distante 900 km da área de influência direta do distrito, foram definidas as condicionantes para o licenciamento.

A Prefeitura Municipal de Itaituba apresentou propostas para condicionantes imediatas e preventivas em relação à frágil infraestrutura do distrito de Miritituba para a implantação do empreendimento logístico, definindo ações que seriam apenas paliativas, considerando os enormes problemas vislumbrados com a perspectiva de um crescimento acelerado.

Em razão do exíguo prazo para manifestação, o processo decisório não passou por consultas populares suficientes para a identificação de outros problemas que pudessem alterar significativamente a população do Distrito de Miritituba, o que evidencia a falha de planejamento estratégico para instalações de grandes empreendimentos em comunidades de pequeno porte.

O processo decisório para implantação de grandes projetos privados que alteram significativamente os modos de vida de comunidades e territórios ignoram até mesmo as formalidades democráticas e os pactos internacionais de direitos humanos dos quais o Brasil é signatário e que viabilizariam algum grau de participação popular. Um exemplo importante é a sistemática violação da Convenção 169 da OIT, que versa sobre a Consulta Livre Prévia e Informada a Povos Indígenas e outras comunidades tradicionais e camponesas. Além disso, a falta de participação popular impede até mesmo planos de compensação e mitigação adequados e nos termos das comunidades atingidas. A cultura do sigilo adotada por essas grandes empresas centenárias também dificulta o acesso à informação, uma realidade que não atinge apenas a população diretamente afetada por um megaempreendimento. Muitas vezes, os próprios agentes públicos ficam de mãos atadas frente a essas poderosas corporações. Os desafios democráticos não param por aí. A deslegitimação da contestação social é parte da estratégia corporativa reconhecida e documentada. (INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS, 2020).

A realidade brasileira de grandes investimentos em infraestrutura está respaldada em um projeto nacional de desenvolvimento, que tem por objetivo colocar o Brasil em uma posição competitiva no mercado internacional de produção. O problema em evidência é a ausência de planejamentos territoriais que surtam efeitos benéficos para as comunidades onde estão inseridos esses megaprojetos.

No distrito de Miritituba, apenas a ideia de instalação de megaprojetos, tais como a instalação das ETCs e do complexo hidrelétrico Tapajós, provocou uma migração de trabalhadores e, a exemplo do que ocorreu em Altamira (PA), com a instalação da Hidrelétrica de Belo Monte, não havia condições políticas ou marcos regulatórios condizentes com a perspectiva de uma nova realidade e uma infraestrutura adequada para absorver o fluxo migratório de trabalhadores, ainda que temporários.

Em 2019 foi realizado um levantamento sobre a execução dos projetos, a fim de estabelecer novos prazos de conclusão e incluir demais associadas quanto à responsabilidade socioambiental nos licenciamentos. Os dados a seguir foram extraídos do relatório encaminhado pela Associação dos Portos à Prefeitura do Município de Itaituba, a fim de informar quais itens não foram cumpridos e as razões do atraso. É possível observar que os itens da agenda mínima são compostos por questões emergenciais, tais como a aquisição de equipamentos e a alteração de infraestrutura urbana, principalmente quanto ao saneamento básico.

Ocorre que, ao assumir o compromisso com as condicionantes para a licença de instalação, os envolvidos, seja a Associação dos Portos, seja o poder público local, não estavam preparados para os desafios logísticos da implementação das políticas públicas determinadas. Como exemplo, vale citar a aquisição de uma ambulância para o transporte fluvial de pacientes para a sede do município, que fica na outra margem do rio Tapajós, cuja sua manutenção falhou com pouco tempo de uso. Esse exemplo revela que a maioria dos itens, embora necessários, não vislumbrava a necessária e contínua execução de serviços que dependem não apenas da aquisição como principalmente do custeio para funcionamento.

O distrito de Miritituba, por conta de sua localização geográfica, inserido no encontro da Rodovia BR-230 com o rio Tapajós, possui características

geológicas e estruturais que requerem projetos urbanísticos que considerem as dificuldades de suas encostas, dos bairros periféricos em áreas de risco, do lençol freático permeado por igarapés subterrâneos e, ainda, do imenso fluxo de caminhões que transitam na zona urbana.

Outro ponto relevante foi a contratação de técnicos especializados para a atualização do Plano Diretor do Município de Itaituba, com zoneamentos urbanos específicos para o distrito de Miritituba e a definição de Zoneamento Industrial e área de expansão urbana, que, atualmente, ultrapassou a previsão do próprio plano. A interação entre a equipe técnica contratada e o acompanhamento da Prefeitura Municipal de Itaituba foi realizada em reuniões e audiências públicas e resultaram na definição de bairros e áreas restritas a moradia no distrito de Miritituba, indicando ainda a construção de uma via específica para o fluxo de caminhões até as ETCs, a denominada “transportuária”.

4.1 O PAPEL DOS ATORES LOCAIS, CONSELHOS, ÓRGÃOS FISCALIZADORES E MINISTÉRIO PÚBLICO.

A representatividade local tem papel fundamental para o desenvolvimento regional, e a fragilidade ou a ausência da participação popular pode causar divergências enormes para a garantia de direitos básicos. A legitimidade que as organizações da sociedade civil conquistaram com o passar dos anos deu a elas um papel importantíssimo, nacional e internacionalmente: o de interlocutoras das demandas sociais (em âmbito local, regional e nacional) com o Estado, a Organização das Nações Unidas (ONU) e outras instâncias. Devido à relevância das agendas tratadas pelas organizações, muitos governos passaram a incluí-las em processos de tomada de decisão ou de consulta, o que acabou por garantir um caráter mais legítimo e democrático às pautas internacionais.

Conforme os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)² – metas mundiais traçadas pela ONU para que “ninguém no mundo fosse deixado para

² Conforme a Declaração Política dos ODS: “Nós, as pessoas (we, the people), embarcamos hoje na estrada rumo a 2030. Nossa viagem vai envolver governos, parlamentos, o sistema das Nações Unidas e outras instituições internacionais, autoridades locais, povos indígenas, sociedade civil, empresas e setor privado, a comunidade científica, acadêmica – e todas as pessoas. Milhões já se envolveram com esta agenda e outros milhões irão se apropriar dela. Esta é uma Agenda do povo, pelo povo e para o povo – e é isso que, acreditamos, irá garantir o seu sucesso”

trás” – essa participação é essencial por duas razões: aumenta a capacidade da sociedade para monitorar e influenciar as posições do Estado e potencializa a organização da sociedade em torno de temas relevantes. Esse tipo de controle social foi fundamental para as agendas dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM) e, certamente, será também para a implementação dos ODS.

A participação popular nas decisões de implantação do Complexo Portuário de Miritituba foi escassa, uma vez que as audiências públicas para os grandes empreendimentos foram realizadas de forma protocolar, previamente à licença de instalação, momento em que decisões e investimentos já haviam sido tomados no âmbito das discussões de governo e empresas privadas.

Imagem 2 - Manifestação popular no distrito de Miritituba



Fonte: G1 Pará (2019).

O distrito de Miritituba historicamente possui lideranças ligadas à Comissão Pastoral da Terra (CPT), da Diocese Católica de Itaituba; ao Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) e ao Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itaituba (STRI). Com frequência, essas entidades participam das reuniões e audiência públicas quando realizadas na localidade, e de manifestos em prol da comunidade.

Imagem 3 - Manifestação do Movimento dos Atingidos por Barragens – MAB



Fonte: G1 Pará (2019).

A elaboração de uma agenda mínima de desenvolvimento ensejou a criação do Conselho Gestor de Fiscalização dos Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI), cujos integrantes eram os representantes dos bairros do distrito e das empresas e entes governamentais. O CONGEFIMI acompanha a elaboração de projetos e fiscaliza a realização de obras e entrega de equipamentos.

O município de Itaituba também possui o Conselho Municipal da Cidade (COMCID), previsto no Plano Diretor do Município, e que atualmente é composto por membros do poder público municipal, de representantes legislativos e de associações. Conforme a legislação e informações públicas da Prefeitura Municipal de Itaituba, o COMCID tem poder deliberativo nos processos de licenciamento de grandes empreendimentos, sendo que um dos entraves para seu funcionamento é a falta de quórum (maioria de membros presentes) nas reuniões para a tomada de decisões importantes para o município. Há, ainda, uma rotatividade na indicação de membros titulares e suplentes, o que também causa atrasos nas análises de projetos urbanísticos importantes.

O Ministério Público tem importante papel nas decisões de megaprojetos de infraestrutura. Como fiscal da lei, a promotoria vem travando embates nos licenciamentos, com o objetivo de garantir a segurança constitucional de oitiva dos povos tradicionais e atingidos pela falta de planejamento e diálogo.

Em 2020, o Ministério Público Federal recomendou que a concessão da ferrovia EF-170 deveria considerar a audiência pública com todos os indígenas impactados pela obra, direta e indiretamente, e incluí-la no processo de Consulta Prévia, Livre e Informada sobre os impactos do empreendimento pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e pela Fundação Nacional do Índio (Funai).

A recomendação afirma que o direito de participação dos indígenas pelo processo de consulta deve ser assegurado no licenciamento, principalmente daqueles habitantes da Terra Indígena do Xingu (TIX), da TI Baú do povo Kayapó, da TI Menkragnoti, também Kayapó, e da TI Panará. Quatorze terras indígenas, das etnias Kayapó, Panará e Munduruku, sofrerão com os impactos da construção da ferrovia.

Imagem 4 - Manifestação dos Munduruku no distrito de Miritituba



Fonte: G1 Pará (2019).

O componente indígena tem sido uma das questões mais emblemáticas dos megaprojetos na Amazônia. O licenciamento do Complexo Hidrelétrico Tapajós, por exemplo, foi suspenso há cerca de três anos, em razão de falhas

na localização do projeto, que está inserido em uma região considerada sagrada pelo povo indígena Munduruku.

Quanto às ETCs em Miritituba, o Ministério Público Federal solicitou ao Poder Judiciário em 2015 a suspensão do licenciamento ambiental das empresas Bunge, Cianport e Hidrovias do Brasil, com o entendimento de que, em razão da proporção do investimento, o licenciamento deveria ocorrer na esfera federal, e não na estadual. No entanto, as empresas utilizaram estratégias fundamentadas em laudos e contralaudos e conseguiram manter a decisão de licenciamento com a fiscalização do Estado do Pará.

O Ministério Público Federal e Estadual expediu, então, uma recomendação conjunta, na qual alerta para a ausência de uma avaliação ambiental integrada de grandes projetos de infraestrutura na região do Tapajós, advertindo a Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará acerca da não concessão de Licença de Operação, já que nesse período as ETCs já possuíam Licença de Instalação.

Considerando a implantação de grandes projetos de mineração, a construção de usinas hidrelétricas na Bacia do Tapajós e, ainda, a instalação de 9 (nove) estações de transbordo e cargas no Distrito de Miritituba, município de Itaituba, e ainda, a utilização da Hidrovia Tapajós pelas empresa de cargas como as tradings BUNGE e CARGIL, além de operadoras logísticas como Hidrovias do Brasil, Cianport, Unirios e Terfrom, algumas já marcando presença na região, conforme descrito no Plano de Mineração promovido pela então Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Mineração, abrangendo o distrito de Miritituba e imediações, com utilização de recursos e leito do Rio Tapajós que perpassa tal região. Considerando que o complexo de empreendimentos desde a fase da licença prévia, seguidas das fases das licenças de instalação e operação devem ter seus impactos avaliados de forma sistêmica, uma vez que inseridos no mesmo meio natural, social e cultural, especialmente na mesma bacia hidrográfica (Bacia do Tapajós) e, assim, consideras as relações e interações existentes entre os projetos, não podendo o estudo considerar cada projeto como parte isolada, uma vez que condicionam o funcionamento do próprio todo – Projetos Infraestruturais.

No referido documento, pela primeira vez vislumbra-se uma luz no fim do túnel, quando os órgãos ministeriais propõem o estabelecimento de mecanismos que resultem em uma Avaliação Ambiental Integrada (AAI), visando justamente a identificação e a avaliação dos efeitos sinérgicos e cumulativos resultantes dos impactos ocasionados pelo conjunto de empreendimentos em planejamento, implantação e operação em uma região do Tapajós, conforme expressa a Resolução CONAMA n.º 001, de 23 de janeiro de 1986.

Muito embora a recomendação ministerial não tenha surtido efeitos práticos, uma vez que as licenças de operação foram concedidas mesmo com condicionantes pendentes, esse é o exemplo mais nítido encontrado na pesquisa, que aponta para a necessidade de revisão das concepções de impactos.

Constata-se que não houve lapso temporal necessário para a avaliação das proposições políticas e administrativas pelo poder público local, embora tenha sido celebrado o Termo de Convênio n.º 008/2013 entre o município de Itaituba e a Associação dos Transportadores Aquaviários do Pará (ATAP). O documento assinado pelas partes continha itens que compuseram a denominada “agenda mínima” de ações mitigadoras de impactos a serem executadas.

Quadro 2 - ETCs associadas à Agenda Mínima

ASSOCIADAS COMPLEXO PORTUÁRIO DO DISTRITO DE MIRITITUBA	
	Operando desde janeiro de 2017 no distrito de Miritituba, no estado de Pará, a ETC está localizada na margem direita do rio Tapajós e tem capacidade de movimentação de 4 milhões de toneladas de grãos por ano. A unidade recebe grãos sólidos (soja e milho) produzidos no estado de Mato Grosso, de onde são transportados por caminhões até Miritituba. A unidade possui quatro linhas de classificação com caladores hidráulicos, duas balanças rodoviárias, sendo uma de entrada e outra de saída e armazenagem em 03 silos com capacidade de 18.000 toneladas cada.
	Operando desde 2016, localizada em uma posição geográfica privilegiada, a Estação de Transbordo de Cargas Itaituba, situada na margem direita do rio Tapajós, no distrito de Miritituba, conta com uma estrutura portuária completa composta de recepção, estação de análise, balanças, tombadores, elevadores de carga, silos graneleiros para armazenagem de 55 mil toneladas.
	Em Miritituba, opera uma ETC flutuante na margem direita do rio Tapajós, em área controlada pela Companhia Docas do Pará, pela qual passam agrotóxicos, biocombustível e grãos vindos do Mato Grosso, que dali seguem seu curso até o Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), operado pelas gigantes financeiras ADM e Glencore, em Barcarena/PA.
	Inaugurada em 2016, a ETC – Itaituba/PA recebe os caminhões que chegam com produtos pela BR163 e faz o carregamento em barcaças, que conduzem as cargas até o porto para a exportação. Capacidade para operação de 2 produtos ao mesmo tempo (milho e soja); 144.000 toneladas de capacidade estática – Maior da região; 4 tombadores com capacidade média de 22.000 toneladas ao dia; Píer Flutuante com capacidade média de 26.000 toneladas ao dia.
	Na Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba, em Itaituba-PA, a Unitapajós inicia suas atividades em 2016. As cargas, vindas em sua maioria do estado do Mato Grosso, chegam em caminhões e são temporariamente armazenadas em silos e armazém com capacidade de 80 mil toneladas. Posteriormente, as cargas são colocadas em barcaças, que atuam no Corredor Norte navegando pela hidrovía Tapajós-Amazonas e chegam ao Terminal Portuário de Barcarena-PA. Funcionando como porta de entrada de nossas operações, a Estação de Transbordo de Cargas em Miritituba recebe nosso maior volume de grãos.

Fonte: AMPORT, 2020

O distrito de Miritituba tem acesso via terrestre e fluvial, por meio de carretas, veículos particulares e ônibus que fazem linha regularmente pela BR-163 e BR-230. A alteração do cenário da agrovila de Miritituba passou a incorporar enormes pátios de triagem de caminhões que se aglomeram em filas para descarregar nas ETCs, provocando diversos tipos de problemas socioambientais.

Os caminhões bitrens que chegam ao distrito de Miritituba esperam em pátios de triagem, que são locais disponibilizados por empresas locais e que compõem a cadeia logística de transporte, uma vez que fazem a conexão da rodovia até o rio Tapajós, onde serão descarregadas nas barcaças as cargas que seguirão até Barcarena (PA). Alguns desses pátios possuem postos de combustíveis agregados e contam com serviços de atendimento aos caminhoneiros, como banheiros, restaurantes, loja de conveniência.

Imagem 5 - Pátio de Triagem em Miritituba



Fonte: G1-Pará.

O número de postos de combustíveis aumentou significativamente nos últimos cinco anos no curso da rodovia BR-163, transformando a paisagem da estrada e agregando serviços de borracharia, venda de produtos regionais e alimentação. Contudo, a comunidade relata que ainda existem instalações irregulares de armazenamento de combustível, carregando caminhões que circulam graves do corredor logístico diz respeito justamente à precariedade das rodovias, que constantemente precisam sofrer manutenção, em decorrência do período de inverno amazônico, com constantes chuvas que causam erosão no

asfalto, abrindo buracos e trazendo riscos de acidentes. Em fevereiro de 2021, as rodovias que se encontram no trevo do distrito de Campo Verde, localizado a 30 km de Miritituba, sofreu um engarrafamento de 10 mil caminhões, que durou cerca de 72 horas.

“Uma fila de mais de 10 mil caminhões que se formou nas proximidades de uma estação de transbordo no Rio Tapajós em via sem pavimento, entroncamento entre a BR-163 e BR-230 (também conhecida como Transamazônica), na região de Itaituba e Miritituba (PA), teve seu fluxo restabelecido, segundo o secretário de Agricultura de Itaituba (PA), Emanuel do Livramento Pires Júnior, após dias de paralisação em pleno escoamento da safra de grãos. A ação foi possível graças a uma força-tarefa da Polícia Militar, após ser acionada pela Prefeitura de Itaituba. Houve um congestionamento muito grande, caminhões em fila dupla, e nós não temos a presença da Polícia Rodoviária Federal, então o prefeito da cidade de Itaituba deslocou o efetivo da Polícia Militar para dar apoio e organizar o trânsito”, explicou o secretário destacando que o fluxo ocorreu em decorrência do escoamento da safra vinda do Mato Grosso”.³

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) homologou, em 2021, o resultado do leilão para a concessão de um trecho de mais de mil quilômetros da BR-163, entre Sinop e Itaituba. Segundo dados da ANTT, a homologação vincula o Consórcio ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato de concessão, a serem atendidas nos termos e prazos estabelecidos no edital de leilão. O contrato foi assinado no primeiro trimestre de 2022, contudo, o Tribunal de Contas da União (TCU) julgou, em setembro de 2022, a proposta de reestatização de trecho da rodovia. O Tribunal acatou a transferência do controle acionário da Concessionária Rota do Oeste S/A (CRO) à ANTT e a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), além de emitir recomendações no âmbito da concessão, sendo que a previsão de investimento é de 1,2 bilhões de reais para a melhoria da trafegabilidade.

³ Matéria publicada pelo G1 Pará, em 15 de fevereiro de 2021. (BR-163 e BR-230: Fluxo de caminhões é restabelecido para estação de transbordo no Tapajós, mas trânsito segue intenso).

4.2 A DEFINIÇÃO DE ITENS DE POLÍTICAS PÚBLICAS DA AGENDA MÍNIMA DE DESENVOLVIMENTO

A Agenda Mínima desenvolvida por meio do Convênio n.º 008/2013 celebrado entre o município de Itaituba e a ATAP, definiu itens que deveriam ser executados em prazo determinado. Apesar de ter contado com pouca participação popular, o documento foi referenciado pelo Conselho Municipal da Cidade de Itaituba, composto por instituições, sindicatos, associação empresarial e representantes governamentais. Contudo, as reuniões realizadas no distrito de Miritituba foram permeadas por discussões conflituosas e pela ausência de informações técnicas que pudessem orientar os moradores locais.

O ajuste realizado sob o acompanhamento da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas), passou a ser executado com a fiscalização conjunta do município de Itaituba. O não cumprimento de itens no prazo determinado implicaria na suspensão da licença de instalação e consequente não emissão da licença de operação.

Quadro 3 - Agenda Mínima

Empresas ETC/Período de Licença de Instalação	Área	Ações
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Saneamento	1. Sistema de captação, tratamento e distribuição de água em Miritituba 2. Elaboração do Projeto de Aterro Sanitário de Miritituba e Itaituba 3. Apoio ao programa Municipal de Coleta Seletiva para catadores de Resíduos 4. Redes Troncais de Distribuição de Água na Zona Urbana de Itaituba
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Saúde	1. Aquisição de Equipamentos para o Hospital Municipal de Itaituba 2. Central de Rede de Gases para o Hospital Municipal de Itaituba 3. Aquisição de Ambulância – Miritituba 4. Centro de Testagem Anônima (CTA) e do Serviço de Atendimento Especializado (SAE)

Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Infraestrutura	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rebaixamento de Energia Elétrica à população local, a partir de novo reforço de transmissão à área portuária 2. Plano Diretor do Município de Itaituba e Distrito de Miritituba 3. Equipamentos para o Aeródromo Municipal 4. Aquisição de 10 (dez) semáforos 5. Aquisição de transformadores para as escolas públicas de Miritituba 6. Instalação de uma unidade do Corpo de Bombeiros
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Assistência Social	<ol style="list-style-type: none"> 1. Instalação de 01 Centro de Referência em Assistência Social (CRAS) em Miritituba 2. Apoio ao Programa Municipal de Recepção e Orientação de imigrantes 3. Reforma do Centro Integrado - Ginásio Miritituba 4. Apoio ao Programa Municipal de Prevenção ao Uso de Drogas e Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Apoio a formação de Mão de Obra e Geração de Emprego e Renda	<ol style="list-style-type: none"> 1. Implantação de salas de treinamento e plano de formação de mão de obra para a cadeia de serviços e negócios decorrentes do complexo portuário, inclusive, apoio ao programa municipal de formação de aprendizes em Miritituba e Itaituba 2. Apoio para a implantação da Feira do Produtor Rural em Miritituba 3. Apoio ao programa Municipal de preservação e aproveitamento dos potenciais turísticos do município (praias, UCs, cavernas, pinturas, trilhas florestais) 4. Implantação e apoio de programa a fornecedores locais 5. Comprometimento com contratos a fornecedores locais, ou, na falta desses, com fornecedores do estado do Pará, na cadeia de bens/insumos e serviços

Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Aparelhamento e Modernização de Gestão Municipal	Item 1 - Apoio ao projeto de estrutura e aparelhamento de Secretaria Municipal de Meio Ambiente Item 2 - Apoio ao plano de capacitação e aparelhamento do sistema de arrecadação e gestão orçamentária do município.
Cargill (2014/2017) HBSA (2013/2016) CIANPORT (2014-2017) BUNGE (2012-2015)	Serviço de Utilidade Pública	Item 1 - Apoio para a implantação de agências bancárias em Miritituba Item 2 - Apoio para a implantação de agências dos Correios em Miritituba

Fonte: Elaborado pela autora, com dados da pesquisa, 2021.

Para cada área indicada, foram definidos projetos que deveriam ser executados em caráter emergencial, como o do sistema de captação, tratamento e distribuição de água em Miritituba, que em razão de vários entraves burocráticos, incluindo a elaboração de plano de saneamento municipal, continua pendente na agenda de condicionantes. O investimento dos itens previstos na Agenda Mínima somava, à época, cerca de dois milhões de reais, o que é um valor ínfimo considerando as quantias despendidas nas instalações portuárias.

4.3 MONITORAMENTO DAS AÇÕES

Em 2020, a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT) – entidade que resultou da união da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tocantins (ATOC) e da Associação dos Terminais Portuários de Uso Privativo e das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós (ATAP) – encaminhou ofício à Prefeitura Municipal de Itaituba propondo alterações para o **encerramento** do Convênio n.º 008/2013, conhecido como “Agenda Mínima”, celebrado por ocasião do licenciamento das estações de transbordo de cargas no distrito de Miritituba.

O monitoramento de ações é imprescindível para avaliar as falhas setoriais e verificar possíveis ajustes nas relações estabelecidas entre os convenientes, bem como para alcançar o interesse público envolvido.

A crescente demanda por mecanismos de acompanhamento e avaliação requer um enfoque sistêmico para que decisões políticas possam informar não apenas relatórios individuais de avaliação, mas também linhas de conhecimento resultantes de uma análise contínua. Fluxos de conhecimento são produzidos por sistemas de monitoramento e avaliação integrados, cujos dados são projetados estrategicamente para informar principais marcos de tomada de decisão. Para garantir tal uso eficiente, o acompanhamento e a avaliação devem ser institucionalizados no seio das instituições governamentais (SEGONE, 2008, p. 20).

No documento, a AMPORT sugeriu a substituição de itens da Agenda Mínima, alegando, à época, que a Prefeitura de Itaituba não havia fornecido a listagem final dos equipamentos pretendidos para substituições futuras. A partir desse documento e com as informações oriundas de ofícios da Prefeitura Municipal de Itaituba, foi possível identificar que houve um monitoramento da Agenda Mínima, com a indicação de divergências e entraves que provocaram o não cumprimento total das ações emergenciais planejadas.

- **Saneamento**

O item saneamento foi determinado como prioridade máxima na elaboração da Agenda Mínima, contudo, diversos fatores contribuíram para que permanecesse pendente ao longo dos anos e da execução das condicionantes. Em ofício da AMPORT (Anexo 1) ao Município de Itaituba, as ações componentes desse item foram comprometidas em decorrência das indefinições e aprovações de projeto por parte do poder público local. Houve, ainda, alterações de materiais para a execução das redes troncais de distribuição de água, o que causou significativo atraso no início da obra.

A Prefeitura demonstrou a intenção de alterar o projeto do Sistema de Abastecimento de Água de Miritituba substituindo a tubulação de PVC, inicialmente projetada, pela de Polietileno de Alta Densidade (PAD), assim como a mudança do ponto de captação de água do rio Tapajós para uma fonte de água mineral. No ofício, a AMPORT alegou que, embora tenha recebido o projeto

adequado, com vistas ao seu orçamento, não houve a definição das responsabilidades das partes para esse item, que estava fixado em um milhão e duzentos mil reais, valor estipulado na época da celebração do convênio, em 2013.

Um fato interessante quanto a um dos itens da Agenda Mínima diz respeito ao Plano de Saneamento do Município de Itaituba, que foi elaborado em parceria entre a Prefeitura Municipal de Itaituba e o Instituto Tecnológico Federal do Pará (IFPA). A AMPORT forneceu equipamentos à instituição de pesquisa e seus laboratórios, com a finalidade de concluir o plano. No final do documento, a associação solicitou à Prefeitura que encaminhasse informações, documentos, projetos e orçamentos que viabilizassem a execução de itens pendentes e afirmou que tinha o compromisso de atender aos anseios da população de Miritituba.

- **Saúde**

No item saúde, a pesquisa mostrou que foram adquiridos 249 equipamentos para o Hospital Municipal de Itaituba e que em 2016 foi concluída a obra da central de gases, permitindo maior segurança para pacientes e servidores.

A AMPORT também cumpriu o dispositivo que previa a aquisição de uma ambulância, ou seja, de uma lancha a motor adaptada para o transporte fluvial de pacientes entre o trecho do distrito de Miritituba até a sede da cidade, na outra margem do rio Tapajós. A pendência nesse item da Agenda Mínima foi quanto à construção de um Centro de Testagem Anônima no Distrito de Miritituba, e por isso os testes continuam sendo realizados no Hospital Municipal de Itaituba.

Apesar de não constar na Agenda Mínima, no período da crise na área da saúde, provocada pela pandemia de Covid-19 (2020-2021), houve um grave problema de infraestrutura que comprometeu o imediato funcionamento do Hospital Regional do Baixo Tapajós (HRBT). O hospital estadual foi criado considerando a sua condição de base regional de Itaituba, e projetado para ofertar atendimento de alta complexidade, com uma estrutura para 170 leitos, sendo 30 de Unidades de Tratamento Intensivo (UTIs), dez para UTI adulto, dez

para neonatal e dez para pediatria. Quando estiver em funcionamento, a previsão é que a população tenha acesso às seguintes especialidades: clínica médica e cirúrgica; pediatria e obstetrícia; leitos para isolamento; e serviços de mamografia, ressonância magnética, tomografia, raios-X, ultrassonografia, endoscopia e terapia renal substitutiva (PARÁ, 2019).

O comprometimento do início de seu funcionamento decorreu do projeto de escoamento sanitário, componente questionado pela fiscalização ambiental. A demanda mobilizou o poder público estadual, municipal e a AMPORT, que contribuiu financeiramente para que fosse possível a elaboração de um plano emergencial de engenharia ambiental.

Apesar de alguns itens da agenda terem sido cumpridos e da participação em momento crucial para o controle da pandemia do novo coronavírus, a área da saúde de Miritituba continua deficitária, possuindo Unidade Básica de Saúde não condizente com as necessidades advindas do crescimento populacional do distrito.

- **Infraestrutura**

Um dos pontos mais frágeis do desenvolvimento do distrito de Miritituba é a deficiência da infraestrutura urbana, o que levou à indicação de prioridades básicas na Agenda Mínima. Preliminarmente, a agenda inseriu como urgência a revisão do Plano Diretor Municipal de Itaituba e do Distrito de Miritituba, a fim de definir as zonas urbanas e urbanizáveis, as zonas industriais, portuárias e de interesse social, bem como definir as áreas de preservação. A AMPORT contratou a consultoria técnica ATA, que acompanhou a elaboração do Plano Diretor Municipal, a realização de audiências públicas e o levantamento de dados para análise e execução do planejamento urbano. O Plano Diretor Municipal foi aprovado pela Câmara Municipal de Itaituba em 2015.

Um item específico da Agenda Mínima quanto à infraestrutura é a do rebaixamento do custo de energia elétrica para a população do distrito de Miritituba, considerando o reforço de transmissão instalado em razão da área portuária. A AMPORT fez a doação de um transformador para a comunidade Nova Miritituba, localizada à margem da via de acesso aos empreendimentos, o que proporcionou o fornecimento de energia de qualidade aos comunitários, que

até então funcionava com precariedade. Ainda quanto à energia, também foram adquiridos transformadores para as escolas públicas locais.

No período de execução da Agenda Mínima, algumas situações pontuais modificaram as prioridades dos itens a serem executados. Uma situação não vislumbrada, em face da ausência de planejamento, foi a da intensificação de pousos e decolagens no Aeroporto Municipal de Itaituba, que passou a operar com duas companhias aéreas: MAP e Azul, com voos regulares diários. O fluxo de aeronaves e a situação precária do aeroporto ocasionou uma fiscalização da Infraero, que entregou um termo de autuação à Prefeitura Municipal de Itaituba, com aplicação de multa e estabelecimento de Termo de Ajustamento de Conduta com prazo para aquisição de equipamentos e regularização da Brigada de Incêndio. Em decorrência, foram adquiridos 87 itens de EPI/EPR para a Brigada de Bombeiros do aeródromo e construída a cerca administrativa.

A instalação de uma unidade do Corpo de Bombeiros em Miritituba continua como item pendente na Agenda Mínima, em razão da falta de articulação com o Estado, que alega ausência de contingente de bombeiros para ser deslocado para a nova unidade.

- **Assistência social**

O item estabelecido como prioridade na área da assistência social foi a construção de um Centro de Referência em Assistência Social – CRAS Miritituba, concluído em 2015.

O fluxo migratório ensejou a inserção na Agenda Mínima de um item de apoio ao Programa Municipal de Recepção e Orientação de Migrantes, sendo determinada a contratação de mão de obra local. Acontece que o maior aproveitamento da mão de obra entre os comunitários ocorreu durante o período da instalação portuária, sendo reduzida posteriormente em razão da carência de trabalhadores com especialidades técnicas e formação nas áreas de serviços portuários.

O aumento populacional e a movimentação econômica decorrente dos serviços que envolvem as ETCs provocaram problemas sociais, tais como o crescimento do uso de drogas e a exploração sexual de crianças e adolescentes. Quanto a esse item, a AMPORT, com o apoio da Secretaria Municipal de Assistência Social e de outras entidades de proteção de menores, realizou

palestras e distribuiu material gráfico. Foi implementado, ainda, o programa denominado “Olhar Atento”, que orienta os membros da comunidade a atuarem como agentes de proteção à criança e ao adolescente.

- **Apoio à formação de mão de obra e geração de emprego e renda**

As principais ações da Agenda Mínima quanto à geração de emprego e renda foram a instalação de salas de treinamento e a implementação de um plano de formação de mão de obra para atender à cadeia de serviços e negócios do complexo portuário. As ações foram cumpridas e incluíram apoio ao programa municipal de formação de aprendizes em Itaituba e Miritituba. Contudo, apesar do programa de formação, a pesquisa revelou que, no início dos empreendimentos, não havia mão de obra qualificada para ser absorvida pelas ETCs, o que provocou um fluxo de trabalhadores de outros locais para o município.

A implantação da Feira do Produtor Rural em Miritituba continua como um item pendente da Agenda Mínima. Segundo documento da AMPORT, o item aguarda as articulações locais de órgãos públicos e entidades da área para atestar a viabilidade do empreendimento (Anexo 2).

Quanto aos potenciais turísticos da região, a associação informou que ficou definida a produção de um documentário com os principais pontos turísticos do município para divulgação, levando em consideração a vocação local para o turismo de negócios.

Ainda quanto à geração de emprego e renda, a AMPORT realizou um diagnóstico do mercado local, a fim de determinar se as empresas estariam aptas a se tornarem fornecedoras de mercadorias e serviços ao complexo portuário. O diagnóstico resultou na elaboração de um manual do fornecedor, que foi distribuído a empresários e contadores, no sentido de promover as adequações e os enquadramentos necessários para a realização de negócios.

Constatou-se que, com a consolidação histórica da situação de informalidade no comércio e na prestação de serviços, as empresas locais não estavam preparadas para lidar com grandes projetos em processo de instalação, empreendimentos que possuem intrincada metodologia e regras rígidas de gestão fiscal. Assim, o compromisso de aquisição de produtos e serviços locais passou por um processo de adaptação das empresas, não apenas no aspecto da

regulação como também no de novos modelos organizacionais compatíveis com as necessidades das gigantes da soja.

- **Aparelhamento e modernização de gestão municipal**

O item de aparelhamento e modernização da gestão municipal constituiu uma política pública extremamente importante da Agenda Mínima; no entanto, faltaram projetos para explicitar quais os mecanismos de modernização e aparelhamento ensejaram o não cumprimento integral nessa área. Apenas os equipamentos solicitados para a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, destinados à fiscalização ambiental, foram adquiridos no prazo determinado.

- **Serviço de utilidade pública**

A Agenda Mínima previu o apoio à implantação de agências bancárias e e dos Correios em Miritituba, entretanto, no período de instalação das ETCs, o distrito ainda não figurava como uma localidade atraente para esses investimentos. Nesse item, constatou-se que a primeira agência bancária foi instalada na localidade apenas em 2019: a instituição SICREDI Grandes Rios, que atua como banco cooperativo e possui linhas de créditos para pequenos negócios. Para atender a uma população de aproximadamente 15 mil habitantes, a agência de Miritituba foi inaugurada em novembro de 2021, com mais de 400 cooperados (SICREDI, 2021).

A análise do lapso temporal e da execução de itens da Agenda Mínima demonstrou que a definição de políticas públicas requer não apenas o comprometimento como também a interação institucional entre agentes públicos e privados para que, de fato, aconteçam. Por um lado, a AMPORT indica que cumpriu prazos e aguardou a definição de projetos e a entrega de documentos, mas por outro, o poder público local viu-se às voltas com as deficiências orçamentárias e técnicas comuns a uma prefeitura de médio porte no Brasil. As falhas de planejamento são estruturais e endêmicas, arraigadas na burocracia e no cumprimento parcial de leis apenas para fins de licenciamento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa apontou para uma fragilidade no planejamento e na execução de políticas públicas em grandes e complexos projetos de infraestrutura. No estudo de caso no distrito de Miritituba, constatou-se que a urgência quanto ao funcionamento do corredor logístico para o transporte de soja culminou em impactos socioeconômicos positivos e negativos para a população local, como a geração de emprego e renda, contudo, sem as garantias de uma melhor qualidade de vida, uma vez que projetos básicos de saneamento não foram concluídos após quase uma década do início dos empreendimentos.

As políticas públicas almejadas encontraram espaço em vários documentos, manifestações e falas, inclusive nas entrevistas realizadas com os *stakeholders* dos três níveis governamentais e dos representantes da sociedade civil, incluindo o presidente do Consórcio de Municípios do Tapajós. No entanto, restou evidente que, embora tenham sido cumpridas as etapas do licenciamento, com a realização de audiências públicas, houve a ausência da participação do poder local, bem como da sociedade civil, nas definições e deliberações das ações. Estas, inclusive, em sua maioria envolvem a aplicação de recursos financeiros que visam a beneficiar a comunidade local, como no caso da elaboração da Agenda Mínima.

Um exemplo claro quanto à tomada de decisões planejadas e que não alcançaram êxito foi a previsão de que as vagas para a mão de obra exigida para a construção e o funcionamento das ETCs deveriam ser disponibilizadas para a população local. Contudo, não houve previsão de cursos técnicos para preparar os comunitários, o que provocou uma migração de prestadores de serviços de outros pontos do país. Tal situação levou a outra demanda específica, que foi a absorção desse contingente populacional de migrantes sem que houvesse uma infraestrutura urbana adequada para recebê-lo.

Desse modo, verificou-se que, se os setores de educação e de geração de emprego e renda pudessem conhecer as informações dos projetos com um mínimo de seis meses de antecedência da demanda efetiva, poderiam estar direcionando e fomentando a oferta de cursos de qualificação profissional para assegurar o suprimento das necessidades do empreendimento a ser implantado com pessoas da comunidade local, inserindo-as nesse processo de

desenvolvimento como beneficiárias diretas. Já as áreas de produção, desenvolvimento e saúde poderiam estar se preparando para a retaguarda necessária, no caso da promoção da saúde e da disponibilização de serviços de atendimento básico e emergencial

Ficou evidente que existe a necessidade de interlocução entre os agentes públicos e privados e, ainda, os representantes da sociedade civil. A adoção de políticas públicas, considerando a situação estudada, deve ser intersetorial, com uma forma de gestão que resulte no comprometimento do Estado quanto à articulação e construção de redes para que sejam efetivamente garantidos os direitos da comunidade.

Consoante Borja e Moraes (2003), é urgente a definição de um sistema de indicadores que esteja articulado em nível internacional, federal, estadual e municipal e que preveja a implementação imprescindível de um sistema de informação com coleta sistemática de dados. Restou evidente que a carência de informações sobre a gestão municipal compromete planos, programas e projetos voltados para a resolução de problemas, tendo em vista que o uso de indicadores auxilia na conscientização dos cidadãos e no planejamento de políticas públicas.

Junqueira (2000) define o termo intersetorialidade como a articulação de saberes e experiências desde o planejamento até a avaliação, com a finalidade de obter o efeito sinérgico nas questões complexas que a envolve. Para o autor, o cidadão deve ser considerado pelo Estado na sua totalidade, e não fragmentado na resposta às suas demandas.

A partir da análise bibliográfica e da pesquisa de campo, observou-se que o planejamento de políticas públicas em grandes empreendimentos assume diversas características e divergências quanto à sua eficiência, pois envolve diferentes níveis de poder, comprometendo sua efetividade. Há, ainda, de ser considerada a cultura organizacional dos empreendedores, que buscam os resultados imediatos para o lucro sem mensurar os impactos negativos da aceleração de desenvolvimento.

Outro ponto resultante da análise foi a constatação da ausência de preparação institucional e técnica dos municípios para lidarem com complexos empreendimentos e empresas que possuem intrincados processos de decisão para investimentos em políticas públicas, fato que muitas vezes gera conflitos com conselhos fiscais que não aprovam mudanças em projetos não adequados

às diretrizes das empresas. Ainda nesse contexto, embora o município de Itaituba tenha participado da elaboração da Agenda Mínima de ações mitigadoras da implantação do complexo portuário, coube ao governo do Pará a liberação das licenças, o que denota a fragilidade da articulação intergovernamental, considerando-se os limites e as competências administrativas e, ainda, os aspectos políticos nas negociações.

Assim, a recomendação do Ministério Público, quanto à necessidade de serem criados mecanismos de avaliação de impactos, encontra respaldo na imprescindível e urgente definição de competências para o acompanhamento das consequências da implantação de grandes projetos na Amazônia, evitando a fragmentação institucional gerada pela falta de definição de um planejamento integrado de políticas públicas. Quanto a esse ponto, é relevante lembrar a importância das Agendas de Desenvolvimento Regionais que fizeram parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) mas que caíram no esquecimento nos últimos anos.

O paradigma da articulação intergovernamental traz uma visão completa dos processos e se mostra como uma solução dos problemas tidos como insolúveis na sociedade, caso haja esforço concentrado dos diferentes entes federativos. Do ponto de vista da eficiência, a articulação intergovernamental concentra esforços, e conseqüentemente recursos, empregados em políticas fragmentadas e com baixa efetividade. A sobreposição de esforços desarticulados é onerosa para o Estado e também para o cidadão, considerando o agravamento de seus problemas e o não atendimento de suas demandas.

Quanto à eficácia, a articulação intergovernamental apresenta-se como uma solução viável, uma vez que a necessidade de uma boa coordenação, da definição de objetivos e metas claras para todos os envolvidos, da criação de indicadores para monitorar a implementação da política e do foco na obtenção de resultados favorece a criação de mecanismos de responsabilização e estratégias de atuação focadas em resultados de desenvolvimento.

Finalmente, constatou-se que existe a necessidade de se pensar de forma transversal para além das esferas de governo, ou seja, também na sociedade civil e na iniciativa privada, de modo a refletir-se não somente sobre a dificuldade em relação às áreas de políticas públicas e à fragmentação do pensamento e lógica de atuação, como também sobre a distribuição de poder e atribuição entre

as diferentes esferas de governo, e a articulação e integração dessas instituições na formulação e implementação de políticas públicas.

A análise empírica permite, nesse sentido, a visualização concreta desses fatores, destacando-se o fator político que, de limitante, pode passar a ser considerado como uma potencialidade. É uma forma de atuação que requer fortes mecanismos de coordenação, porém, que não demanda da máquina pública somente uma mudança de estrutura, mas também uma modificação na cultura de pensar o cidadão e suas demandas, e de entender que a efetividade de certas políticas só se dá a partir da integração de atores e esforços concentrados, com responsabilidades assumidas e definidas claramente entre os entes federativos e os demais atores institucionais envolvidos.

Compreende-se finalmente, neste estudo, que interesses comuns entre as unidades envolvidas podem tanto ajudar a solidificar a ação cooperativa, como também fomentar as oportunidades de intercâmbio entre os vários tipos de unidades participantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFONSO, H. C. A. da G. **Análise dos custos de transporte da soja brasileira**. São Paulo, 2006.
- AGUIAR, Diana. **A geopolítica da infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia Brasileira**. ActionAid Brasil e Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (FASE): Rio de Janeiro, 2017, p. 3
- ASSOCIAÇÃO DOS PRODUTORES DE SOJA E MILHO DO ESTADO DE MATO GROSSO (APROSOJA). **Levantamento da Safra 2015/16**. Aprosoja. Mato Grosso, jul, 2016. Disponível em: . Acesso em 15 nov. 2020.
- BALLOU, R. H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- BALTZAN E PHILLIPS, H. I. **Estratégia empresarial**. São Paulo. 2012.
- BARAT, J. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: UNESP, 2007.
- BATALHA, M. O. **Gestão Agroindustrial**. Atlas: São Paulo, 2001.
- BORJA, P. C; MORAES, L.R - **Indicadores de saúde ambiental com enfoque para a área de saneamento. parte 1 – Aspectos Conceituais e Metodológicos**, 2003
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco norte: o desafio logístico**. Brasília: Câmara dos Deputados/Edições Câmara, 2016.
- CASTILLO, R. A.; FREDERICO, S. **Dinâmica regional e globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro**. Mercator, v. 09, n. 18, p. 17-26, 2010.
- CHARVAT, D. J. **Fatores de competitividade organizacional**. Brazilian Business Review, Vitória, n. 1, p. 27-46, jan./mar. 2003.
- CHIAVENATO, D. L. **Administração de Materiais e Mercadológica**.
- CAIXETA-FILHO, J. V. **Transporte e logística em sistemas agroindustriais**. São Paulo. Atlas, 2006.
- CARVALHO, C.; DIAS B. **Estratégias Logísticas – Como Servir o Cliente a Baixo Custo**. São Paulo. 2004.
- CLOSS, D. J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas. 2001.
- COBB, R e ELDER, C. **Participation in American politics: the dynamics of agenda building, Baltimore**. Johns Hopkins University Press, 1983.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: método qualitativo, quantitativo e misto**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Competitividade Brasil 2017: comparação com países selecionados**. Brasília, 2012. 114 p.

CORREA; GIANESI; CAON. J. P. A.; **International Journal Of Physical Distribution And Logistics Management**, v.30, n.2, p. 112-127, 2001.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. DNIT – IPR 719. **Manual de Pavimentação e Infraestrutura**. 3ª Edição. Rio de Janeiro, 2016.

DE PAULA, J. **A identidade local como fator fundamental para o desenvolvimento**, 2017

ECOLOGY BRASIL, Ecology and Environment do Brasil, **AVALIAÇÃO AMBIENTAL INTEGRADA DA BACIA DO TAPAJÓS** Sumário Executivo, Abril de 2014.

ETGES, V. E. (2022). **Desenvolvimento Regional – a região importa?**. *Revista Brasileira De Gestão E Desenvolvimento Regional*, 18(1). <https://doi.org/10.54399/rbgdr.v18i1.6450>

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA- EMBRAPA. **A Logística do escoamento da safra brasileira**.

FARAH, M. F. S. **A contribuição da Administração Pública para a constituição do campo de estudos de políticas públicas**. São Paulo, SP: Unesp, 2013.

FREITAS, L. **A importância da eficiência logística para o posicionamento competitivo das empresas**. São Paulo. Atlas. 2003.

GAROFOLI, Gioacchino. **Os Sistemas de Pequenas Empresas**. In: BENKO G.; LIPIETZ, A. (Orgs.). **As regiões ganhadoras – distritos e redes: os novos paradigmas da Geografia Econômica**. Oeiras (PT): Celta, 1994. p. 33-47.

GIL, A. C.; **Método e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

HAGUENAUER, L.; PROCHNIK, V. **Identificação de cadeias produtivas e oportunidades de investimento no Nordeste** Fortaleza: Banco do Nordeste, 2000.

HAM, C e HILL, M; **The policy process in the modern capitalist state**. Londres, 1993, segunda edição.

HART, S. L. **Guide to sustainable community indicators**. North Andover: Hart Environmental Data, 1999. INSTITUTO TRATA BRASIL. Ranking do saneamento

JANNUZZI, P. M. **Indicadores para diagnóstico, monitoramento e avaliação de programas sociais no Brasil**, IBGE, 2022

JUNQUEIRA, L.A.P. Intersetorialidade, transetorialidade e redes sociais na saúde. Rev. Adm. Pública, v.34, n.esp., p.35-45, 2000.

KRAKOVICS, Fábio. **Um Modelo de Avaliação de Desempenho para Gestão Logística Quarteirizada (4PL)** no Segmento de Resinas Termoplásticas. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUCRio). Departamento de Engenharia Industrial. 2004.

KINGDON, J. W. **Agendas, alternatives, and public policies**. Illinois: Pearson, 2011.

KUSSANO M. R. e BATALHA M.O. **Custos logísticos agroindustriais: avaliação do escoamento da soja em grão do Mato Grosso para o mercado externo**, 2012.

MAPA – MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUARIA E ABASTECIMENTO. **Brasil ocupa penúltima posição em ranking de competitividade**. Brasília: MAPA, 2011. MAPA. Ministério da Agricultura e Abastecimento, 2015. Projeções do Agronegócio, Brasil 2015/15 A 2024/25.

MARCELINO, P. R. P. **A logística da precarização**. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

MAXWELL, M. E. **Competição**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

MEINDL, P. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Estratégia, Planejamento e Operações**. São Paulo: Prentice Hall, 2003.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. “**Ministério Público pede suspensão do licenciamento de portos em Itaituba (PA)**”, Assessoria de Imprensa MP/PA, 16/02/2016. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/ministerio-publico-pede-suspensao-do-licenciamento-de-portos-em-itaituba-pa>

NEGRET, F. **Território, Globalização e Desenvolvimento Regional**. Redes, v. 12, n. 2, p. 36-55, 17 abr. 2008.

PADRO, J.D.A. **Os desafios do desenvolvimento local para populações específicas de territórios historicamente complexos**, FGV, 2019.

PORTER, Michael E. **Vantagem Competitiva: Criando e Sustentando um desempenho Superior**. 11. Ed. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

ROCHA, Leone de Araújo. **Políticas Públicas Segundo Leonardo Secchi**. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 03, Ed. 12, Vol. 02, pp. 70-74 . Dezembro de 2018.

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, n. 42, Dossiê 2018, pp. 202-228.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo: AGB, n.54, p.81-99, jun.1977.

SANTOS MELAZZO, E. **Problematizando o Conceito de Políticas Públicas: Desafios à Análise e à Prática do Planejamento e a Gestão**. Revista Tópos.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade** / Amartya Sen ; tradução Laura Teixeira Motta ; revisão técnica Ricardo Doninelli Mendes . — são Paulo : companhia das letras, 2010.

SCHUBER, E.S.M. **Neodesenvolvimentismo, Reestruturação Urbana e Cidades Médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós**. Tese de Doutorado, 2019. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará.

RISCADO, Priscila. **Políticas Públicas: Conceitos e Análise em Revisão**. Revista Agenda Política | Vol.3 – n.2 – julho/dezembro – 2015.



RECOMENDAÇÃO CONJUNTA MPE-PA/MPF, DE 17 DE SETEMBRO DE 2015.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** e o **MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL**, pelos membros signatários, no regular exercício de suas atribuições institucionais, com base nos artigos 127, 129, inciso II e III, e 225, caput e §3º, da Constituição Federal, nos artigos 5º, inciso III, alínea d, V, alínea a, e 6º, inciso VII, alínea b, e XX, da Lei Complementar nº 75/1993, bem como com fundamento no disposto na Lei Federal nº 7.347/1985, e

CONSIDERANDO que o Ministério Público deve promover a proteção dos direitos difusos, dentre os quais está incluído o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, nos termos do art. 129, III da Constituição Federal;

CONSIDERANDO que “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” (art. 225 da Constituição da República Federativa do Brasil);

CONSIDERANDO que a competência material para a proteção ambiental é comum a todos os entes da federação (art. 23, VI, da Constituição da República Federativa do Brasil);

CONSIDERANDO que a proteção do meio ambiente é princípio que deve nortear todas as relações sociais, inclusive as econômicas, e, em especial, as voltadas à exploração de recursos naturais (art. 170 da Constituição da República Federativa do Brasil);



CONSIDERANDO que a Constituição Federal estabelece que toda atividade econômica deve respeitar o meio ambiente, assegurando a todos uma existência digna (art. 170, *caput* e inciso VI).

CONSIDERANDO que a Constituição Federal impõe ao Poder Público e à coletividade o dever de defender e preservar o meio ambiente da geração presente (princípio intergeracional) e para as futuras gerações (art. 225, *caput*);

CONSIDERANDO que art. 225, § 1º Da Constituição Federal estabelece que, para assegurar a efetividade do direito de todos os cidadãos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, incumbe ao Poder Público, dentre outras obrigações: **IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente; VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente; VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.** (Grifamos)

CONSIDERANDO a implantação de grandes projetos de mineração, a construção de usinas Hidrelétricas na Bacia do Tapajós, e, ainda, a instalação de 9 (nove) estações de transbordos e cargas no distrito de Miritituba, município de Itaituba/PA, e ainda a utilização da Hidrovia Tapajós pelas empresas de transporte de cargas, “como as *tradings* BUNGE e CARGILL, além de operadoras logísticas como Hidrovias do Brasil, CIANPORT, UNIRIOS e TERFRON, algumas já marcando presença



na região” - conforme descrito no Plano de Mineração do Estado do Pará 2014-2030, promovido pela então Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Mineração SEICOM (p. 68) – do município de Itaituba, abrangendo o distrito de Miritituba e imediações, com a utilização dos recursos e leito do Rio Tapajós que perpassa tal região;

CONSIDERANDO que o complexo de empreendimentos desde a fase da licença prévia, seguidas das fase das licenças de instalação e operação **devem ter** seus impactos avaliados de forma sistêmica, uma vez que inseridos no mesmo meio natural, social e cultural, especialmente, na mesma bacia hidrográfica (Bacia do Tapajós), e, assim, considerar as relações e interações existentes entre os projetos, não podendo o estudo considerar cada Projeto como parte isolada, uma vez que condicionam o funcionamento do próprio todo – Projetos Infraestruturais;

CONSIDERANDO que nas situações ricas em complexidade, os elementos, quando observados em conjunto, não se comportam da mesma maneira como quando examinados individualmente, devido às diversas formas de interação que desenvolvem;

CONSIDERANDO que os licenciamentos dos empreendimentos previstos estão sendo realizados de forma individualizada, havendo omissão, ou registro superficial, da relação dos projetos das Estações de Transbordo e Terminais de Grãos da Região de Miritituba com o conjunto de obras ao qual se interligam (implantação do Plano Estadual de Mineração e Usinas Hidrelétricas);

CONSIDERANDO que tal postura desconsidera as consequências trazidas à Bacia Hidrográfica do Tapajós (meio natural), que suportará todo o desenvolvimento simultâneo dos empreendimentos;

CONSIDERANDO a indubitável alteração na dinâmica ambiental



a partir da acumulação de impactos locais. provocados por todos os empreendimentos em funcionamento na região e que devem, portanto, ser considerados de forma global e sistêmica;

CONSIDERANDO que a Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, prevê, entre os instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, a “avaliação de impactos ambientais” (AIA) (art. 9º, II), estudo destinado a identificar, interpretar e prevenir as consequências de empreendimento específico;

CONSIDERANDO que, em razão da insuficiência da AIA para análise mais ampla e contextual dos impactos de diversos empreendimentos localizados em uma mesma região, surgiram como sua derivação a Avaliação Ambiental Integrada (AAI) e a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

CONSIDERANDO que a Avaliação Ambiental Integrada (AAI) visa justamente à identificação e a avaliação dos efeitos sinérgicos e cumulativos resultantes dos impactos ambientais ocasionados pelo conjunto de empreendimentos em planejamento, implantação e operação em uma região, conforme expressa a RESOLUÇÃO CONAMA Nº 001, de 23 de janeiro de 1986;

CONSIDERANDO que, como resultado de uma AAI, destacam-se: Avaliação espacial e temporal dos efeitos integrados dos projetos previstos nos diferentes cenários; Diretrizes gerais para a implantação de novos projetos, considerando o resultado dos estudos de bacia realizados, as áreas de fragilidade, o uso do solo e o desenvolvimento regional; Diretrizes técnicas gerais a serem incorporadas nos futuros estudos ambientais dos projetos setoriais para subsidiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos em planejamento/projeto



na área de abrangência dos estudos; Proposição de recomendações para avaliações que apresentem grandes incertezas quanto aos dados disponíveis e quanto à profundidade dos estudos; e Proposição de medidas de gestão, preferencialmente de cunho institucional, com o objetivo de evitar conflitos futuros, orientando o licenciamento de projetos específicos¹;

CONSIDERANDO que o AAI é, portanto, o instrumento adequado a subsidiar a decisão estratégica ambiental na bacia do Tapajós, tendo entre um de seus objetivos específicos justamente identificar diretrizes ambientais para a concepção de novos projetos de utilização de seus recursos hídricos, visando alcançar o desenvolvimento sustentável;

CONSIDERANDO que a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), fundamentada nos princípios da AIA, é um processo de identificação de impactos ambientais e de alternativas que os minimizem na implantação de políticas e projetos governamentais, sendo utilizada na elaboração das propostas de ações estratégicas, sistematizando os resultados e sua utilização para tomadas de decisões ambientalmente sustentáveis, tendo como objetivo analisar a ação estatal em todos os seus aspectos e servindo de subsídio para a tomada de decisões, ao disponibilizar informações sobre as possíveis consequências ambientais das ações, bem como das alternativas mitigadoras;

CONSIDERANDO que o Decreto nº 4339/2002 institui princípios e diretrizes para a implementação da Política Nacional da Biodiversidade²;

¹ GONÇALVES, Luiz Cláudio. Planejamento de Energia e Metodologia de Avaliação Ambiental Estratégica: Conceitos e Críticas. 1ª Ed. Curitiba: Juruá, 2009.

²Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4339.htm. Acessado em 07/09/2015, as 10:24h.



CONSIDERANDO que a Política Nacional da Biodiversidade tem como objetivo geral a promoção, de forma integrada, da conservação da biodiversidade e da utilização sustentável de seus componentes, com a repartição justa e equitativa dos benefícios derivados da utilização dos recursos genéticos, de componentes do patrimônio genético e dos conhecimentos tradicionais associados a esses recursos;

CONSIDERANDO que a Segunda diretriz do Componente 4 da Política Nacional da Biodiversidade - Monitoramento, Avaliação, Prevenção e Mitigação de Impactos sobre a Biodiversidade, dispõe sobre avaliação, prevenção e mitigação de impactos sobre os componentes da biodiversidade;

CONSIDERANDO que, dentre tais objetivos estão criar capacidade nos órgãos responsáveis pelo licenciamento ambiental no país para avaliação de impacto sobre a biodiversidade; fortalecer os sistemas de licenciamento, fiscalização e monitoramento de atividades relacionadas com a biodiversidade; promover a integração entre o Zoneamento Ecológico- Econômico e as ações de licenciamento ambiental, especialmente por intermédio da realização de Avaliações Ambientais Estratégicas feitas comum a escala regional; **estabelecer mecanismos para determinar a realização de estudos de impacto ambiental, inclusive Avaliação Ambiental Estratégica, em projetos e empreendimentos de larga escala, inclusive os que possam gerar impactos agregados, que envolvam recursos biológicos, inclusive aqueles que utilizem espécies exóticas e organismos geneticamente modificados, quando potencialmente causadores de significativa degradação do meio ambiente (grifamos);**

CONSIDERANDO que o Decreto 4339/2002 está inserido no âmbito da Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA que, por sua vez, em seu art. 5º prevê que “as diretrizes da Política Nacional do Meio



Ambiente serão formuladas em normas e planos, destinados a orientar a ação dos Governos da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios no que se relaciona com a preservação da qualidade ambiental e manutenção do equilíbrio ecológico, observados os princípios estabelecidos no art. 2º desta Lei". E, ainda, em seu parágrafo único dispõe que as atividades empresariais públicas ou privadas serão exercidas em consonância com as diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente.

CONSIDERANDO que a Resolução CONAMA nº 01/86 estabelece, em seu artigo 6º, I, que o estudo de impacto ambiental desenvolverá, entre outros, *"diagnóstico ambiental da área de influência do projeto, com completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto"*;

CONSIDERANDO que a mesma Resolução dispõe, em seu artigo 6º, II, que o estudo de impacto ambiental conterá *"análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais"*;

CONSIDERANDO que a ausência de estudos detalhados por meio de Avaliação Ambiental Integrada e Estratégica sobre os impactos que todos os empreendimentos podem gerar a partir de seu funcionamento simultâneo implica a incerteza quanto às consequências ambientais e sociais da implantação de tais empreendimentos, ainda mais



se for considerado que tais consequências poderão ser irreversíveis;

CONSIDERANDO que o Princípio 15 da Declaração do Rio de Janeiro, de 1992, o princípio da precaução, segundo o qual *“quando houver ameaça de danos sérios ou irreversíveis, a ausência de absoluta certeza científica não deve ser utilizada como razão para postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental”*;

CONSIDERANDO que é do conhecimento da sociedade em geral e, quiçá, dos empreendedores, as consequências graves ao meio ambiental natural, social e cultural gerados pela ausência e/ou incompletude de Estudos de Impacto Ambiental na instalação de grandes empreendimentos de infraestrutura nas cidades de Santarém e Barcarena, o que exigiu atuação judicial e extra-judicial do Ministério Público Estadual e Federal, seja com ajuizamentos de ações civis públicas, seja denúncia criminal e/ou formalização de Termo de Ajustamento de Conduta.

CONSIDERANDO que até o presente momento os empreendedores que atuam e/ou estão em vias de instalação de Projetos de Terminais Portuários e Estação de Transbordo de Cargas e grãos na Bacia do Rio Tapajós, não apresentarão os estudos de Avaliação Ambiental Integrada e Estratégica até o presente momento ao Ministério Público, bem como não elaboraram ações para o Plano Diretor que contenham avaliação dos problemas de engenharia de tráfego para acessibilidade tanto rodoviária quanto hidroviária à zona portuária, transmissão energética, segurança pública, saneamento, saúde, educação, gestão de risco, profissionalização da mão-de-obra local para conter a migração, coleta de lixo, abastecimento de água que surgirão com a instalação do complexo de empreendimentos na Bacia do Tapajós;



CONSIDERANDO ser atribuição do Ministério Público conforme dispõe o art. 6º, XX, da Lei Complementar nº 75/93 e art. 27, parágrafo único, inciso IV, da Lei 8.625/1993, expedir recomendações visando à melhoria dos serviços públicos e de relevância pública, bem como velar pelo respeito aos interesses, direitos e bens cuja defesa lhe couber promover, fixando prazo razoável para a adoção das providências cabíveis;

Resolvem recomendar à **Secretaria de Meio Ambiental e Sustentabilidade Estado do Pará – SEMAS**, que se abstenha de conceder licenças prévias, de instalação e operação aos as empresas e/ou consórcios de empresas que atuam ou pretendem autuar nas atividades dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo e Terminais de Grãos no distrito de Miritituba, diante da ausência de apresentação e aprovação da Avaliação Ambiental Integrada (AAI) e Estratégica (AAE) dos impactos cumulativos e sinérgicos decorrentes do complexo de empreendimentos, e ainda suspender as licenças já concedidas as empresas que já se encontram em operação.

Fica estabelecido o **prazo de 30 (trinta) dias**, a contar do recebimento desta Recomendação, para que o notificado se manifeste acerca do acatamento, ou não, de seus termos.

ADVERTIR que a presente Recomendação dá ciência e constitui em mora o destinatário quanto às providências solicitadas e poderá implicar a adoção de todas as providências judiciais cabíveis, em sua máxima extensão, em face da violação dos dispositivos legais acima referidos.

Encaminhe-se cópia da presente recomendação à 4ª e 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, bem



como ao Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente do Ministério Público do Estado do Pará.

Publique-se a presente recomendação no portal eletrônico do MPF/PRPA, nos termos do art. 23 da Resolução nº 87 do CSMPF.

Encaminhe-se cópia da presente recomendação à autoridade ora recomendada.

Santarém/Itaituba, 17 de setembro de 2015.

DALIANA MONIQUE SOUZA VIANA
Promotora de Justiça

IONE MISSAE DA SILVA NAKAMURA
Promotora de Justiça

JANAINA ANDRADE DE SOUSA
Procuradora da República

**JOÃO BATISTA ARAÚJO CAVALEIRO DE
MACEDO JÚNIOR**
Promotor de Justiça

LILIAN REGINA FURTADO BRAGA
Promotora de Justiça

PEDRO CAJADO BRASIL
Promotor de Justiça



Carta ATAP nº 004/2013

Belém-PA, 18 de Novembro de 2013.

Exmª Sra.

Eliene Nunes

Prefeita Municipal de Itaituba

Assunto: Agenda de Investimentos e Ações da ATAP em Itaituba/Miritituba

Senhora Prefeita,

A ATAP – Associação dos Terminais Portuários Privados e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tapajós, tendo por base os itens para investimentos, elencados por essa Prefeitura Municipal, por meio do **Ofícios GAB/PMI nº334 /2013 de 21 de outubro de 2013 e nº352/2013, de 05 de novembro de 2013**, apresentado à essa associação, como sendo aqueles prioritários e necessários para a sustentabilidade das Estações de Transbordo de Cargas – ETCs previstas para o município, apresenta a sua Agenda de Fomento ao Desenvolvimento, com Investimentos Diretos e contrapartidas voltadas ao Apoio Institucional para o Poder Público Municipal.

A Agenda de Fomento ao Desenvolvimento aqui proposta, tem como foco a maximização dos efeitos positivos dos empreendimentos de suas Associadas e mitigação dos efeitos negativos. E foi estruturada por eixos temáticos, àquela proposta nos ofícios supramencionados, conforme apresentado a seguir:

1. Saneamento Básico

a. Sistema de captação, tratamento e distribuição de água em Miritituba;

A inexistência de sistema de abastecimento público de água em Miritituba se configura como um dos grandes passivos sociais de Miritituba, com a restrição ao acesso a água de qualidade, insumo essencial para a vida da população, representando ainda risco à saúde pública.

Embora, com a priorização pela contratação de mão de obra local pelos novos empreendimentos, não seja esperado incremento populacional capaz de sobrelevar a demandar por esse serviço, é fato que os trabalhadores dos empreendimentos, sejam esses locais ou não, também farão uso da água e serão prejudicados pela inexistência de um serviço público de qualidade.

Diante disso, a ATAP assume o compromisso de apoiar o Município nesta missão, para o que irá fornecer os Projetos de Engenharia, efetuar a construção da caixa d'água e da cisterna (ou sistema similar ou de tecnologia mais moderna) e do sistema de bombeamento, para o atendimento a uma população estimada de 15 mil habitantes. Adicionalmente, proveremos todo o apoio necessário à captação de recursos públicos para o financiamento das obras de distribuição da água, arcando com os pagamentos das

Tv. Dom Romualdo de Seixas, 1560 - 20º andar - CEP 66055-028 - Umarizal
Belém-PA Fone/fax : (91) 3241-0707 - email: kfmenezes@terra.com.br



contrapartidas necessárias à implantação desses projetos, fixado no percentual máximo de 10% do valor do financiamento, conforme o padrão da Caixa Econômica Federal para o financiamento de obras de infraestrutura e saneamento em município com mais de 50 mil habitantes na Região Amazônica, que poderá variar de 5 a 10%.

b. Elaboração de Projeto de Aterro Sanitário de Miritituba e Itaituba;

A inexistência de Aterro Sanitário no município de Itaituba representa um passivo social grave, que compromete inclusive a viabilidade de novos empreendimentos no município, pois pagarão altos custos para a destinação correta de seus resíduos sólidos.

Visando contribuir para a solução de um problema real enfrentado pelo município, a ATAP assume o compromisso de fornecer o Plano Municipal de Resíduos Sólidos com Projeto de Aterro Sanitário necessário à captação de recursos públicos para o financiamento das obras, assim como o de arcar com o pagamento da contrapartida necessária à implantação desse projeto, fixada no percentual máximo de 10% do valor do financiamento, conforme o padrão da Caixa Econômica Federal para o financiamento de obras de infraestrutura e saneamento em município com mais de 50 mil habitantes na região amazônica, que poderá variar de 5 a 10%.

c. Apoio do Programa Municipal de Coleta Seletiva e para Catadores de Resíduos.

A ATAP prestará apoio institucional quanto ao programa de coleta seletiva.

Atualmente os Resíduos Sólidos Recicláveis oriundos da atividade construtiva da Rio Turia Serviços Logísticos (BUNGE) são destinados à Associação de Catadores. E encontra-se em desenvolvimento o estabelecimento de convênio, entre a ATAP e a referida Associação, para que os resíduos recicláveis de todas as empresas sejam destinados à geração de renda para os catadores.

2. Saúde

a. Aquisição de Ambulância – Miritituba;

Atendendo a demanda dessa Prefeitura, a ATAP se compromete com a doação de uma Ambulância equipada com equipamentos para atender primeiros socorros.

b. Aquisição de equipamento para o Hospital Municipal de Itaituba;

c. Centro de Testagem Anônima - CTA e do Serviço de Atendimento Especializado – SAE;

d. Construção da central de rede de gases para Hospital Municipal de Itaituba.



A ATAP entende a necessidade de aparelhamento do Hospital Municipal de Itaituba, incluindo-se a adequação do CTA/SAE, e se compromete a investir nesse segmento, limitado ao montante de R\$ 650.000,00, devendo a prefeitura estabelecer os equipamentos prioritários para aquisição. Além disto, conforme demanda adicional, nos comprometemos com a implantação da central de rede de gases para o mesmo hospital, num montante de até R\$ 120.000,00.

3. Segurança Pública

a. Instalação de Unidade do Corpo de Bombeiros em Miritituba;

A falta de uma Unidade do Corpo de Bombeiros em Miritituba já é uma fragilidade hoje no Distrito, pois em qualquer situação emergencial é necessário deslocamento de Unidade de Itaituba, que ainda precisa cruzar a balsa para promover atendimento. Com a chegada dos empreendimentos, a necessidade por tal equipamento público faz-se ainda mais necessária de modo a prover recursos imediatos a qualquer ocorrência emergencial. Dessa forma, a ATAP assume compromisso de instalar uma unidade do Corpo de Bombeiros em Miritituba, contemplando em seu escopo a construção da edificação, sua equipagem e o fornecimento da viatura de combate a incêndio.

Ademais, a ATAP fará o apoio institucional junto ao Governo do Estado para a questão de contratação de pessoal, conforme solicitado pela prefeitura.

A ATAP entende ainda, que tais investimentos deverão também ser utilizados para a composição do PAM (Plano de Auxílio Mútuo) do distrito industrial-portuário de Miritituba.

4. Assistência Social

a. Instalação de um Centro de Referência em Assistência Social – CRAS, em Miritituba;

A ATAP concorda que a Instalação de um Centro de Referência em Assistência Social em Miritituba é um item importante para o controle e mitigação dos potenciais impactos sociais advindos da implantação dos empreendimentos, assim como para os existentes no distrito. Dessa forma, a ATAP se compromete a instalar um CRAS em Miritituba, com escopo focado na aquisição do imóvel (ou construção de uma edificação em terreno fornecido pela PMI) e estruturação do mesmo, estando à cargo da PMI a sua organização e o fornecimento de pessoal técnico para seu funcionamento. Nesse mister, a ATAP investirá um montante de até R\$ 200.000,00.

b. Apoio ao programa municipal de recepção e orientação de imigrantes;

c. Apoio ao programa municipal de prevenção ao uso de drogas e a prostituição infanto-juvenil;

A ATAP prestará apoio institucional para a implementação dos Programas Municipais acima elencados.



Atualmente a ATAP possui um escritório / ouvidoria, voltado ao atendimento da população em Miritituba e desenvolve ações educativas e de orientação aos trabalhadores dos empreendimentos e para a população local.

Complementarmente está buscando parcerias institucionais para a consolidação de ações à prevenção do uso de drogas, com a Igreja Católica, e para o combate à prostituição infanto-juvenil, com a Associação de Mulheres, Conselho Tutelar e instituições de proteção da criança e adolescentes.

5. Infraestrutura

a. Implantação de via rodoviária de acesso à área portuária de Miritituba;

Estão sendo realizadas todas as melhorias na via de acesso à área portuária, provendo alargamento, drenagem pluvial e travessias fluviais, viabilizando a utilização da mesma quando da operação dos terminais. Neste item, os investimentos já em curso, serão de até R\$ 1.500.000,00. A ATAP, inclusive, compromete-se a dar a devida manutenção nesta via ao longo da vida útil dos empreendimentos. Enquanto esta via servir de acesso de carga aos mesmos, ao critério exclusivo da ATAP.

b. Rebaixamento de energia elétrica à população local, a partir de novo reforço de transmissão à área portuária;

A ATAP já investiu R\$ 2.850.000,00 na construção de uma subestação rebaixadora de tensão na vila de Campo verde e na construção de uma rede de distribuição rural (RDR) de 35 km para atendimento da vila Miritituba e do distrito industrial-portuário. Outrossim, um investimento adicional de até R\$ 100.000,00, para a aquisição de transformadores de baixa tensão, será realizado pela ATAP de modo a garantir disponibilização de energia adicional à comunidade Vila Nova Miritituba.

c. Plano Diretor de Miritituba/Itaituba;

A revisão do Plano Diretor de Itaituba, com a elaboração do Plano Diretor do Distrito Industrial-Portuário de Miritituba já está contratada pela ATAP, por R\$ 600.000,00, e encontra-se em execução. Existia a demanda pela contratação adicional do cadastro multifinalitário. Todavia, essa demanda foi suprimida pela PMI, nos termos do Ofício/GAB nº 352/2013, de 05.11.2013.

d. Equipamentos para Aerodromo;

De modo a possibilitar a adequação do Aeroporto Municipal de Itaituba às normas da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, estaremos dispostos a investir um montante de até R\$ 450.000,00 para a aquisição de equipamentos (a serem definidos conjuntamente com a PMI), bem como um montante de até R\$ 200.000,00 para a recuperação da cerca de isolamento da pista de pouso.

e. Reforma e adequação do ginásio Municipal de Miritituba;

Tv. Dom Romualdo de Seixas, 1560 - 20º andar - CEP 66055-028 - Umarizal
Belém-PA Fone/fax : (91) 3241-0707 - email: kfmenezes@terra.com.br



A ATAP entende que esporte e lazer são temas fundamentais para manter os jovens longe de drogas e outros atos ilícitos para sociedade. Todavia, a demanda por este item foi substituída por outras, nos termos do Ofício/GAB nº 352/2013, de 05.11.2013.

f. Infraestrutura a educação:

A ATAP por entender que a Educação é item prioritário ao futuro de toda comunidade, acata a solicitação da prefeitura quanto à instalação de transformadores em 3 Escolas de Ensino Básico que funcionam no Distrito de Miritituba, com valor estimado em R\$ 129.000,00.

g. Segurança no trânsito:

Embora entendendo que as nossas medidas mitigadoras evitarão o incremento no trânsito em Itaituba, face à solicitação da PMI, a ATAP se compromete a adquirir e fornecer, até 10 (dez) semáforos digitais, num investimento de R\$ 18.000,00.

6. Apoio de formação à mão de obra e à geração de emprego e renda:

a. Implantação de salas de Treinamento e planos de formação de mão de obra para a cadeia de serviços e negócios decorrentes do complexo portuário, inclusive, apoio ao programa municipal de formação de aprendizes em Miritituba e Itaituba;

Estão sendo desenvolvidas parcerias com o Instituto Federal do Pará – IFPA, com o SENAI, com o SEBRAE e com a Faculdade de Itaituba – FAI.

É previsto dentro do Programa a criação de um Centro de Treinamento em Miritituba, a fim de facilitar o deslocamento dos trabalhadores e motiva-los a integrar os cursos e treinamentos que se pretende desenvolver.

Para implantação desse Centro de Treinamento a ATAP propõe que seja feita a reforma de uma sala de informática e a implantação de um auditório com capacidade para 50 trabalhadores na Escola Municipal de Ensino Fundamental Integração Nacional em Miritituba. A ATAP se responsabilizará ainda pelos custos relacionados à realização dos cursos profissionalizantes relacionados à capacitação da mão de obra necessária aos empreendimentos.

Esses espaços deverão ser utilizados para a capacitação dos trabalhadores no período noturno e serão revertidos em benefício dos alunos da escola durante o dia. Estamos pretendendo aportar até R\$ 200.000,00 neste item.

b. Apoio para implantação da feira do produtor rural em Miritituba;

A ATAP se compromete a buscar parcerias com instituições especializadas para fornecer suporte e orientação técnica aos produtores na formação da feira, e regularização dos produtores por meio de



cooperativas ou empresas individuais para que possam se tornar fornecedores dos empreendimentos, ao longo de um período de 24 meses.

- c. Apoio ao programa municipal de preservação e aproveitamento dos potenciais turísticos do Município (praias, UC's, cavernas, pinturas, trilhas florestais);**

A ATAP disponibilizará apoio a esta demanda através de orientação técnica relacionada à conservação de patrimônio natural e cultural, além de suporte em ferramentas de mapeamento e georreferenciamento, durante prazo de 24 meses.

- d. Implantação e apoio de programa de fornecedores locais;**
e. Comprometimento com contratos à fornecedores locais, ou, na falta de fornecedores locais de fornecedores do estado do Pará, na cadeia de bens/insumos e serviços;

Já se encontram em desenvolvimento parcerias com a CDL – Câmara dos Dirigentes Lojistas e com a Associação dos Comerciantes de Itaituba para se estabelecer os procedimentos de cadastramento de fornecedores locais, fornecer as principais demandas das empresas e apoiar os fornecedores locais para que se habilitem ao fornecimento, dentro dos critérios de qualificação técnica e econômica das empresas.

As empresas associadas da ATAP se comprometem a priorizar sempre o mercado local, desde que atendidas as condições e critérios de qualidade e competitividade dos preços.

7. Aparelhamento e Modernização de Gestão Municipal

- a. Apoio ao projeto de estruturação e aparelhamento da Secretaria Municipal de Meio Ambiente;**

A ATAP apoiará o projeto de estruturação da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e atuará provendo apoio técnico e treinamentos, como também suporte em ferramentas de mapeamento e georreferenciamento.

Para o aparelhamento da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e implantação do Centro Municipal de Informações a ATAP disponibilizará verba de R\$ 50.000,00 para a compra dos equipamentos necessários, como GPS, computadores, máquinas fotográficas, etc.

- b. Apoio ao plano de capacitação e aparelhamento do sistema de arrecadação e gestão orçamentária do Município;**

A ATAP se compromete a estabelecer parceria com instituição especializada na capacitação dos gestores e equipe técnica do município no que diz respeito ao sistema de arrecadação e gestão orçamentária, com foco na adequada aplicação dos recursos decorrentes do valor agregado por seus empreendimentos para o município, para que estes se revertam diretamente em benefício da sociedade.



8. Serviços de Utilidade Pública

- a. Apoio para implantação de Agências Bancárias em Miritituba;
- b. Apoio para implantação de Agências dos Correios em Miritituba.

Com a vinda dos empreendimentos para Miritituba, maior circulação de renda e aquecimento econômico, é uma tendência a ampliação dos serviços de utilidade pública acima elencados. Todavia, a fim de fomentar e acelerar esse desenvolvimento, a ATAP se articulará com as instituições bancárias utilizadas por suas associadas e com os Correios, evidenciando a demanda e buscando a viabilização da implantação dessas instituições em Miritituba.

Conforme observado em visita ao Ginásio Municipal de Miritituba, o local sugerido pela ATAP para centralizar este tipo de serviço poderá ser na região vizinha a este Ginásio, onde se encontram terrenos pertencentes a essa prefeitura.

9. Redes Troncais de Distribuição de Água

Prosseguindo, Sra. Prefeita, a única demanda que resistimos em não atender, é a da construção do mercado de peixes e grãos, haja vista a total incompatibilidade desse empreendimento com a nossa atividade-fim. Inclusive, com relação à comercialização de grãos, temos como compromisso ambiental junto à SEMA, inibir a sua produção no bioma amazônico. Entretanto, estamos dispostos a investir o valor estimado dessa obra, R\$ 1.200.000,00, na construção das redes troncais de distribuição de água de Miritituba, independente do financiamento a que nos referimos no item 1, ampliando o escopo de nossas obrigações compromissadas.

São estes os compromissos assumidos pela ATAP para apoiar o município e fomentar o desenvolvimento de Itaituba.

Vale ainda salientar, e não se pode perder de vista, que o município de Itaituba, passará a contar com significativo incremento em seu orçamento através do aumento da arrecadação municipal e estadual de impostos oriundos das etapas de implantação e operação dos empreendimentos. Além da arrecadação de impostos, percebem-se na tabela abaixo os quantitativos relacionados aos empregos diretos e indiretos, que serão responsáveis por movimentar significativamente a economia local.



FASE INSTALAÇÃO		
ARRECADAÇÃO IMPOSTOS MUNICIPAIS (ISS 5%)	R\$	10.452.000,00
RENDAMENTO MENSAL ORIUNDA DE EMPREGOS DIRETOS DURANTE AS OBRAS	R\$	1.701.000,00
RENDAMENTO MENSAL ORIUNDA DE EMPREGOS INDIRETOS DURANTE AS OBRAS	R\$	918.000,00
FASE OPERAÇÃO		
ARRECADAÇÃO ANUAL DE IMPOSTOS ESTADUAIS (VALOR AGREGADO PELO CONSUMO COMBUSTÍVEL NO PARÁ - ICMS 17%), REPASSADO AO MUNICÍPIO	R\$	4.069.974,86
ARRECADAÇÃO IMPOSTOS ESTADUAIS - VALOR AGREGADO PELO VALOR DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS - GRÃOS (LEI KANDIR - ICMS COM REDUÇÃO DE ALÍQUOTA DE 17% PARA 0%), REPASSADO AO MUNICÍPIO	R\$	10.731.001,88
ARRECADAÇÃO ANUAL DE IMPOSTOS MUNICIPAIS - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS (ISSQN - 5%)	R\$	10.250.000,00
RENDAMENTO ANUAL ORIUNDA DE EMPREGOS DIRETOS DURANTE A OPERAÇÃO	R\$	3.369.600,00
RENDAMENTO ANUAL ORIUNDA DE EMPREGOS INDIRETOS DURANTE A OPERAÇÃO	R\$	2.008.800,00

- Os Valores acima não representam obrigações da ATAP e seus membros, mas sim uma referência em base aos investimentos estimados pelos empreendimentos.

Por fim, faz-se importante destacar que tais recursos serão disponibilizados conforme cronograma de instalação de cada empreendimento, atrelados à emissão de suas respectivas licenças de instalação e operação. A priorização das ações e o cronograma de execução de tais projetos, por oportuno, deverão ser definidos em conjunto entre a Prefeitura Municipal e a ATAP.

Diante do acima exposto, a ATAP entende que a presente proposta de agenda de investimentos, agregada à geração de tributos e todas as demais demandas geradoras de emprego e renda, será capaz de fomentar o desenvolvimento regional, objetivo tão almejado pela sociedade local e por nossas empresas.

Na hipótese da presente agenda ser aceita pela prefeitura, as partes firmarão um termo de compromisso ou convênio para regular as obrigações das partes durante a execução dos projetos, bem como o cronograma de investimentos.

Sendo o que nos apresenta, subscrevemo-nos.

Respeitosamente,

Acordo

[Assinaturas]

**ATAP – ASSOCIAÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS E
DAS ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGAS DA
HIDROVIA DO TAPAJÓS**

Tv. Dom Romualdo de Seixas, 1560 - 20º andar – CEP 66055-028 – Umarizal
Belém-PA Fone/fax : (91) 3241-0707 – email: kfmenezes@terra.com.br



CARTA AMPORT – N°. 023/2020

Belém-PA, 08 de abril de 2020.

A Sua Excelência o Senhor
VALMIR CLIMACO
Prefeito Municipal de Itaituba
Av. Dr. Hugo de Mendonça, S/Nº
Boa Esperança, Itaituba, PA
CEP 68181-000

Senhor Prefeito,

A Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica - AMPORT vem através da presente, no âmbito do acordo ajustado com a Prefeitura de Itaituba relativamente ao encerramento do Convênio nº 008/2013, conhecido como “Agenda Mínima”, solicitar um posicionamento quanto as tratativas decorrentes dos seguintes tópicos:

- a) A AMPORT e a Prefeitura de Itaituba ajustaram oportunamente a substituição de alguns itens da Agenda Mínima pela aquisição de outros bens e equipamentos como ambulância. Ocorre que, até ao presente momento, não nos foi formalizada essa intenção, nem tão pouco fornecida a listagem final dos equipamentos pretendidos em substituição aos itens existentes;
- b) A Prefeitura demonstrou a intenção de alterar o projeto o Sistema de Abastecimento de Água de Miritituba substituindo a tubulação de PVC, inicialmente projetada, para tubulação em PAD – Polietileno de Alta Densidade, assim como, a mudança do ponto de captação de água do Rio Tapajós para fonte de água mineral existente. Contudo essa definição ainda não foi formalizada, em que pese o fato de a AMPORT já ter recebido o projeto adequado, com vistas ao seu orçamento, porém sem a definição das responsabilidades das partes para esse item. A AMPORT fará a aquisição dos insumos e a prefeitura de Itaituba ficará responsável pela construção e operação do sistema de abastecimento de água para o distrito de Miritituba. O valor desse

item está fixado em R\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil reais), conforme Convênio 008/2013, item 9- Redes Troncais de Distribuição de Água;

- c) Foi igualmente ajustado que a AMPORT arcaria com os custos da reforma de imóvel para a implantação da nova feira do Produtor Rural e a aquisição de uma ambulância de simples remoção, conforme especificações entregues pela prefeitura, em substituição a construção das instalações para albergar o Corpo de Bombeiros da Polícia Militar. Da mesma forma, até o momento não nos foi formalizada essa substituição, assim como, fornecida a cópia do projeto de adequação do imóvel, o que impossibilita a AMPORT de aprovar o projeto e iniciar a execução desse item, orçado até o valor de R\$ 700.000,00 (setecentos mil reais);
- d) Nos foi solicitado a substituição do item 1- Saneamento Básico, b- Elaboração do Projeto de Aterro Sanitário para o Município de Itaituba (zona urbana) e Distrito de Miritituba, pela aquisição de equipamentos para elaboração do Plano de Saneamento Municipal, executado pelo município em parceria com o IFPA. Vale destacar que já nos foi remetida a listagem dos equipamentos para aquisição. Os mesmos estão sendo cotados, mas a conclusão da solicitação só poderá ser feita após alteração da especificação do item, fixado até o valor de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);
- e) Por fim, ficou ajustado, conforme fixado no Convênio nº 008/2013, item 7, o Aparelhamento e Modernização da Gestão Municipal, b- Apoio ao Plano de Capacitação e Aparelhamento do Sistema de Arrecadação Municipal. O que está impossibilitado de execução, uma vez que até o momento não nos foi remetido o projeto e o correspondente planejamento desta ação, fixada no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);
- f) A AMPORT está trabalhando na conclusão dos demais itens do Convênio 008/2013 que não necessitam de alteração ou ação direta do município, para execução plena das ações estipuladas no documento;

Pelo exposto, solicitamos que o Vossa Excelência determine aos órgãos competentes da Prefeitura Municipal de Itaituba que nos forneçam prontamente as





informações, documentos, projetos e orçamentos necessários para a execução dos itens acima indicados.

Nesta oportunidade, informamos que a AMPORT tem o compromisso de executar todos os itens acima listados nos termos acordados, atendendo aos anseios da população de Miritituba, pelo que solicitamos urgência e prioridade no atendimento deste ofício.

Desde já, colocamo-nos à disposição para eventuais julgados necessários.

Atenciosamente,



FLÁVIO ACATAUASSÚ
Diretor Presidente

C/C para:
MANOEL RODRIGUES SOUZA
Presidente
Câmara de Vereadores de Itaituba-PA