



LOGÍSTICA NO MÉDIO TAPAJÓS:
O caso de Itaituba-Miritituba

LOGÍSTICA NO MÉDIO TAPAJÓS: O caso de Itaituba-Miritituba

Autoras:

Tatiana Oliveira e Cecília Vieira de Melo

Estagiário:

Icaro Abreu

Coletivos envolvidos:

CPT, MAB, CONGEFIMI, STTR

Ilustração:

Bernardo Magina

PREFÁCIO

Em 2019, o Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) iniciou um estudo sobre o modo pelo qual o processo de desmonte das políticas socioambientais, aliado ao deslocamento dos investimentos em infraestrutura logística da região centro-sul para o norte do país, produziam um cenário potencial de destruição florestal, invasão e desafetação de áreas protegidas e violações de direitos de povos e comunidades tradicionais e camponesas.

Tal diagnóstico veio com a observação de que passávamos por um momento de aprofundamento do modelo neoextrativista em curso desde anos anteriores. A eleição de um governo de extrema direita produziu um realinhamento de interesses entre governo e grupos setoriais ligados ao agronegócio, à infraestrutura, à mineração e à geração de energia hidrelétrica. Lamentavelmente, passados dois anos desde que nos deparamos com essa assustadora intuição, constatamos a correção da hipótese, sendo ela, ainda, agravada pelo aprofundamento da crise democrática em âmbito nacional e pela militarização das instâncias decisórias em política ambiental.

Buscando responder aos desafios apresentados pela conjuntura, elaboramos dois guias ilustrados, dos quais este, que aborda a chegada dos investimentos em infraestrutura logística no Médio Tapajós e os impactos socioambientais por eles provocados, é o primeiro. No segundo guia, trataremos da governança em infraestrutura no Brasil e na região, lançando um olhar atento para os planos de desenvolvimento relacionados aos empreendimentos logísticos que chegam à maior floresta tropical do mundo.

Com esse material, esperamos oferecer para organizações parceiras, movimentos sociais aliados e comunidades afetadas informações úteis, didáticas e acessíveis, não só para uma melhor compreensão do que se passa na região, como também para servir de combustível à sua auto-organização e luta por direitos.

Boa leitura!

Iara Pietricovsky
José Antônio Moroni

ÍNDICE

1

Introdução

4

A “Saída pelo Norte”

7

Outros atores e atividades econômicas

2

Nota metodológica

5

Corredor logístico: o que os olhos vêem

8

Impactos e violações

3

A vida no Médio Tapajós

6

Atravessadores

9

Conclusões



1

INTRODUÇÃO

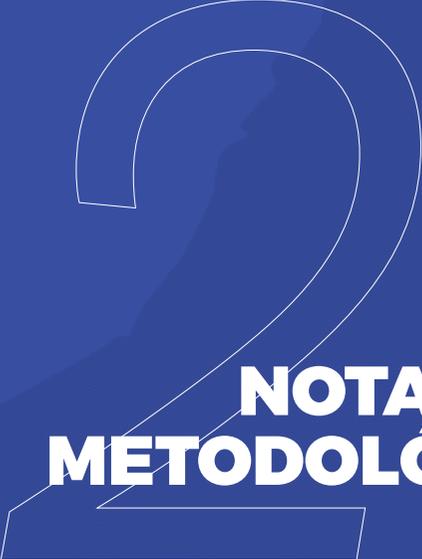
A chegada de grandes empresas a um território costuma ser acompanhada por anúncios de modernização e desenvolvimento econômico. Empregos, estradas, escolas e hospitais são algumas das promessas que simbolizam o suposto progresso trazido pelos empreendimentos. No entanto, a sua instalação nem sempre traz boas novidades para quem vive na região. Pelo contrário, os impactos ambientais e socioeconômicos desse tipo de investimento têm sido denunciados por vários grupos e documentados por diversas áreas do conhecimento. Este guia nasce justamente da observação de que o projeto para consolidação da chamada “saída pelo norte”, ou seja, para a construção de um complexo logístico na região amazônica visando à exportação de grãos, se encaixa nessa narrativa de um mau agouro vendido como boa nova.

Por isso, é nosso objetivo reforçar uma narrativa crítica a esses investimentos. Lançamos o olhar sobre a instalação de um conjunto de equipamentos logísticos no município de Itaituba (em particular, no distrito de Miritituba), no estado do Pará, uma região que vem chamando a atenção nacional e internacional por ter se tornado uma importante plataforma para exportação dos grãos produzidos no interior do país. Queremos entender quem são os atores e os interesses que, ao chegarem nessa região, transformaram completamente os modos de vida da população local, forçando a rápida adaptação de uma agrovila a dinâmicas impostas por empreendimentos logísticos que movimentam um grande volume de mercadorias.

Para entender como tudo isso funciona, dividimos o guia em seis capítulos, além da introdução, da nota metodológica e das conclusões. No capítulo “A vida no Médio Tapajós”, procuramos resgatar, de forma breve, a história da região

antes da chegada dos megaempreendimentos logísticos. Em “A saída pelo Norte”, vamos localizar Miritituba no contexto de consolidação do chamado “Arco Norte”, um projeto que conta com o apoio do governo brasileiro, cuja finalidade é explorar economicamente as bacias hidrográficas amazônicas, além de abrir rodovias e ferrovias pela floresta, como caminho logístico eficiente para os mercados europeus e chinês. Em seguida, a partir de estudos já existentes sobre a região, das visitas de campo e da orientação dos moradores de Miritituba, mapeamos o caminho das mercadorias pelas infraestruturas logísticas que já existem e podem ser “vistas” ocupando a paisagem. Esse capítulo recebeu o nome de “Corredor logístico: o que os olhos veem”.

Depois, em “Atravessadores”, animadas pelas perguntas “a quem” e “para que” servem essas infraestruturas, discutimos as redes globais de produção e os interesses que se impõem sobre a região. Identificamos a presença das maiores empresas de atravessadores do mundo na região, sendo o agronegócio o principal agente econômico nacional interessado na configuração local como “zona de sacrifício”, isto é, um espaço de exploração intensa e continuada que tende à exaustão tanto da natureza quanto das pessoas que habitam o território. “Outros atores e atividades econômicas” de apoio também foram levantados e são descritos em um capítulo próprio. Por fim, ressaltamos as consequências desse arranjo, descrevendo alguns dos seus impactos socioambientais e as violações de direitos humanos identificadas durante nossas visitas ou relatadas pelos moradores.



**NOTA
METODOLÓGICA**

1 A expressão foi criada para descrever a divisão entre o nacional-desenvolvimentismo e os modos de vida e concepções de progresso dos povos originários bolivianos, quando da construção de uma rodovia que atravessou a Terra Indígena e Parque Nacional Isiboro Sécura (TIPNIS). Para entender melhor essa discussão, ver: GUTIÉRREZ, Raquel. "Horizontes comunitário-populares: producción de lo común más allá de las políticas estado-céntricas" Espanha: Ed. Traficantes de Sueños, 2017.

2 CENTRO INTERNACIONAL DE DERECHOS HUMANOS Y DESARROLLO DEMOCRÁTICO. "Todo derecho: Guía detallada para evaluar el impacto de las inversiones extranjeras en los derechos humanos", 2008.

3 Tomamos como referência principal trabalhos do Grupo Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade (PoEMAS), da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Disponível em: <https://www.ufjf.br/poemas/>

Desde a crise financeira internacional de 2007/2008, o discurso da austeridade e da crise fiscal dos países tem ganhado lugar e legitimado o desmonte das políticas públicas em várias partes do mundo. Falar em garantir bem-estar social, moradia e vida digna para o povo com recursos públicos saiu de moda. O estado assumiu o caráter de defensor e facilitador do investimento privado, muitas vezes deixando de lado a proteção de direitos básicos.

Como resultado, as comunidades perderam (o já estreito) espaço para ditar os rumos de seu próprio futuro. Pelo contrário, os horizontes comunitário-populares¹ têm sido cada vez mais submetidos às decisões dos acionistas de grandes empresas em relação à política, à economia e à organização socioterritorial. Dessa maneira, os sentidos do desenvolvimento passaram a ser cada vez mais comandados por meia dúzia de corporações privadas, que capturaram o vocabulário do interesse nacional e o imaginário acerca do progresso.

Diante deste cenário, no Brasil e na América Latina, comunidades e organizações do campo popular implementam suas próprias metodologias de avaliação no que se refere aos riscos criados pelos investimentos privados nos territórios e seus impactos sobre vidas, natureza e direitos humanos. Pois é com base nessas metodologias, pisando sobre um caminho que não começa aqui, que desenvolvemos o presente guia.

Nosso trabalho se baseou na experiência das Relatorias Nacionais em Direitos Humanos da Plataforma Brasileira de Direitos Humanos Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais (DHESCA) e nas metodologias de avaliação comunitária

de impactos de investimentos estrangeiros em direitos humanos.² Dessa maneira, os conhecimentos acumulados por essa experiência em relação às demandas e aos objetivos expressos por comunidades afetadas pela instalação de megaempreendimentos foram tomados como base para traçar as perguntas que motivaram esta investigação.

Também nos apoiamos no enquadramento teórico-metodológico oferecido pela abordagem das redes globais de produção para a investigação de atividades econômicas organizadas em escala global, mas que impactam os modos de fazer da política, a organização dos estados e as dinâmicas socioterritoriais. A aplicação desse modelo para analisar o capital mineral e siderúrgico no Brasil, bem como os conflitos socioambientais derivados deste processo, inspirou nossa leitura quando analisamos os diferentes agentes econômicos presentes entre Itaituba e Miritituba.³

Evidentemente, as consequências da instalação de empreendimentos minerários, assim como as estratégias corporativas para o seu processo de territorialização, diferem do que acontece a partir da expansão agrícola como monocultura. No entanto, observamos que existem também muitas semelhanças. Outro desafio deste estudo foi incorporar uma leitura sobre a cadeia logística como um negócio em si, com impactos distintos, mas que se sobrepõem aos da mineração e do agronegócio. Assumimos o risco de andar sobre essa corda bamba e esperamos ter dado conta do desafio.

REDES GLOBAIS DE PRODUÇÃO (RGPS)

A partir de meados da década de 1990, uma nova configuração de produção/consumo transformou a dinâmica da economia mundial. Trata-se da emergência das redes **globais de produção** um modelo de produção fragmentado, porém interconectado, que se distribui geograficamente entre vários países diferentes, de acordo com as **vantagens** oferecidas por cada sociedade para a exploração da natureza, do trabalho e dos recursos públicos.⁴ Nesse contexto, os **complexos logísticos** se tornaram um fator-chave para a competitividade dos países no comércio internacional. Por causa dessa forma de organização da economia global, o setor ganhou relevância e os governos se viram pressionados a aumentar os investimentos na área logística.

No Brasil, os recursos destinados à infraestrutura logística são historicamente baixos e, em geral, insuficientes até para repor as perdas do que já existe. Esse argumento vem justificando uma postura agressiva do interesse privado a fim de, por um lado, aumentar o investimento público no setor, e, por outro, criar oportunidades de mercado para investidores privados. Da mesma forma, como a pauta de exportação brasileira é composta prioritariamente por **commodities agrícolas**, cujos preços são definidos na Bolsa de Valores de Chicago, outro argumento usado pelo agronegócio para pressionar o governo é a falta de autonomia para definir sua margem de lucro, o que os motiva a buscarem reduções nos **custos fixos com a logística** e com o **trabalho**, levando, em alguns casos, à violação de direitos trabalhistas e ao uso do trabalho análogo à escravidão.

⁴ HENDERSON, Jeffrey et al. Redes de produção globais e a análise do desenvolvimento econômico. Revista Pós Ciências Sociais v.8, n.15, jan./jun. 2011, p. 143-170.

5 Uma questão familiar à empreitada de pesquisa envolvendo impactos de atividades econômicas de empresas transnacionais no Sul Global é a dificuldade de acesso a informações transparentes e confiáveis. Este dado se agrava em razão do caráter privatizado dos circuitos econômicos que atravessam o Médio Tapajós, a relação do poder público com o poder corporativo e, também, o perfil particularmente antidemocrático do atual governo. Para os megaprojetos que ainda existem no plano do anúncio ou da ameaça, os números podem ser mais difíceis de monitorar: a depender do interlocutor, do espaço político em que a fala é feita e do momento, os volumes de mercadorias e recursos e a quantidade de novos portos e estações de transbordo de carga variam dramaticamente. Em razão de tais limitações, decidimos nos ater a números oficiais dos sítios eletrônicos de órgãos governamentais como representativos da realidade, apontando as discrepâncias onde for o caso.

Aqui, é nosso objetivo compreender quem dá as cartas, quem chega para explorar os territórios e suas populações e como isso acontece. Por outro lado, buscamos enxergar as brechas a partir das quais o povo atua, entendendo que existe um efeito reverso da resistência comunitária sobre a decisão de investimento feita por grandes empresas e corporações. Como veremos, este é um elemento central para compreendermos a emergência do Médio Tapajós como “zona de sacrifício” em relação ao polo mais dinâmico e mais bem abastecido de infraestruturas na região: Santarém (PA).

Nossa intenção não é responder a todas as perguntas que emergem de uma realidade tão complexa, e sim entender as relações entre atividades econômicas e impactos concretos que contribuem para deteriorar, no cotidiano, as vidas das comunidades com as quais vimos construindo um diálogo nos últimos anos. Assim, neste guia, mapeamos as implicações perversas de projetos nacionais e globais que parecem, como regra, ignorar os impactos socioambientais das decisões econômicas – com a anuência do poder público.

Esta pesquisa foi realizada entre os anos de 2019 e 2020. Durante este período, fizemos algumas viagens de campo. A última delas aconteceu em fevereiro de 2020; antes, portanto, de que a pandemia do novo coronavírus determinasse o isolamento social no Brasil. Tal situação levou à adequação desta pesquisa ao novo contexto, uma vez que se inviabilizou a continuidade do contato direto com nossos interlocutores, prejudicando também a realização de oficinas e das atividades presenciais que haviam sido planejadas.

Para tornar possível a elaboração deste guia com o máximo de participação dos sujeitos políticos a quem este trabalho se endereça, buscamos disponibilizar o acesso às telecomunicações exigido pela conjuntura aos nossos parceiros locais. No entanto, mesmo essa opção se mostrou desafia-

dora, tendo em vista que os serviços oferecidos pelas operadoras locais de telefonia móvel e internet ainda não são capazes de garantir pleno acesso a chamadas de vídeo e plataformas virtuais. Enfim, as dificuldades de comunicação foram, em certa medida superadas, e conseguimos manter a comunidade na centralidade deste processo.

Ao longo dos meses de trabalho, a troca de informações se manteve intensa. Assim, nos esforçamos para devolver este estudo aos parceiros de Itaituba antes de seu lançamento, em um encontro no dia 30 de setembro de 2020. Nesta ocasião, o grupo que acompanhou essa jornada pôde opinar sobre a versão final deste trabalho e fazer sugestões. Por sua vez, a equipe de pesquisa manteve o compromisso de acolher as críticas e realizar as alterações cabíveis. Não fosse o diálogo com a Comissão Pastoral da Terra (CPT Itaituba), com o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), com o Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Itaituba (STTR) e com o Conselho Gestor de Fiscalização dos Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI), certamente o resultado seria outro. A equipe do Inesc agradece a confiança e a parceria.

Depois da fase de campo e levantamento bibliográfico, nos pusemos a sistematizar a vasta documentação reunida. Essa documentação inclui, principalmente, pesquisas acadêmicas sobre as infraestruturas no Médio Tapajós, fontes primárias de órgãos estatais – como contratos públicos e licenças ambientais –, fontes secundárias de órgãos estatais – como relatórios de agências reguladoras e secretarias governamentais – e relatórios, estudos e documentos de denúncia produzidos por organizações do campo popular a respeito dos conflitos e violações causados por empresas na região.⁵

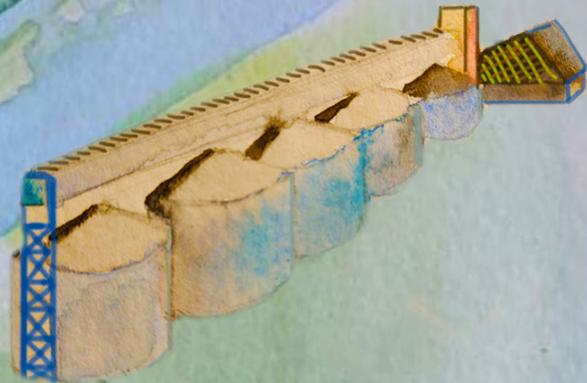


3

**A VIDA NO
MÉDIO TAPAJÓS⁶**



Itaituba



Miritituba



BR-230



6 A história de Itaituba ainda é pouco documentada. Por isso, essa brevíssima reconstituição se baseia nos relatos de moradores e moradoras, no site oficial do município de Itaituba. Consultamos, ainda, a tese de doutorado de Eliana Souza Machado Schuber, defendida em 2019 no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará, intitulada “Neodesenvolvimentismo, Reestruturação Urbana e Cidades Médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós”. No texto, buscamos enfatizar o período recente da história da cidade, mas a narrativa local costuma identificar a ocupação e a constituição de núcleos populacionais e urbanos em Itaituba a partir do ciclo econômico da borracha, iniciado na segunda metade do século XIX.

Para os povos Munduruku e Apyaká, que vivem nas imediações do município de Itaituba, o Tapajós significa “Rio da Vida”. Um dos mais belos e importantes rios da Amazônia e o último ainda livre dos empreendimentos hidrelétricos, o Rio Tapajós é um leito de água azul-esverdeada que dá forma a uma sucessão de corredeiras, praias, cachoeiras, igapós e igarapés, emoldurado por florestas ainda intocadas. Desde o Mato Grosso, o rio rasga o oeste do Pará por 800 km até desaguar no Rio Amazonas, regendo a vida de milhares de indígenas e ribeirinhos e ditando o ritmo dos moradores das cidades que banha.

Itaituba e Santarém são duas dessas cidades. O Tapajós e seu regime anual de secas e cheias são a principal fonte de vida para uma multiplicidade de comunidades, além de lar para uma biodiversidade inestimável de animais e plantas ainda protegida por um mosaico de dez unidades de conservação e 19 terras indígenas (das quais apenas quatro já foram homologadas).

Além dos povos indígenas, as margens do Tapajós abrigam também muitas gerações de migrantes. Entre as décadas de 1960 e 1970, a região passou por uma onda migratória composta por famílias e trabalhadores de diferentes partes do país. Atendendo a um chamado do Estado brasileiro, muitas pessoas se deslocaram para a região na esperança de conseguirem assentamento e uma vida melhor para si próprias e as suas famílias.

Assim, a história recente do município de Itaituba se conecta à implementação dos programas governamentais que almejavam o desenvolvimento da região. Esses programas tentaram colocar em prática uma visão sobre a modernização do espaço amazônico nos marcos das políticas do

pós-Segunda Guerra Mundial (indústria, concreto armado e rodoviarismo) e da ideologia de integração nacional. Nesse contexto, uma característica da onda migratória deflagrada pelo regime militar brasileiro foi a sua composição por posseiros atraídos pelos empregos oferecidos nas grandes obras de infraestrutura rodoviária que marcaram o destino do território.

Estes migrantes se tornaram donos dos terrenos onde passaram a viver a partir da criação dos Projetos Integrados de Colonização (PIC). A partir de julho de 1972, o município de Itaituba recebeu 30 famílias remanescentes das obras de construção da BR-230 (Transamazônica), sendo todas tituladas no mesmo ano. Pouco tempo depois, a abertura da BR-163 (Cuiabá-Santarém) gerou uma nova onda de migrações e expulsões, alterando, mais uma vez, as dinâmicas socioterritoriais e a paisagem. A cidade cresceu e tornou-se mais densamente povoada. A situação fundiária mudou, assim como as características socioeconômicas locais. As carências de políticas públicas para o bem-estar do povo se tornaram evidentes, bem como a desordem da urbanização acelerada que fora impulsionada pelos investimentos na região.

Inicialmente, a aceleração da urbanização em Itaituba nasce conectada aos ciclos da borracha e ao garimpo de ouro. Hoje, no entanto, o território é comandado por forças de outra ordem. A presença das redes globais de produção é visível. A logística, a energia, o agronegócio e a grande mineração são os responsáveis por organizar os fluxos e os fluxos, isto é, as pessoas, a logística de cargas e a circulação da riqueza no território. Miritituba foi alçada de agrovila a plataforma de exportação global de commodities agrícolas.

Neste guia enfocamos a implantação de megaprojetos de logística internacional na região do Médio Tapajós e os seus efeitos socioambientais. A chegada desses megaempreendimentos na região é relativamente recente, tendo início por volta de 2014. Foi nesse ano que o grupo Amaggi (em parceria com a Bunge) instalou uma Estação de Transbordo de Cargas (ETC) em Miritituba. Desde então, o povo passou a enfrentar o rápido compasso das mudanças provocadas por um novo momento da ocupação territorial via empreendimentos logísticos, que se apropriaram não apenas das terras, como também do espaço fluvial.

Um novo turbilhão de transformações redesenhava a paisagem e as rotinas: empresas rondando quintais, perda da terra que garantia o sustento, desaparecimento das tramas da economia popular, encolhimento gradual de bairros e vizinhanças, margens de rios comidas por terminais portuários privados e formas de exploração do território, da natureza e do trabalho que pareciam brotar da noite para o dia, trazendo poluição, restrição do acesso a bens comuns naturais, novos barulhos, gentes e empobrecimento. Como veremos, nada disso é por acaso.





4
**A SAÍDA
PELO NORTE**



Porto de Santana

Porto de Santarém

Porto de Barcarena

PARÁ

Itaituba

Miritituba

EUROPA + CHINA

BR 163

MATO GROSSO

FARMÁCIA POPULAR

A expansão da fronteira agrícola brasileira do centro-sul para o norte do país recolocou na ordem do dia um projeto antigo, compartilhado por vários governos, relativo à interiorização da infraestrutura logística voltada para a exportação. A maior proximidade dos latifúndios mato-grossenses em relação à bacia hidrográfica do Tapajós, quando comparada à distância rodoviária percorrida para se alcançar os portos de Santos (SP) ou Paranaguá (PR), vem pressionando os governos pela consolidação de um “complexo logístico” ao norte do país, onde se encontra certa facilidade para alcançar o Oceano Atlântico por via fluvial.

A LOGÍSTICA É UM NEGÓCIO QUE ESTIMULA OUTROS NEGÓCIOS

A logística é definida como um conjunto de atividades que têm o objetivo de planejar, implementar e controlar a circulação e a armazenagem de matérias-primas, mercadorias e estoques desde o seu ponto de origem até o consumo final. A atividade logística também inclui a administração das informações geradas por esse fluxo. Desde meados da década de 1980, a logística deixou de ser uma preocupação secundária nos negócios para desempenhar um papel decisivo na produção e no comércio internacional.

7 BRASIL. Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Arco norte: o desafio logístico, Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016.

8 Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária – IMEA, Boletim n. 620, 18 de setembro de 2020; Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ, Anuário Estatístico 2019. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Anu%C3%A1rio-2019-vFinal-revisado.pdf>

Desde 2019, com a posse de um novo governo e a nomeação de Tarcísio Gomes de Freitas como chefe do novo Ministério da Infraestrutura, reativou-se o projeto do chamado “Arco Norte”. O documento, “*Arco Norte: Um desafio logístico*”⁷, elaborado em 2016 pelo atual ministro, recomenda a adoção rápida de medidas para a viabilização da saída pelo Norte, incluindo um conjunto amplo de propostas. Do ponto de vista dos equipamentos logísticos, o projeto pretende recuperar a malha existente na região, além de viabilizar a construção e conceder licenças de operação para novas infraestruturas logísticas em um raio que vai de Rondônia ao Maranhão. A expectativa é que, caso o novo “arco” se concretize como o planejado, o eixo logístico para a exportação dos grãos produzidos no Brasil seja deslocado do centro-sul para o norte do país.

Enquanto escrevemos este guia, o projeto do Arco Norte ainda não conseguiu emplacar todos os itens da lista de obras prioritárias para facilitar a exportação de commodities agrícolas. Mesmo assim, mudanças significativas na circulação de cargas já podem ser observadas, confirmando o empenho do governo para levar o projeto adiante. Por exemplo, embora o porto de Santos (SP) permaneça como a principal via de escoamento da soja e do milho brasileiros para o mercado externo, os portos de Santarém e Barcarena, no Pará, e de Santana, no Amapá, têm ganhado destaque e equivalem, no volume de grãos exportados, ao corredor paulista.

Segundo o Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária (IMEA), entre 2010 e 2019, o volume de soja e milho embarcados no interior do Brasil aumentou cerca de 350%.⁸ No mesmo período, a utilização dos portos do

“Arco Norte” para exportação de soja e milho já aumentou quase 500%.⁹ Somente entre janeiro e agosto de 2020, mais de 5 milhões de toneladas de soja proveniente do Mato Grosso foram exportadas pelo terminal de Barcarena/PA, e outros 2 milhões de toneladas de soja saíram do país por Santarém/PA. Estes são os dois principais portos de saída para o exterior da soja e do milho brasileiros que sofrem transbordo em Miritituba.¹⁰

A produção brasileira de grãos destina-se principalmente para a China e para Europa e é utilizada em processos industriais variados, englobando desde aqueles das indústrias têxtil, alimentícia e de ração para animais até perfumes e produtos de limpeza. Na Europa, os quatro principais importadores de commodities agrícolas são Holanda, Alemanha, Espanha e Itália, segundo a Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais – SECEX.¹¹

9 Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ, Anuário Estatístico 2019.

10 Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária - IMEA, Boletim n. 620, 18 de setembro de 2020; Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, Anuário Estatístico 2019.

11 Para conhecer mais sobre este e outros dados sobre a pauta comercial brasileira, ver: <http://siscomex.gov.br/conheca-o-programa/indicadores/>

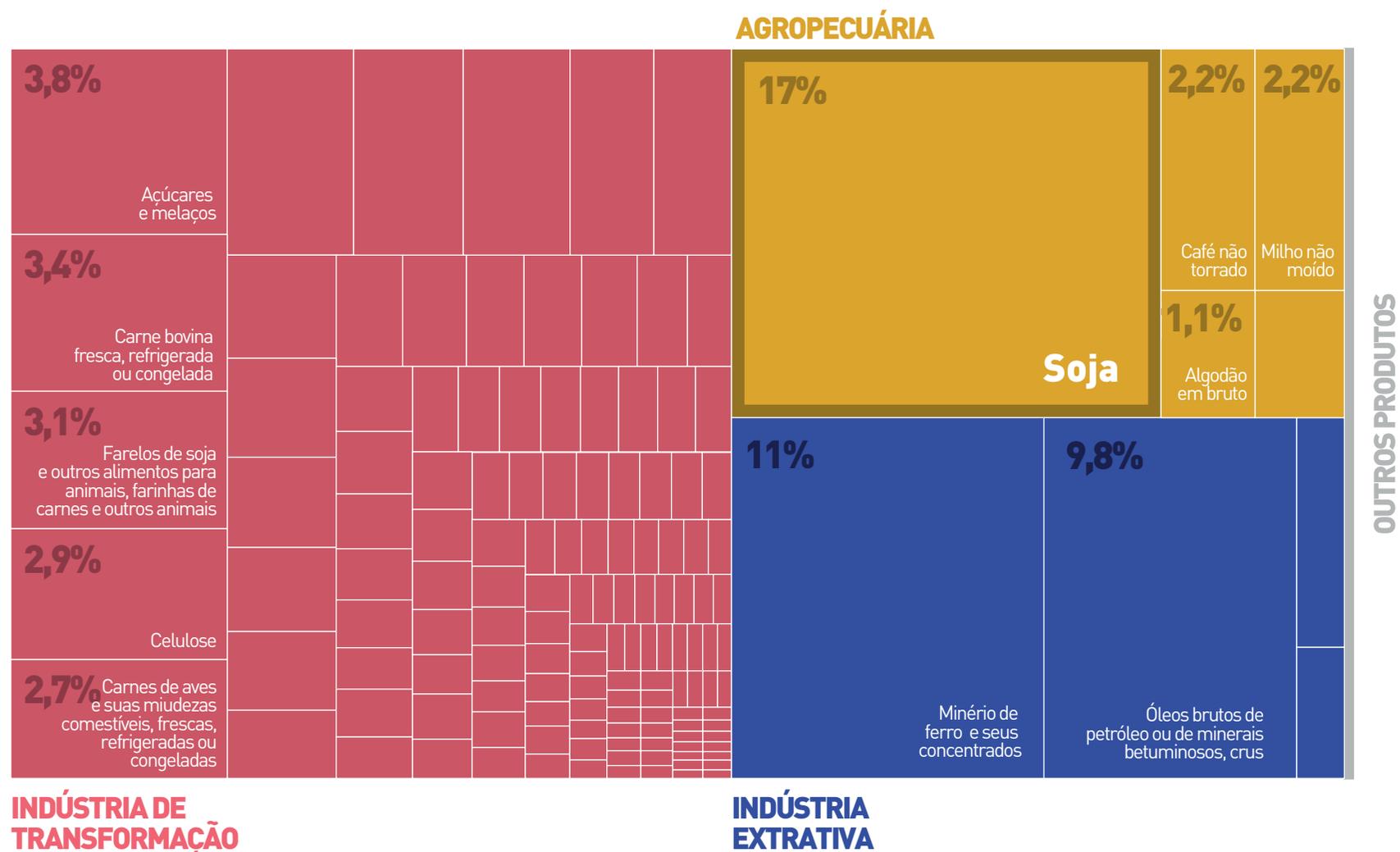
EQUIPAMENTOS LOGÍSTICOS

Equipamentos logísticos são todas as infraestruturas destinadas a apoiar a circulação de mercadorias e o seu armazenamento para exportação. São exemplos de equipamentos logísticos: rodovias, ferrovias, hidrovias, portos, estações de transbordo de cargas, terminais de uso privado, aeroportos, entre outros.



O PESO DA SOJA NO QUADRO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Janeiro a setembro de 2020



Valor total: US\$ 156,5 bilhões de dólares americanos.

Fonte: Siscomex
Elaboração: Inesc

A seguir, com base em uma análise do que acontece na porção média do Rio Tapajós, mostramos de que maneira as redes globais de produção organizam o espaço, as dinâmicas socioeconômicas ativas nos territórios e a relação com o meio ambiente. Também abordamos o modo pelo qual o governo brasileiro vem se adaptando para atender aos interesses de empresas e grandes corporações transnacionais em relação à localização, à construção, à operação e ao uso dessas infraestruturas.

Constatamos, em nossa análise, que a instalação no território de megacomplexos logísticos desata processos de violação de direitos, levando à constituição de “zonas de sacrifício”, isto é, a subordinação de territórios à lógica de acumulação do grande capital e a um regime de exploração e de expropriação econômica continuada e intensiva. Como resultado, os modos de vida de comunidades e vilas agroextrativistas são completamente desestruturados, abrindo espaço para a degradação ambiental, a perda cultural, o empobrecimento e o sofrimento psíquico.





**CORREDOR
LOGÍSTICO:
O QUE OS
OLHOS VEEM**

MIRITITUBA

BR-163



POSTO DE GASOLINA

RESTAU



MATO GROSSO

As *commodities* agrícolas produzidas e extraídas do Mato Grosso precisam de uma estrutura física para circular. Os capitais nacionais e transnacionais que guardam os lucros dessas operações em seus bolsos demandam que tais rotas sejam cada vez mais “eficientes”. Eles sabem que tempo é dinheiro. Os grãos produzidos no norte do Mato Grosso devem alcançar portos no Amapá e no Pará para serem exportados. Mas como se dá esse caminho das mercadorias e quais as estruturas que viabilizam esse percurso?

Commodities são produtos que funcionam como insumos básicos para a fabricação de outros produtos. Elas são produzidas em grande escala e, em geral, podem ser estocadas por longos períodos sem perda de qualidade. Existem diferentes tipos de commodities. São exemplos: petróleo, suco de laranja congelado, boi gordo, café, soja, milho e ouro. No inglês, commodity significa, simplesmente, mercadoria.





Rodovias

No norte do Mato Grosso, as carretas de caminhoneiros são carregadas com toneladas de grãos (principalmente soja e milho), produzidos em monoculturas na região. Essa carga é transportada pela BR-163 (Cuiabá-Santarém) por cerca de 1.000 km (mil quilômetros) até Miritituba (Itaituba-PA). No sentido contrário, muitas dessas carretas retornam para as monoculturas do Mato Grosso com carregamentos de agrotóxicos.

Essa rota atrai para a região norte um tráfego diário de aproximadamente 1.500 carretas. É difícil estimar o volume de carga transportada por carreta, pois cada uma delas tem capacidade diferente de acordo com o modelo. Mas, considerando a recorrência de caminhões bi-trem, de eixo duplo, observada em campo, e as normas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, é possível dizer que cada caminhão não carrega menos do que 20 toneladas de grãos.

A olho nu, é possível que só vejamos os trabalhadores que dirigem essas carretas, mas isso não conta toda a história. Há grandes empresas que atuam como transportadoras, seguradoras e comercializadoras oligopolistas de grãos (as chamadas tradings), cuja atuação coordenada determina preços de mercadorias, do frete e do valor da mão-de-obra em todos os elos dessa rota.



Postos de combustível

Em Miritituba, a BR-163 se encontra com a BR-230 (a Transamazônica), em um entroncamento que atrai para si diversas estruturas: de restaurantes à beira da estrada até postos de combustível, onde são abastecidas a diesel as carretas que transportam as mercadorias que circulam por essa cadeia produtiva. Isso significa que há também uma rota dos combustíveis pela região, com todos os perigos e riscos inerentes ao seu manuseio. Testemunhos relatam que há, dentro da área urbana de Miritituba, uma instalação de armazenamento de combustível, carregado em caminhões que circulam por dentro do distrito e da zona residencial.





Pátios de triagem

As carretas partem então para os pátios de triagem (às vezes chamados de “postos de triagem”), estruturas que fazem parte da cadeia logística multimodal que conecta a rodovia às estações de transbordo de carga localizadas à margem direita do Rio Tapajós. São áreas extensas, controladas por empresas privadas, onde ocorre a pesagem da carga e a distribuição de senhas aos motoristas das carretas, que aguardam sua vez de descarregar os grãos em determinado terminal portuário. Alguns pátios de triagem possuem tanques de abastecimento de combustível e área de conveniência. Em Miritituba, moradoras e moradores apontam a existência de ao menos três pátios de triagem.



Estações de transbordo de carga - ETCs

Uma vez liberadas, as carretas se dirigem até as estações de transbordo de carga (ou “ETCs”), instalações portuárias privadas situadas em pontos de navegação interna (rios, canais etc.), onde as mercadorias manuseadas por empresas privadas são transferidas de um modal de transporte a outro. No nosso caso, as ETCs estão localizadas na margem direita do Rio Tapajós e operam a transferência das cargas das carretas para barcaças. **A depender da infraestrutura disponível, um terminal pode movimentar de 50 a 100 carretas de grãos por barcaça.** Algumas ETCs contam também com silos para armazenagem dos grãos.

Há hoje ao menos cinco ETCs em funcionamento em Miritituba, operadas por diferentes empresas. Mas há também uma série de instalações anunciadas, terrenos comprados e cercados e grandes empresas rondando a região. A presença de algumas das maiores tradings do mundo, empresas transnacionais de comercialização especializadas em exportação, é um testemunho da lógica imposta pelo capital internacional à Miritituba.

Estruturas na água: barcaças, rebocadores, flutuantes e balsas. Como os grandes navios graneleiros que fazem as rotas de exportação não podem transitar no Rio Tapajós em razão de sua profundidade, essa parte da rota é cumprida por outras embarcações: rebocadores manobram e conduzem dezenas de barcaças, que por sua vez carregam milhares de toneladas de grãos. Essa movimentação transforma esse trecho do Tapajós em um grande pátio industrial, com barcaças estacionadas, filas de embarcações e rebocadores em trânsito. São todas grandes estruturas que ocupam e trafegam pelas águas do rio, frotas sob controle de grandes empresas transnacionais.

10 “[...] 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, 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. 32.

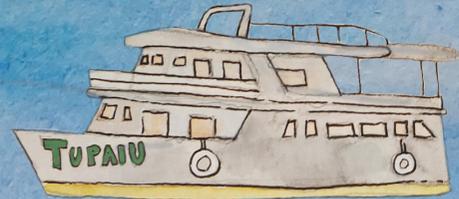
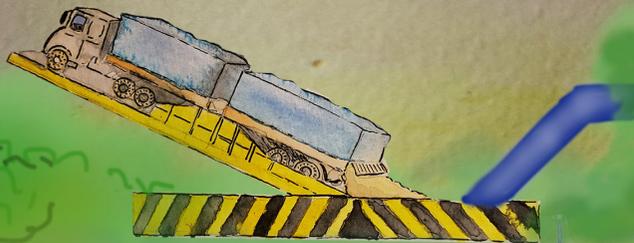
Tendo em vista essa movimentação industrial nas águas, as embarcações que chegam e partem com mercadorias demandam abastecimento de combustível, que é feito nos “flutuantes”, espécies de postos de combustível fluviais. Para além das estruturas que se relacionam de forma mais direta com a exportação de grãos, as águas do Tapajós que banham Itaituba (e o distrito de Miritituba) também vêem o movimento de balsas que carregam carretas, carros, pessoas, alimentos etc., de uma margem para a outra, tendo em vista que não há ponte conectando as duas margens. Também são operadas por corporações privadas ou empresários locais.



Destino

As barças percorrem o Rio Tapajós e depois o Rio Amazonas até terminais de uso privado (TUPs) localizados ao norte do país, em Barcarena-PA, Santarém-PA e em Santana-AP. Lá, a carga das barças é transferida para navios graneleiros de exportação, embarcações de maior porte que levarão as commodities agrícolas extraídas do solo brasileiro para seu destino final no exterior.

Apesar de os TUPs localizados ao norte do país não fazerem parte do recorte territorial analisado, é importante compreender seu papel na rede global de produção da soja. São o último ponto de manuseio da carga em solo nacional antes da exportação e também são controlados por grandes empresas. Compõem, junto a respectiva ETC localizada em Miritituba, um mesmo complexo portuário-logístico dominado por grandes empresas.



12 “[...] 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, 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. 32.

PORTOS OU ETCS?

Apesar de serem chamados de “portos” com frequência, vamos nos referir a esses terminais privativos de transbordo pelo seu nome técnico, “estações de transbordo de carga” ou “ETCs”. A ETC é uma instalação situada fora da área do porto organizado, concedida à iniciativa privada e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de cargas destinadas ou provenientes da navegação interior. São utilizadas quando há mais de um modal de transporte em uma determinada cadeia logística, como é o caso da rota utilizada pelo agronegócio para atravessar suas mercadorias por Miritituba. Tanto as mercadorias agrícolas provenientes do Mato Grosso por via rodoviária quanto aquelas que percorrem o sentido contrário pelos rios (agrotóxicos, combustíveis etc.) encontram as ETCs localizadas em Miritituba, onde são transferidas para outro modal de transporte. Na ETC, a empresa autorizada pode movimentar carga própria ou de terceiros. Esse tipo de equipamento logístico foi criado pela Lei 12.815/2013 (“Lei dos Portos”), promulgada pela presidenta Dilma Rousseff. Tal legislação aprofundou o processo já em curso de privatização da gestão portuária, com a criação de novas formas de exploração desse tipo de infraestrutura. A partir da aprovação desta lei surgiram novos modelos de gestão portuária tais como as próprias ETCs e os Terminais de Uso Privado (TUPs), Instalações Portuárias de Turismo (IPTs) e Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4). A construção, exploração e ampliação de ETCs depende de autorização da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ). O licenciamento, no entanto, ocorre no âmbito estadual, pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (SEMAS), o que contribui para tornar as informações fragmentadas e de difícil acesso.¹²

AS AMEAÇAS QUE OS OLHOS (AINDA) NÃO VEEM...

O território sofre pressão não somente dos empreendimentos e infraestruturas já em operação, mas de um pacote de megaempreendimentos anunciados, em variados estágios de convencimento público, negociação e estudos - sem participação popular, consulta prévia ou nenhum mecanismo que permita aos povos do Tapajós de fato influenciar nos rumos do desenvolvimento de seu território. Destacamos três desses megaprojetos, que mesmo antes de sair do papel já causam impactos no território:

- Complexo Hidrelétrico do Tapajós
- Hidrovia Tapajós-Teles Pires
- EF-170, ferrovia que ficou conhecida como “Ferrogrão”

O **Complexo Hidrelétrico Tapajós** compreende um conjunto de seis megaprojetos hidrelétricos, todos no município de Itaituba.¹³ A maior das hidrelétricas previstas, a São Luiz do Tapajós, mobilizou a resistência do povo Munduruku, de comunidades tradicionais que vivem na área de afetação direta do reservatório, de movimentos tapajônicos, organizações do campo popular e movimentos sociais. A promessa é a ampliação da capacidade de produção de energia. O governo vende a ideia de geração de energia por meio de hidrelétricas com base em uma argumentação que enfatiza a segurança energética; a matriz renovável; e a redução do preço das contas de luz.

Mas esses argumentos não convencem. As mudanças climáticas vêm alterando o regime de chuvas e ampliando as estações secas do ano. Além disso, a mobilização internacional crítica a este tipo de infraestrutura provou que os impactos socioambientais decorrentes da sua construção são enormes e desautorizam a sua classificação como iniciativa responsável do ponto de vista socioambiental. Finalmente, já é de domínio público que a potência energética gerada na Amazônia não é revertida para a sua população: é enviada ao centro-sul do país ou canalizada para as empresas e complexos logísticos instalados na região. O estado do Pará vive a contradição de ser a segunda unidade da federação com o maior preço pelo uso de energia elétrica no país, ao mesmo tempo que se qualifica como o seu principal produtor (Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL).

A **Hidrovia Tapajós – Teles Pires** é outro megaprojeto que figura alto na lista de prioridades do agronegócio nacional, particularmente dos ruralistas do norte do Mato Grosso. O projeto quer viabilizar a navegação nos rios Tapajós, Teles Pires e Juruena, permitindo o escoamento da produção

agrícola desde sua origem diretamente no Atlântico Norte, economizando tempo e custos de produção. Nesse caso, Miritituba perderia o dinamismo econômico atual e deixaria de figurar como plataforma (ainda que de transbordo) para a exportação dos grãos brasileiros. Famílias inteiras perderiam suas rendas, de trabalhadores das ETCs até a rede hoteleira e pequenos comerciantes. Além disso, muitos dos atuais moradores precisariam ser deslocados para regiões mais distantes do centro urbano de Itaituba e com piores condições de vida. Sobretudo, a perda das ETCs e de postos de trabalho não seria acompanhada da possível retomada dos modos de vida tradicionais e locais, seja pelo alagamento, seja esgotamento da natureza ou pela permanente ocupação das águas do Tapajós pela frota privada embarcações que formam a rede global de produção de soja.

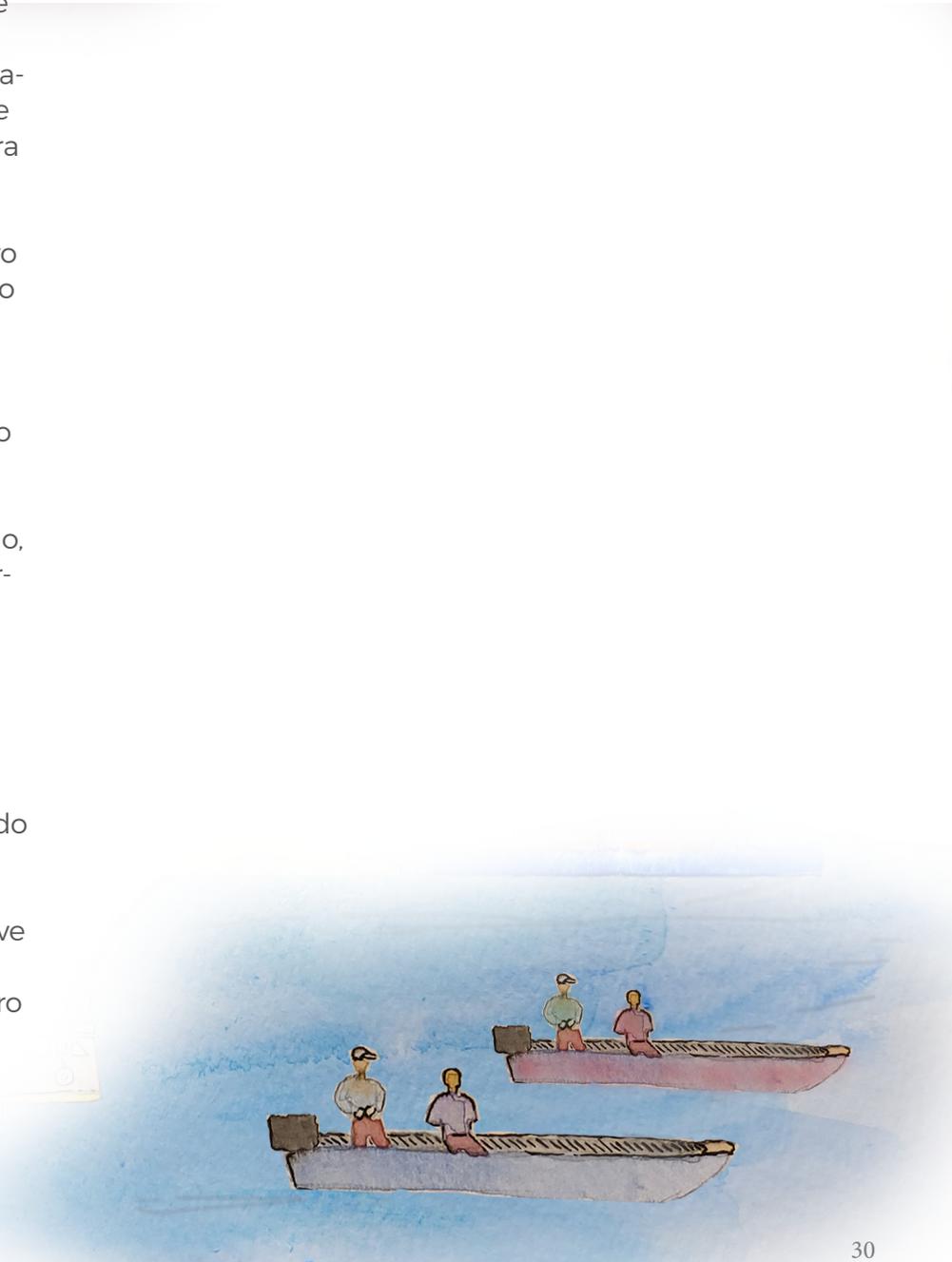
Outro argumento que sustenta a necessidade de construção da hidrovia é o combate ao aquecimento global. As obras de infraestrutura, que, como veremos, geram muitos e graves impactos socioambientais, estão sendo “ambientalizadas” (ou seja, estão sofrendo *greenwashing*, na expressão em inglês). Isso significa que a narrativa sobre a crise climática tem sido adaptada para justificar esses investimentos. Mas essa “pegada verde” da logística não se converte necessariamente em práticas efetivas de atenção e cuidado com a natureza e com o povo. No caso da hidrovia Tapajós – Teles Pires, a estratégia de “ambientalização” promete reduzir as distâncias até a estação de transbordo e a necessidade do transporte rodoviário. Dessa maneira, a obra acena com a transição para uma matriz logística que não seja “intensiva em carbono”.

13 Em 2014, já havia 105 barragens na bacia amazônica, a maior bacia hidrográfica do planeta, com outras 254 em fase de construção ou de concepção. Mas o governo e os empresários querem mais! O Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE, 2023) prevê a operação de 20 (vinte) novas usinas hidrelétricas (UHEs) na Amazônia entre 2011 e 2023. Informações do Banco de Dados – Hidrelétricas na Amazônia, do INESC. Disponível em: <http://amazonia.inesc.org.br/banco-de-dados-hidreletricas-na-amazonia/>

Em comparação com a rodovia, a hidrovia é mais eficiente no consumo de combustíveis fósseis porque é capaz de carregar um maior volume de mercadorias numa única viagem. Aqui, é preciso mostrar que a eficiência econômica e climática vista de uma perspectiva pontual e restrita ignora os efeitos difusos da construção desta hidrovia. A concretização desta obra implicaria incentivo à agropecuária de escala industrial, fazendo-a avançar ainda mais para dentro do Cerrado. Como consequência, aumentaria a devastação da savana mais biodiversa do mundo e a disponibilidade de água ficaria prejudicada.

Assim como acontece com hidrelétricas, a mercantilização e privatização dos rios que resultarão da construção desta hidrovia ignoram as rotinas das populações locais e a importância do rio para os seus modos de vida. Pelo contrário, o discurso do vazio demográfico veio, mais uma vez, socorrer os interesses privados, escondendo os impactos socioambientais produzidos pelos diversos investimentos, ao mesmo tempo que se deslegitima a contestação social.

Por fim, a **EF-170 ou Ferrogrão** representa a alternativa ferroviária para a agilidade e eficiência no transporte dos grãos produzidos no Mato Grosso, cujo destino é o mercado externo. Cortando uma das áreas menos antropizadas da Amazônia (sua porção brasileira) e com um investimento previsto de mais de R\$ 12 bilhões de reais, a Ferrogrão deve compor o arco logístico multimodal do Arco Norte. Esse empreendimento tem sido utilizado pelo governo brasileiro para rever um conjunto de regras e impedimentos à ação da iniciativa privada nacional e estrangeira, tais como a lei de licenciamento ambiental, a mitigação do risco cambial para investidores ou os instrumentos de financiamento existentes (todos assuntos do segundo guia ilustrado que compõe essa série).





ATRAVESSADORES

14 Para Nicholas Hildyard, esses megacorredores fazem parte da agenda de “infraestrutura extrema”. O adjetivo não se refere somente à escala dos megaempreendimentos (que presumem produção e exploração intensivas), mas também aos riscos, ao tipo de financiamento, às violações de direitos e à extração nos quais estão baseados. Ver: HILDYARD, Nicholas. How infrastructure is shaping the world: a critical introduction to infrastructure mega-corridors. Counter Balance, 2017.

15 RODRIGUES, Jondison Cardoso. Portos no Tapajós: o arco do desenvolvimento e da justiça social? Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas – Ibase, 2017.

16 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.

Ao seguirmos o caminho percorrido pelas mercadorias, vemos grandes estruturas, algumas logomarcas, homens uniformizados e terrenos cercados. Mas quem é dono disso tudo? Será que o proprietário do posto de combustível tem o mesmo poder para determinar o que acontece na região que os donos das ETCs localizadas à margem do rio ou dos grãos de soja que circulam dentro dessas estruturas todas?

Nem todas as empresas que transitam pelo território têm o mesmo peso. Para compreendermos quem atrai quem, é preciso olhar para o desenvolvimento da política portuária em Miritituba, onde se vê a explosão de terminais privados, e para os atores que determinam o traçado das rotas logísticas que cortam o território.

ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGA: PRIVATIZAÇÃO DA LOGÍSTICA PORTUÁRIA

A partir de 2007, o Brasil passou a se inserir de forma mais competitiva nos circuitos financeiros e produtivos globais, apostando na exportação de commodities. A articulação do Estado com setores do empresariado (nesse caso, do agronegócio nacional) garantiu políticas públicas de infraestrutura marcadas por intensa privatização e desregulamentação, resultando em degradação da natureza, violações de direitos e deterioração das vidas de pessoas e comunidades.

São grandes intervenções projetadas e realizadas com o objetivo de formar corredores de exportação de commodities, principalmente agrícolas, conectando o Brasil e o agronegócio a circuitos globais. Tais infraestruturas bus-

cam uma integração territorial, econômica e financeira que não gera empregos seguros ou qualidade de vida para a população, pois seu objetivo é gerar dinheiro e fomentar investimentos especulativos de bancos e transnacionais – que dependem justamente da piora de vida da população para aumentar suas margens de lucros.¹⁴ São esses circuitos que têm ditado os rumos do Médio Tapajós.

No caso dos portos, este mesmo período testemunhou uma profunda desregulamentação do setor, com programas governamentais, políticas públicas e novas leis e normativas direcionadas à “modernização” e ao aumento da participação privada na gestão portuária.¹⁵ É nesse contexto que se insere a Lei 12.815/2013, a Lei dos Portos, que ampliou as possibilidades de exploração privada de terminais portuários, criando figuras como TUPs e ETCs. Esse quadro canalizou vultosos financiamentos e investimentos públicos em benefício de grandes empresas, fazendo explodir a quantidade de instalações portuárias privadas.¹⁶ É esse o fenômeno que vemos em Miritituba, comendo as margens do rio.

Há hoje 5 (cinco) ETCs na margem direita do Rio Tapajós, em Miritituba, conectadas à rede global de produção e comercialização de grãos. As ETCs, portanto, fazem parte de um complexo portuário logístico que extrapola os limites do Médio Tapajós. Os grãos vêm por via rodoviária do norte do Mato Grosso, mudam de modal de transporte em Miritituba e, por água, alcançam terminais portuários de exportação ao norte do país. Esse trecho interno entre a ETC em Miritituba e o terminal de exportação ao norte constitui uma rota de escoamento privada, em geral sob o controle de uma mesma grande empresa ou aliança de empresas, como se vê na tabela abaixo.¹⁷

CORREDOR LOGÍSTICO DAS ETCS DE MIRITITUBA: EMPRESAS E TERMINAIS DE EXPORTAÇÃO

TRANSBORDO:

Terminal e empresas(s) em Miritituba

EXPORTAÇÃO:

Terminal e empresa(s) ao Norte

ETC da Bunge e da Amaggi
("ETC Rio Turia")

Terminal Portuário Fronteira Norte - TERFRON,
em Barcarena/PA.
Operado por Bunge e Amaggi.

ETC da Cianport
("ETC Itaituba")

Terminal de uso privado para
exportação em Santana/AP.

ETC da Cargill

Terminal de uso privado para
exportação em Santarém/PA.

ETC da Hidrovias do Brasil S.A.
("ETC HBSA Tapajós")

Terminal de uso privado
para exportação em Barcarena/PA.

ETC da Transportes Bertolini Ltda.

Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM),
terminal de uso privado, operado por joint-venture
da ADM/Glencore, em Barcarena/PA.

17 As informações organizadas por Diana Aguiar (2017) em quadros sobre a cadeia logística das ETCS em publicação sobre a geopolítica da infraestrutura no Tapajós.

18 PORTOS E NAVIOS, "Bunge e Amaggi criam Unitapajós", 20 de outubro de 2013. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/bunge-e-amaggi-criam-a-unitapajos>

19 VALOR ECONÔMICO, "Gigantes da logística descobrem Miritituba", 27 de março de 2013. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2013/03/27/gigantes-da-logistica-descobrem-miritituba.ghtml>

20 Ver: ALARCON, Daniela Fernandes; GUERRERO, Natalia Ribas; TORRES, Maurício. "Saída pelo Norte": A articulação de projetos de infraestrutura e rotas logísticas na bacia do Tapajós. in: ALARCON, Daniela Fernandes; MILIKAN, Brent; TORRES, Maurício [orgs.]. OCEKADI: Hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós. Brasília: International Rivers, 2016. p. 59.

Ao olharmos para os agentes econômicos que dominam a rota logística que conecta as ETCs em Miritituba aos terminais de exportação no norte, identificamos três principais perfis:

- Grandes empresas do agronegócio nacional;
- Operadoras logísticas;
- Gigantes tradings transnacionais (os "atravessadores"), que comandam a circulação de commodities no mundo.

EMPRESAS NA ROTA MIRITITUBA-EXPORTAÇÃO

As cinco ETCs hoje em funcionamento em Miritituba são operadas pelas empresas Amaggi e Bunge, Cargill, Companhia Norte de Navegação e Portos – Cianport, Hidrovias do Brasil S.A. e Transportes Bertolini Ltda. Há, no entanto, outros dois agentes que devemos considerar quando olhamos para esta rota: a ADM, que opera o terminal de exportação de Barcarena/PA, por onde atravessam os grãos comercializados pela Bertolini, e a Louis Dreyfus, que já possui terreno em Santarenzinho, com licenciamento em curso para implantação de ETC.

Miritituba-Barcarena/PA: Bunge e Amaggi

O circuito que conecta a ETC Rio Turia, em Miritituba, ao terminal TERFRON, em Barcarena/PA, é controlado por uma parceria entre a gigante do agronegócio nacional Amaggi e uma das maiores tradings do mundo, a Bunge.

O grupo Amaggi pertence ao político ruralista Blairo Maggi. Iniciou suas operações nos anos 1970 no sul do país e, nas décadas subsequentes, se expandiu em direção à

região centro-oeste e à Amazônia, se internacionalizando a partir de 2008. A Amaggi é a maior produtora individual de soja do mundo, mas também está nos ramos do milho e do algodão. Além de controlar a produção, atua à seme-lhança das transnacionais do setor no controle da cadeia: financia os produtores, adquire suas colheitas e depois as processa, comercializa e distribui. Em 2018, atingiu um volume de 1.128.090 toneladas de commodities agrícolas produzidas e, em 2019, faturou US\$ 4,76 bilhões. A Bunge, por sua vez, é uma gigante transnacional de origem holandesa com mais de dois séculos de idade. A empresa figura frequentemente no primeiro lugar de exportações de soja e milho do Brasil – sua atuação e suas operações serão mais detalhadas no item seguinte.

Por meio de *joint-ventures*, Amaggi e Bunge atuam em parceria ao menos desde 2012, controlando tanto a ETC em Miritituba quanto o Terminal Portuário Fronteira Norte (TERFRON), em Barcarena/PA.¹⁸ A escolha de Miritituba partiu da experiência da Cargill com a resistência popular às suas operações em Santarém, o que fez as tradings ajustarem seu alvo para o entorno de Miritituba.¹⁹

O impacto da resistência popular e de ambientalistas em Santarém sobre as estratégias corporativas das operadoras logísticas e tradings:

"A Cianport pretendia firmar-se em Miritituba e em Santana. Segundo representantes da operadora logística, ela optou por estabelecer sua ETC em Miritituba, na expectativa de que ali enfrentaria menos resistência que em Santarém, principal município da região".²⁰

Miritituba-Santana/AP: Fiagril e Agro Soja

A Companhia Norte de Navegação e Portos – Cianport é uma joint-venture criada em 2012 pelas empresas nacionais Fiagril Participações (Lucas do Rio Verde/MT) e Agro Soja Comércio e Exportação de Cereais Ltda. (Sorriso/MT), grandes comercializadoras de grãos do Mato Grosso, com o objetivo de explorar o corredor logístico composto por BR-163 e Rio Tapajós.

Atuante há trinta anos no mercado, a Fiagril é uma empresa mato-grossense que iniciou seus trabalhos como uma pequena fornecedora de insumos agrícolas em Lucas do Rio Verde e hoje conta com 26 (vinte e seis) unidades em Mato Grosso, Amapá e Tocantins.²¹ Em conjunto com a empresa Agro Soja, criou a Cianport, que, em 2014, assinou contrato com a ANTAQ para construir e operar uma ETC em Miritituba. Sua operação teve início no segundo semestre de 2017. No mesmo ano de assinatura do contrato com a ANTAQ, a Fiagril se viu implicada em um escândalo de corrupção e fraude que envolvia também a concessão dos terminais portuários que compõem a cadeia logística Miritituba-Santana/AP operada pela sua joint-venture Cianport.

Miritituba-Santarém/PA: Cargill

A Cargill, maior empresa de capital fechado do mundo, compete com a Bunge pela posição de principal exportadora de soja do Brasil. Aparece como “pioneira” na pressão pela abertura da rota de exportação de grãos pelo norte do país. Em 2003, começou a operar um terminal portuário para exportação de grãos em Santarém/PA, mesmo sem licença.²² Em 2014, passou a operar a ETC em Miritituba, onde é feito o transbordo para a carga rumo ao seu terminal de Santarém, consolidando um complexo portuário-logístico sob seu inteiro controle. Pesquisas indicam

que operou irregularmente um porto flutuante até 2017, sem autorização ou licença.²³

Miritituba-Barcarena/PA: Hidrovias do Brasil S.A.

A Hidrovias do Brasil é uma empresa de transporte e logística fundada em 2010 pelo grupo Pátria Investimentos, cujo carro-chefe atualmente é a exportação de commodities agrícolas. O grupo Pátria Investimentos, por sua vez, pertence à Blackstone, um conglomerado financeiro fundado nos anos 1980 que hoje gere mais de US\$ 500 bilhões em ativos e é controlado pelo bilionário estadunidense Steve Schwarzman. Ao longo de 2019, a empresa faturou R\$ 461,3 milhões, sendo 44% deste valor resultante das operações no Norte. Para se ter uma ideia do poder dessas empresas na região, o orçamento público aprovado para o Município de Itaituba em 2020 foi inferior ao lucro da Hidrovias para aquele ano, ficando um pouco acima de R\$ 350 milhões.

Além da ETC em Miritituba e do terminal de uso privado em Barcarena/PA, a Hidrovias aguarda processo de licenciamento de outro terminal portuário em Marabá/PA. Todas estas instalações estão relacionadas à exportação de commodities: os terminais de Barcarena e Miritituba estão relacionados à monocultura de soja e milho no Mato Grosso, enquanto o possível terminal de Marabá deve dedicar-se à exportação de cobre brasileiro.

Miritituba-Barcarena/PA: Bertolini, ADM e Glencore

Empresa nacional fundada nos anos 1970 pelo gaúcho Irani Bertolini, a Transportes Bertolini Ltda., aqui chamada apenas de “Bertolini”, se especializou em transporte para a Amazônia e, ao longo das décadas, cresceu nos segmentos de transportes rodoviário e hidroviário, logística e armazenagem. Sua matriz situa-se em Manaus/AM, mas

²¹ LinkedIn, “Visão geral Fiagril”. Disponível em: <https://www.linkedin.com/company/fiagril-ltda/about/>, 26/09/2020

²² AGUIAR, 2017, citado acima, p. 29.

²³ RODRIGUES, 2018, citado acima, p. 209.

24 SPAZZIN, Alexandre et al. A importância da elaboração, da implementação e do monitoramento do processo de terceirização. 2017.

25 AGUIAR, 2017, citado acima, p. 32.

26 DOWBOR, Ladislau. A era do capital improdutivo: por que oito famílias têm mais riqueza do que a metade da população do mundo? São Paulo: Autonomia Literária, 2017, p. 103.

27 OLIVEIRA, Gustavo e HECHT, Susanna. Sacred groves, sacrifice zones and soy production: globalization, intensification and neo-nature in South America. In: The Journal of Peasant Studies, 2016, p. 251-285.

28 DOWBOR, 2017, citado acima, p. 104.

29 OLIVEIRA, Gustavo de L. T. The geopolitics of Brazilian soybeans. In: The Journal of Peasant Studies, 2015.

30 Muitos dos dados apresentados aqui constam de artigo publicado, na Reuters, por Joshua Schneyer: Commodity Traders: the trillion dollar club. 28 de outubro de 2011. Alguns dos artigos desse mesmo jornalista são reproduzidos por Ladislau Dowbor em seu trabalho de 2017 sobre o capital improdutivo (citado acima). Outra fonte foram os sites eletrônicos das próprias empresas.

a Bertolini conta com dezenas de filiais distribuídas em diversos estados do país, com faturamento na ordem de R\$ 250 milhões/ano.²⁴ Em 2017, atingiu 52,5 milhões de quilômetros rodados, com uma frota rodoviária de 2.400 veículos, 66 empurradores e 240 balsas que navegam nas bacias hidrográficas do Norte do Brasil.

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.²⁵

A Glencore também figura no grupo das transnacionais que controlam a circulação de bens primários no mundo. Foi fundada em 1974 por Marc Rich, considerado como um dos criadores do sistema de pedágio mundial sobre commodities que viabilizou o surgimento destes conglomerados. A empresa lida com metais, minerais, energia e produtos agrícolas e tem sede na Suíça. Negociou US\$ 145 bilhões em 2010 e alcançou um faturamento de US\$ 150 bilhões em 2012.²⁶

AS GIGANTES CHEGARAM: AS ABCDS

O caminho para o escoamento de grãos pelo norte do Brasil foi aberto por duas das maiores tradings do mundo – com origem nos Estados Unidos –, que estão presentes em Miritituba: Bunge e Cargill. Mas elas não estão sozinhas. Por meio de estratégias corporativas diversas, que

incluem investimentos diretos, alianças empresariais com o agronegócio nacional, compra de terras e operação de algum dos elos deste corredor logístico, verificamos a presença de um grupo de transnacionais de comercialização especializadas em exportação: ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus, conhecidas como as ABCDs.²⁷

As ABCDs são empresas gigantes que figuram nos rankings das maiores comercializadoras de grãos, sementes, trigo, óleos, oleaginosas, soja, milho, cacau, café, arroz, açúcar, sal, suco de laranja, fertilizantes, metais, carvão, plástico, petróleo e gás. O enfoque é em “comercializadoras”. São empresas que não produzem; seus lucros astronômicos vêm justamente da intermediação e especulação com produtos primários. Controlam, assim, o “sangue” da economia global, atuando como atravessadores: está sob seu comando a circulação de alimentos, minérios, energia, infraestruturas etc. Ou seja: tudo o que faz o mundo girar.

As ABCDs são todas empresas centenárias e originárias de países do Norte Global. A mais “jovem” possui 118 anos de idade. Operam em uma cultura de confidencialidade e agressividade. A Cargill, por exemplo, é a maior empresa de capital fechado do mundo. Encontrar informações precisas e dados sobre suas atividades é um desafio. Há notícias de envolvimento em episódios de manipulação de preços e de tentativas de desestabilização de governos, como no caso que envolveu ADM, Bunge e Cargill na Ucrânia.²⁸

Sabe-se que, juntas, as ABCDs controlam em torno de 80% da produção e comercialização global de soja.²⁹ Na América do Sul, elas detêm em torno de 85% do total de exportações de soja. Apresentamos aqui algumas informações gerais sobre sua origem, suas atividades e sua atuação no Brasil e em Miritituba.³⁰

AS GIGANTES CHEGARAM: AS ABCDs EM MIRITITUBA

“A” – ADM (EUA, 1902)

A ADM é proprietária de unidades de processamento, vagões, carretas, embarcações e barcaças. Possui escritórios na China e plantações de palmeiras por toda a Ásia. É uma das maiores comercializadoras de commodities do mundo. Negocia com grãos, óleos e cacau. Em 2010, suas vendas alcançaram US\$ 81 bilhões. Passou a atuar no Brasil em 1997, após comprar instalações de esmagamento, elevadores de grãos e silos e hoje processa e vende soja, milho, rações para animais, biocombustíveis, produtos químicos, dentre outros bens primários. Em 2017, apresentou um volume de 8 milhões de toneladas de soja exportada.

Opera o Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM) em Barcarena (PA) junto a Glencore (outra gigante das commodities), onde são manejados os grãos vindos da ETC da Bertolini em Miritituba.³¹

“B” – BUNGE (Holanda, 1818)

Fundada pelo holandês Johann Bunge em 1818, a transnacional Bunge é o maior processador mundial de oleaginosas e negocia também com grãos, açúcar e outras commodities. Está presente no Brasil desde 1905, atuando no processamento de grãos, na produção de alimentos e em serviços portuários e logísticos. É dona de marcas de alimentos como Soya, Delícia, Primor, All Day, entre outras. É considerada uma das grandes propulsoras da reprimarização da economia brasileira. No caso da soja, contribuiu ativamente para isso, fechando unidades de esmagamento no país (utilizadas para obtenção de farelo e óleo, que possuem maior valor agregado) e redirecionando seus investimentos para novas fábricas na Ásia e no Leste Europeu. No Brasil, compete com a Cargill pelo primeiro lugar nas exportações de soja e milho. Hoje é a 4ª maior exportadora do país em todos os setores, faturando mais de R\$ 40 bilhões somente em 2019.

Atua no Corredor Tapajós-Amazonas em parceria com a Amaggi, tanto na ETC em Miritituba quanto no Terminal Portuário Fronteira Norte – TERFRON, em Barcarena/PA, por meio das joint-ventures Rio Turia Serviços Logísticos Ltda. e Navegações Unidas Tapajós (Unitapajós).

31 VALOR ECONÔMICO, “ADM prepara investimentos ‘fortes’ em barcaças no país”, 7 de abril de 2015. Disponível em: <http://www.valor.com.br/agro/3994210/adm-prepara-investimentos-fortes-em-barcaças-no-país>.

“C” – CARGILL (EUA, 1865)

Fundada em 1865, a Cargill atua em 59 países. É a maior empresa de capital fechado do mundo, com vendas globais da ordem de US\$ 75,2 bilhões e lucro líquido de US\$ 1,73 bilhão em 2005.³² Somente em 2010, suas vendas nos ramos de grãos, sementes, fertilizantes, metais e energia alcançaram US\$ 108 bilhões.³³ Assim como para as demais companhias que lucram com a “economia do pedágio” sobre itens básicos que correm pelas veias do mundo, a pandemia do novo coronavírus também tem se mostrado lucrativa para a Cargill. Em 2020, a transnacional deve bater o recorde de lucros distribuídos aos seus acionistas – todos integrantes da mesma família, que controla a empresa –. Em 2019, esse valor ficou em US\$ 640 milhões.³⁴ A gigante é marcada por uma cultura de confidencialidade e agressividade e investe em campanhas publicitárias para criar uma imagem amigável. Em 2020, em meio à pandemia, decidiu não publicar seus resultados financeiros.³⁵

Iniciou suas atividades no Brasil em 1965, sendo hoje uma das mais importantes empresas da indústria de alimentos do país. Detém diversas marcas de produtos alimentícios: atomatados como Pomarolla, Elefante, Tarantella e Pomodoro, além de maioneses como Liza e Maria. Em 2019, liderou as exportações de soja no Brasil com embarques somados de mais de 17 milhões de toneladas. Começou a operar terminal de exportação em Santarém/PA em 2003, onde encontrou forte contestação social. Em 2014, começou a operar a ETC em Miritituba.

32 NORONHA, Sílvia e SCHLESINGER, Sérgio. O Brasil está nu! O avanço da monocultura da soja, o grão que cresceu demais. Rio de Janeiro: FASE, 2006. p. 107.

33 DOWBOR, 2017, citado acima, pp. 103-104.

34 GRAIN, “Agro-imperialism in the time of Covid-19”, 14 de julho de 2020. Disponível em: <https://www.grain.org/en/article/6502-agro-imperialism-in-the-time-of-covid-19>

35 FOOD BUSINESS NEWS, “Cargill forgoes release of financials”, 4 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.foodbusinessnews.net/articles/15750-cargill-forgoes-release-of-financials>

36 Aguiar (2017) documenta ainda outras associações empresariais por meio das quais os agentes econômicos identificados nesta pesquisa se movimentam.

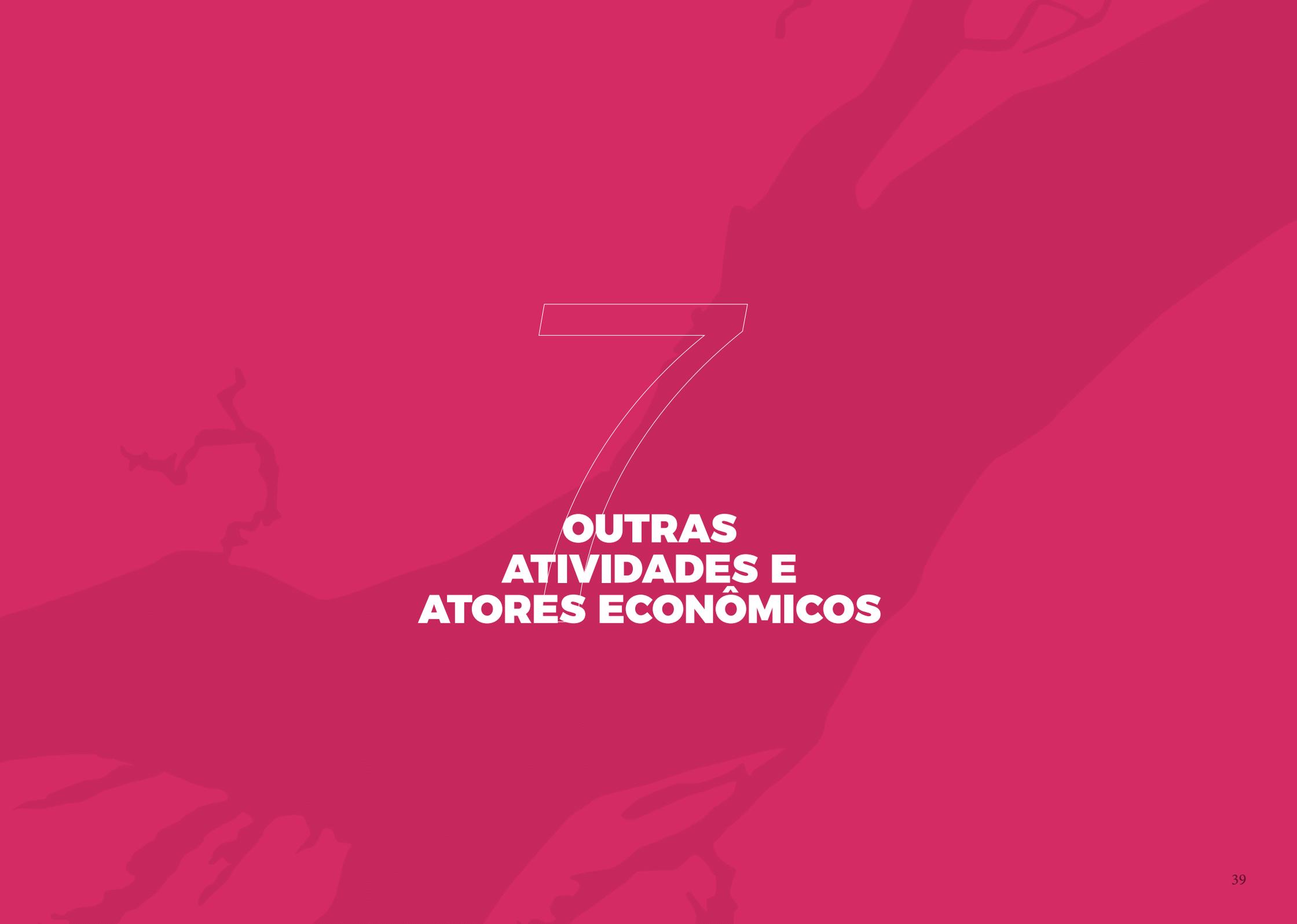
“D” – LOUIS DREYFUS COMPANY (França, 1851).

Fundada em 1851, em Paris, por Leopold Louis-Dreyfus, a empresa conhecida como LDC é uma operadora global que comercializa commodities agrícolas que vão de trigo a suco de laranja. É conduzida até hoje pelos herdeiros da família Louis-Dreyfus. Desde 2009, esse papel é exercido por Margarita Louis-Dreyfus, cuja fortuna está estimada em US\$ 6 bilhões. A LDC é a maior comercializadora de arroz e algodão do mundo e a segunda maior comercializadora de açúcar. Também negocia com café, grãos, óleos, laticínios, metais, fertilizantes e transporte marítimo. Em 2010, alcançou vendas de US\$ 46 bilhões.

No Brasil, iniciou suas atividades em 1942. Hoje atua principalmente no transporte de café, algodão, grãos, suco, oleaginosas, arroz e açúcar, estando entre as dez maiores exportadoras do país. Suas operações incluem processamento, armazenagem e transporte. Opera embarcações na cadeia dos grãos que corta o Tapajós e foi mapeada em Santarémzinho (terreno comprado e licenciamento em curso para ETC).

Fonte: Para a construção desse quadro, foram extraídas informações dos sites de cada uma das empresas citadas.

Essas empresas se movimentam em conjunto para fazer incidência política, sobretudo por meio de confederações e associações empresariais. Assim, se colocam no debate público sem expor suas marcas. Na região de Itaituba e Miritituba, vemos esse padrão principalmente pela atuação da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT).³⁶



**OUTRAS
ATIVIDADES E
ATORES ECONÔMICOS**

O circuito dos grãos operado por essas grandes empresas do agronegócio e transnacionais ativa também outros agentes econômicos e circuitos. Como funcionam na mesma lógica dos grandes – atividades predatórias, controle privado do que deveria ser público, falta de participação popular e extração máxima de lucros –, sua atuação também gera violações de direitos e impactos para os territórios.

Nessa relação predatória, é emblemática a movimentação de agrotóxicos atraída pela cadeia produtiva dos grãos. Em Miritituba, há denúncias do funcionamento irregular de uma empresa transportadora de fertilizantes em local de propriedade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Os moradores e moradoras relatam que a área, localizada no centro urbano de Miritituba e próxima a residências e comércios, é pleiteada há anos para ser convertida em espaço de interesse público e social para a comunidade. Contudo, o DNIT teria vendido a área à transportadora de fertilizantes Norte Marine, sem participação ou consulta à comunidade, que é obrigada a conviver com os fortes odores dos produtos tóxicos manejados pela empresa.³⁷

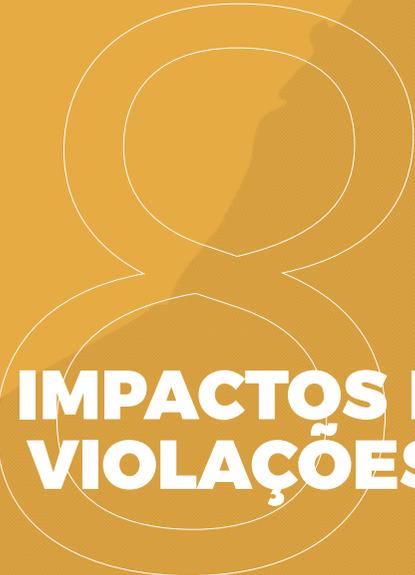
No eixo rodoviário, quando olhamos o circuito a olho nu, vemos somente as carretas e os caminhoneiros que as pilotam. Há na internet diversos vídeos feitos por esses trabalhadores que mostram o caminho percorrido na BR-163 até Miritituba e o acesso às ETCs das empresas privadas para pesagem e descarga. Há pouca informação, no entanto, a respeito do papel das transportadoras e seguradoras nessa rota. Não é o caminhoneiro quem fica com a maior parte do valor de frete pago pelas empresas para transportar cargas pela BR-163, mas não há informações amplamente acessíveis a esse respeito. Tampouco estão nítidas as relações que dão conta da imprevisibilidade inerente à logística – o que acontece se a mercadoria não chega a seu destino

e de que forma essas relações pressionam o valor do frete e o trabalho dos caminhoneiros?

O distúrbio das dinâmicas socioeconômicas locais tem como um dos grandes motivos o tráfego intenso de veículos de grande porte pelas rodovias da região. Representantes dos sindicatos de caminhoneiros relatam a existência de uma frota cativa de cerca de 10.500 carretas que circulam na rota Mato Grosso-Miritituba. Por diversas vezes presenciamos o esforço inútil dos nossos parceiros para contabilizar a quantidade de carretas que ocupavam o espaço da BR-163 no início da alta-safra. Novamente, com base no relato dos próprios caminhoneiros, especulamos o trânsito diário de 900 a 1.500 carretas na região, o que implica elevado risco de acidentes de trânsito e sério perigo para a liberdade de circulação das comunidades que margeiam a rodovia. Em contraste com esses veículos pesados e de grande porte, a bicicleta e a motocicleta são os principais meios de deslocamento do povo.

De uma margem à outra do Tapajós, entre Itaituba e o distrito de Miritituba, circulam também balsas e outras embarcações carregando pessoas, alimentos, carretas e outras mercadorias. Outra dinâmica relevante diz respeito à rota dos combustíveis que abastecem os caminhões, as carretas e também as embarcações que transitam pelas águas do Médio Tapajós. Depois da instalação e do começo do funcionamento das ETCs, verificou-se a multiplicação de postos de combustível e borracharias em Miritituba. Segundo relatos de moradoras/es, vários postos de combustível da região se uniram para construir uma base dentro da área urbana do distrito, que recebe combustível vindo de balsas desde Manaus/AM.

37 O próprio Município de Itaituba, em 2010, solicitou à União Federal que a área, que pertencia ao extinto DNER e estava ociosa, fosse repassada ao Município para cumprir outras funções. De acordo com matéria publicada no veículo online paraense “O Impacto”, o pedido foi ignorado. Disponível em: <https://oimpacto.com.br/2020/06/18/peninha-denuncia-que-empresa-se-apossou-de-terra-da-uniao-no-distrito-de-miritituba-em-itaituba/>

A large, stylized number '8' composed of two overlapping circles, rendered in white outline. It is centered on the page and serves as a background for the main title.

IMPACTOS E VIOLAÇÕES

A infraestrutura revelada aqui não é pensada para a circulação de pessoas ou para fortalecer o acesso a direitos e serviços públicos. Faz parte de uma agenda construída para a operação privada e empresarial das cadeias produtivas extrativas e agrícolas. Por isso, por negar os modos de vida que já existem no território, impondo de cima para baixo projetos que enriquecem agentes invisíveis enquanto a vida do povo piora, é baseada em violação de direitos humanos em todas as suas etapas: da concepção ao planejamento, à instalação, à operação e à perpetuidade.

A atuação de transnacionais nesse tipo de atividade em territórios e comunidades por todo o mundo, em especial em países do Sul Global, como é o caso do Brasil, permitiu que movimentos sociais, organizações do campo popular e pesquisadoras/es identificassem padrões de violação de direitos que se repetem, independentemente do tipo de atividade empresarial a que se dedica o megaprojeto em questão. Muitos desses padrões se verificam em Miritituba.

PADRÕES DE IMPACTOS PRODUZIDOS PELAS CORPORAÇÕES NOS TERRITÓRIOS

Democracia

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. Em Itaituba e Miritituba não é diferente. Além disso, a cooptação de lideranças e a realização de ameaças a defensores de direitos são uma lamentável realidade no Brasil, fazendo-nos figurar no nada prestigioso rol dos países que mais matam ecologistas no mundo!

Modos de vida, dinâmicas territoriais e preservação da natureza

A operação de empresas e a instalação de megaempreendimentos nos territórios são frequentemente defendidas pelo Estado como parte do projeto nacional de desenvolvimento, mas não levam em conta os horizontes comunitário-populares dos territórios em que se implantam. De fato, o simples anúncio de empreendimentos logísticos para a região põe para funcionar um conjunto de atividades econômicas, a exemplo da especulação imobiliária. Algumas dessas atividades podem ser até mesmo ilegais, como é o caso da grilagem de terras. A invasão dos bairros por instalações não licenciadas, cujos protocolos de operação são desconhecidos pelo público, agrava a qualidade dos direitos territoriais na região. Exclusão de zonas de pesca, remoções e deslocamentos forçados, contami-

nação de corpos hídricos, dos solos e da atmosfera, perda de postos de trabalho, desmatamento e queimadas, especulação imobiliária, grilagem de terras, urbanização e violência são somente alguns dos desdobramentos que destroem a natureza e desestabilizam modos de vida e dinâmicas territoriais, retirando da comunidade o direito de decidir sobre seu futuro.

Degradação dos laços sociais e estruturas patriarcais: violência e impactos diferenciados sobre meninas e mulheres.

Ao longo das nossas visitas de campo, escutamos relatos dos moradores da região sobre o aumento da violência e da criminalidade, com o tráfico de drogas e a exploração sexual de meninas e mulheres aparecendo como consequências diretas do inchamento involuntário dessas cidades. Megaprojetos extrativos e logísticos atraem para os territórios uma população flutuante em busca de trabalho que é majoritariamente masculina. A masculinização da força de trabalho se vê desde os caminhoneiros que dirigem as carretas até os homens uniformizados e alheios ao território que passam a circular ou viver por ali. A situação de dependência econômica das mulheres em relação aos seus maridos e parentes homens se agrava, o que serve de estímulo à violência doméstica e patrimonial. Ao mesmo tempo, as oportunidades de trabalho, quando surgem, são, em geral, pensadas para empregar homens. Assim, a entrada de grandes empresas nas comunidades reforça e aprofunda a divisão sexual do trabalho, agravando também os circuitos de violência e exploração sexual de meninas e mulheres. As tramas econômicas e financeiras da violência contra as mulheres vão se tornando visíveis. E a noção de aprisionamento (pelo medo e pela ansiedade)

passa a descrever, desde o ponto de vista das mulheres, a nova dinâmica socioterritorial que se instala nos territórios junto aos megaempreendimentos.

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 desmantelamento das políticas públicas, dos direitos e do poder de decidir do estado.

Impactos cumulativos de diferentes empreendimentos.

A falta de transparência do Estado e, em muitos casos, a fragmentação dos procedimentos de licenciamento

ambiental impedem que tais empreendimentos sejam analisados como um todo e dentro do contexto das operações extrativas e logísticas que já atuam na região. Isso afeta a capacidade de resistência da sociedade civil e das comunidades e até a construção de medidas de compensação e mitigação. No caso das ETCs em Miritituba, o Ministério Público Federal pediu ao Judiciário a suspensão do licenciamento ambiental das ETCs da Bunge/Amaggi, da Cianport e da Hidrovias do Brasil, tendo em vista que a escala dos impactos combinados de todos os megaempreendimentos em operação e previstos para a região demandariam que o licenciamento fosse feito na esfera federal, não estadual.³⁸ No entanto, por meio de uma estratégia de contratação de laudos e contralaudos, as empresas têm sido bem-sucedidas em manter as suas operações e em atrasar a decisão judicial que as prejudicaria. Esse é um exemplo sobre a necessária revisão das concepções de “impacto” e da escuta social para a sua definição. Uma visão pontual e restritiva dos potenciais impactos causados por empreendimentos limita a compreensão das consequências oriundas da instalação de grandes e complexas infraestruturas, como as do setor logístico.

38 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-pe-de-suspensao-do-licenciamento-de-portos-em-itaituba-pa>

Endividamento e precariedade dos serviços públicos

A mesma crise do estado nacional, que comanda as políticas de austeridade e conduz ao aumento do desemprego e da informalidade, tem justificado uma presença cada vez maior do sistema financeiro nas nossas vidas. Mais pessoas do que nunca têm contas correntes em bancos hoje em dia. Além disso, a facilidade para se contrair dívida por meio de várias modalidades de crédito é enorme.

Justamente, é o endividamento privado que tem aparecido para suprir a ausência governamental com relação ao provimento de bens públicos. De fato, na ausência de emprego e renda, os empréstimos de dinheiro têm servido para garantir a sobrevivência. Ao contrário do que se imagina, é frequente que o endividamento ocorra não para o consumo de itens de luxo, e sim para o cumprimento das responsabilidades familiares com a manutenção da vida, como alimentação, aluguel de moradia, tarifa de luz ou até para se ter acesso à saúde e à educação. No contexto atual, o endividamento serve ao (re)financiamento do estado pelos mais pobres, os quais recebem cada vez menos ajuda de governos alheios aos mecanismos produtores de desigualdades e que relacionam pobreza ao insucesso individual. Símbolos da falência do poder público para garantir o bem-estar da população, é possível observar nas ruas de Itaituba três tipos de estabelecimentos preponderantes: igrejas, lojas para compra e venda de ouro e financeiras. Em resumo, enquanto as famílias subsidiam o estado com o seu endividamento, as empresas recebem benefícios fiscais para se instalarem em uma localidade.



9 CONCLUSÕES

Acabamos de ver um exemplo de como o processo de modernização amazônica não promoveu nem respeitou os direitos socioambientais. Pelo contrário, sucessivos governos, nos níveis federal e estadual, defenderam os interesses de investidores nacionais e estrangeiros, impondo racionalidades e padrões civilizatórios alheios à multiplicidade de visões de mundo que (con)vivem na floresta. É assim que, ironicamente, o projeto de ocupação militar, o neodesenvolvimentismo e o bolsonarismo encontram um ponto de convergência: um esforço para a racionalização (ordenamento territorial) e para a instrumentalização econômico-financeira dos territórios (atividades produtivas) que se endereça à eficiência capitalista, não ao bem-estar dos povos. Isto, como argumentamos, não é diferente quando o assunto é o projeto logístico.

As consequências desse modelo de desenvolvimento para a Amazônia, na sua porção brasileira, têm sido dramáticas. No entanto, é também desse quadro geral que, desde o início dos anos 2000, a Amazônia viu surgir e ganhar força um conjunto de lutas ecoterritoriais contrárias ao adensamento dos corredores de exportação no norte do país, atraídos pela expansão da fronteira agrícola. Expulsas de Santarém pela mobilização social, as maiores empresas de atravessadores do mundo se viram obrigadas a reorientar seus planos de ocupação e exploração territorial, fincando ETCs em Miritituba. Essa movimentação confirmou Itaituba como um relevante nó urbano amazônico, onde é possível observar o entrelaçamento de conexões locais a lógicas nacionais e globais. Mas, se a reconfiguração da logística do norte do país, impulsionada por capitais nacionais e estrangeiros, parece caminhar para transformar Miritituba em mais uma “zona de sacrifício”, as lutas e resistências no território também apontam que nem tudo está dado.

