

**SEM LICENÇA**

**PARA**

**DESTRUIÇÃO**

**CARGILL E VIOLAÇÃO  
DE DIREITOS NO TAPAJÓS (PA)**



**ITAITUBA**

REPARAÇÃO JÁ

# SUMÁRIO

## **3 APRESENTAÇÃO**

### **9 A CARGILL EM ITAITUBA (PA)**

Linha do tempo de instalação da Cargill em Itaituba (PA)

O boom populacional em Miritituba e a pressão aos serviços públicos

### **22 LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA CARGILL EM ITAITUBA (PA): OMISSÕES, IRREGULARIDADES E IMPACTOS INCONTÁVEIS ÀS POPULAÇÕES DO TAPAJÓS**

As irregularidades do licenciamento ambiental e os povos indígenas Munduruku de Itaituba (PA): uma existência ignorada

Munduruku contra os portos no Tapajós

### **38 OUTROS IMPACTOS DA CARGILL EM ITAITUBA**

Menos áreas de pesca artesanal

Insegurança alimentar: contaminação das águas e peixes

Desmatamento

Prostituição de mulheres e exploração sexual de crianças e adolescentes

### **51 CONDICIONANTES DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL: SEM CONSULTA PRÉVIA AOS POVOS MUNDURUKU, SEM LICENÇA PARA A CARGILL**



# APRESENTAÇÃO

Após chegar ao oeste do Pará, mais especificamente no município de Santarém, em 2000, a Cargill Agrícola S.A expandiu sua atuação se instalando em outra parte do Rio Tapajós: no distrito de Miritituba, em Itaituba. Essa nova Estação de Transbordo de Cargas (ETC) em Itaituba, no Médio Tapajós, apresentou poucas diferenças no processo de licenciamento para instalação, mas - assim como em Santarém - foi marcada por uma série de irregularidades, impactos socioambientais e violações de direitos humanos das populações tradicionais da região.

Presente em 70 países e no Brasil desde 1965, a empresa multinacional norte-americana de capital privado é umas das líderes mundiais em exportação de commodities agrícolas no Brasil. De acordo com o presidente da Cargill no Brasil, em entrevista a Forbes em 2023, a empresa opera entre 650 a 700 embarcações no mundo e em 2021 obteve um recorde histórico em receita com R\$ 101 bilhões, 50% acima do ano anterior. Os números recordes da Cargill demonstram a grandeza da empresa e, conseqüente, o poder e status exercido no âmbito econômico.

A chegada e as atividades da Cargill no oeste do Pará modificaram a paisagem e diversas dinâmicas territoriais na região nesses mais de 20 anos de operação, como apresenta a primeira parte do estudo da Terra de Direitos [Cargill e as Violações de Direitos no Tapajós](#), que trata sobre a atuação da multinacional no município de Santarém. Os estudos sobre a presença da Cargill no Tapajós publicados no [portal Sem Licença Para Cargill](#) apontam, entre outras questões, como os Portos da Cargill impulsionaram a expansão da monocultura de grãos na região e promovem, ainda hoje, a violação de direitos humanos de indígenas, quilombolas, ribeirinhos, pescadores e de outros povos e comunidades tradicionais. O modo de operar da Cargill na região do Tapajós, no Pará, segue o padrão das violações de direitos humanos de povos e comunidades tradicionais e das irregularidades ambientais cometidas pela empresa.

Hoje, o oeste do Pará representa para o agronegócio a nova fronteira de produção de *commodities* agrícolas, principalmente, grãos como soja e milho, no Brasil. Isso tem profunda relação com atuação da Cargill na região. O próprio setor reconhece esse novo status do oeste paraense ao sediar em Santarém, em 2023, o evento que marcou o início da colheita anual da soja no país.<sup>1</sup>

---

1. Realizado pela primeira vez no Pará, o evento demarca o papel estratégico da região não apenas na exportação, mas também na produção de grãos. Leia mais sobre o evento. <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2023/03/09/abertura-nacional-da-colheita-de-soja-e-realizada-em-santarem-na-manha-desta-quinta-feira-9.ghtml>

O corredor portuário de Santarém e Itaituba faz parte do chamado Arco Norte, uma importante rota alternativa das exportações da produção graneleira dos biomas da Amazônia e Cerrado. O Porto da Cargill em Santarém é responsável pelo armazenamento e exportação da produção do município e cidades próximas (como Belterra e Mojuí dos Campos), e recebe uma boa parte da produção do Mato Grosso, no Centro-Oeste, que chega primeiro ao Porto de Miritituba, em Itaituba, para depois seguir para Santarém.

Diante disso, as populações tradicionais da região têm convivido e resistido aos resultados negativos e impactos trazidos pelos portos e por toda a cadeia produtiva da soja e milho. Ainda que em anúncios e relatórios ambientais a Cargill se comprometa com acordos que preveem a preservação ambiental, segurança alimentar e estratégias de sustentabilidade, na prática os povos e comunidades tradicionais da região convivem com uma realidade de devastação.

O Porto de Miritituba e demais portos instalados na região apresentam, em comum, a geração de impactos socioeconômicos, irregularidades nos processos de licenciamento ambiental e violações de direitos. Esse quadro contribui para acentuar a vulnerabilidade social, econômica e ambiental de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais.

Neste estudo, que é a segunda parte sobre as observações dos impactos da Cargill em toda a região do Tapajós, buscamos apontar as irregularidades e impactos observados

nesses quase 10 anos de presença da empresa em Miritituba, distrito do município de Itaituba.

Neste abril de 2023, o Porto da Cargill em Itaituba completa um ano sem apresentar a renovação da Licença de Operação (LO), que deve ser concedida pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas) do Pará. A questão para se refletir é:

**Quem está pagando mais intensamente o preço pela Cargill atuar como quer?  
A Semas irá renovar a licença e deixará a Cargill continuar a atuar em Itaituba sem cumprir a condicionante de consulta aos povos indígenas impactados?**

Essa pergunta tem como base a última Licença de Operação concedida pela Semas à Cargill, em abril de 2017, que estabelecia o prazo de 04 meses para cumprimento das condicionantes colocadas. Entre elas, estava a consulta aos povos indígenas da região, no caso, o povo da etnia Munduruku que possui territórios no município de Itaituba. Passaram-se os 120 dias para cumprimento da consulta aos povos e nada foi feito, ou seja, deveria acontecer até mês/2017, então foi mais um ano sem que a empresa ou os órgãos ambientais, apresentassem medidas de reparação e responsabilização da Cargill pelos impactos causados às populações originárias. Esta é apenas uma das irregularidades cometidas pela empresa em Miritituba. Ainda há os impactos estruturais nos serviços públicos do município, que se intensificaram com as atividades do Porto da Cargill.

**Esse estudo elaborado pela Terra de Direitos tem como objetivo subsidiar denúncias e contribuir com as resistências já mantidas por movimentos populares,**



**organizações sociais e, principalmente, povos e populações tradicionais, que historicamente vêm sendo ignoradas por grandes empresas, com a conivência de órgãos públicos.** A consulta prévia, livre e informada – condicionante estabelecida pela Semas à Cargill – é um direito fundamentado na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), tratado retificado pelo Brasil.

Este direito assegura que os povos e comunidades tradicionais devem ser previamente consultados sobre qualquer medida administrativa ou do mercado que afete seus modos de vida. Assim, a consulta aos povos afetados pelo Porto da Cargill é direito e obrigação do Estado e da empresa. A consulta ainda pode ser um caminho para que medidas de compensação e reparação sejam garantidas aos povos.

Para este levantamento, consideramos pesquisas bibliográficas, documentais e entrevistas com organizações e movimentos populares que estiveram historicamente à frente da luta e resistência contra as violações provocadas pela Cargill em Itaituba.

#### **NOSSO ESPECIAL AGRADECIMENTO:**

- Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) em Itaituba;
- Povo Indígena Munduruku das Reservas Indígenas Praia do Índio e Praia do Mangue;
- Associação Indígena Pariri;

- Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI);
- Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA);







# A CARGILL EM ITAITUBA (PA)

“... Na operação o que você vê; o grande tráfego de carretas, que aqui no pico da safra, eu falo no geral, eu não sei exatamente da Cargill, mas no geral no pico da safra nós temos no distrito de Mirititubaa 1.500 carretas/dia, no pico da safra, então é assim, só vendo para crer, e nós tendo que suportar tudo isso, e você tem de repente uma transportuária que é uma via de acesso municipal, virando um acesso apenas para carretas”

## **Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba - CONGEFIMI**

Da mesma forma que o Porto da Cargill em Santarém, o segundo porto da empresa no Oeste do Pará também foi instalado às margens das esverdeadas águas do Rio Tapajós, mas dessa vez a escolha de local da empresa foi rio acima. Formado pela confluência dos Rios Teles Pires e Juruena, o Rio Tapajós nasce no estado do Mato Grosso e percorre mais



de 1 mil quilômetros até chegar a Santarém, onde se junta ao Rio Amazonas para desaguar no Oceano Atlântico - o que o torna importante rota fluvial para o mercado. Uma das cidades que ficam nesse trajeto, mais exatamente na margem esquerda do rio, é Itaituba.

Localizado na margem direita do Tapajós, o distrito do município de Itaituba é onde ficam vários dos principais portos do Arco Norte, rota de exportação e importação criada em alternativa aos portos do Sul e Sudeste. Os portos do Arco Norte se mostraram competitivos e rentáveis para a logística do agronegócio brasileiro e atualmente já representam [o 2º maior local de saída de grãos do Brasil para o exterior](#). De Miritituba a produção graneleira é transportada para outros terminais portuários em municípios no Pará (Santarém e Barcarena) e no Amapá (Santana), para só então seguirem o mercado exterior.

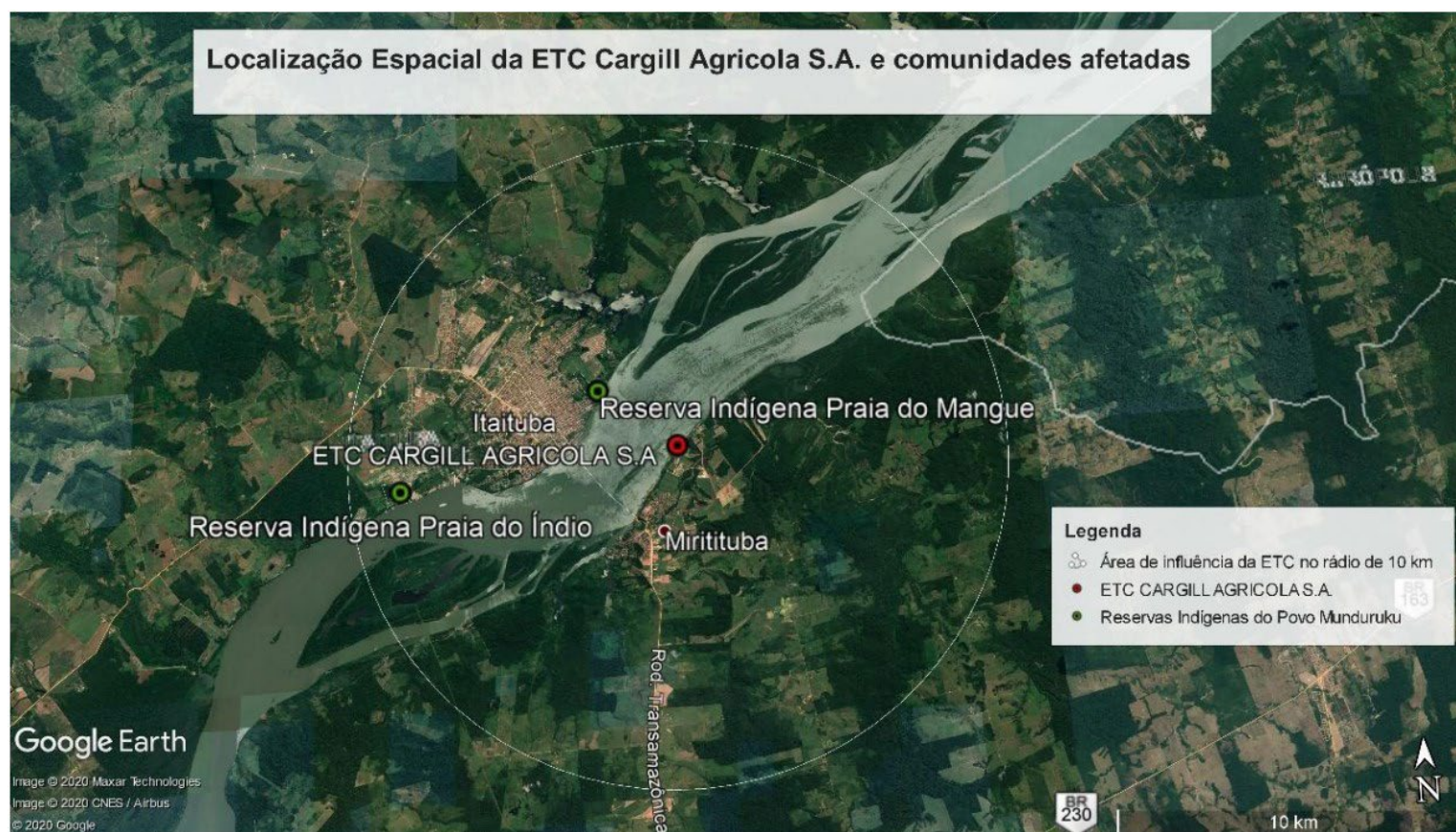
O primeiro porto graneleiro instalado em Miritituba foi o da empresa Hidrovias do Brasil (HSBA), em 2013.

Mirando a expansão da atuação na região do Tapajós, a Cargill, também em 2013, protocola seu Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) – etapa obrigatória para andamento de projetos portuários – sobre o projeto de implantação da nova Estação de Transbordo de Cargas (ETC). E então, os planos para o novo porto da empresa, que já existiam há alguns anos, foram colocados em prática. Além da empresa Hidrovias do Brasil e Cargill, nessa mesma época os portos da Cianport, Unitapajós e Rio Tapajós Logística (RTL) também foram instalados em Miritituba.





Com a previsão de instalação em 2013 e o protocolo do [Estudo e Relatório de Impacto Ambiental \(EIA/RIMA\)](#), a Cargill conseguiu a Licença de Instalação (LI) logo em 2014 – mesmo com os estudos apresentando graves inconsistências, falhas e omissões de dados, como total ausência de referência aos territórios indígenas Munduruku localizados na margem esquerda do Rio Tapajós, de frente para o Porto da Cargill.





Da mesma forma como ocorreu a instalação do Porto da Cargill em Santarém, as Estações de Transbordo de Cargas em Miritituba, incluindo a da Cargill, obtiveram as Licenças de Operação sem realizar a consulta prévia, livre e informada às populações tradicionais e povos indígenas presentes no entorno de 10 km de distância do empreendimento, área de influência prevista para portos na Amazônia, no [Anexo I da Portaria interministerial nº 60 de 24 de março de 2015](#).

Mesmo que o Relatório de Impacto Ambiental da Cargill tenha sido protocolado em 2013, 2 (dois) anos antes de ter sido publicada a portaria interministerial, é importante ressaltar que o Brasil é signatário da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho desde 2004, a partir da publicação do Decreto 5.051, de 19 de abril de 2004, garantindo, portanto, o direito dos povos e comunidades tradicionais à consulta prévia, livre e informada, quando um empreendimento possa afetar seu território ou modo de vida dos povos. Direito à consulta prévia que, no caso da instalação da Estação de Transbordo de Cargas da Cargill em Miritituba, também foi violado.

O processo de impulsionamento para o desenvolvimento exploratório dessa “saída pelo Norte” conta também, além de portos, com outros modais de transporte planejados, como hidrovias, ferrovias e rodovias. A BR-163, que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA), é uma das rodovias mais estratégicas para o transporte graneleiro do Centro-Oeste do país, com grande impacto nas cidades amazônicas que estão em sua zona de influência.





Além desta, a BR-230 (Rodovia Transamazônia) e projetos como da Ferrovia EF- 170, a Ferrogrão - que prevê a ligação de Sinop (MT) ao distrito de Miritituba (PA) - são apostas do setor para a região.



Disponível em  
<<https://cutt.ly/o5lpN6O>>

A **Ferrogrão** é mais um dos projetos para o transporte de grãos, que prevê conectar o Mato Grosso ao Pará. No longo caminho de 900 quilômetros, a ferrovia irá impactar intensamente o meio ambiente, povos indígenas e comunidades tradicionais. Para saber mais indicamos ouvir o **podcast especial Ocupação da Amazônia pelo Mercado**. Para saber mais indicamos ouvir o **podcast especial Ocupação da Amazônia pelo Mercado** realizado em parceria por Terra de Direitos e Le Monde Diplomatique Brasil. Acesse o especial pelo QRCode.

Nos últimos anos, a Estação de Transbordo de Cargas da Cargill em Itaituba, da qual partem grandes embarcações para Santarém, vem apresentando significativos aumentos em movimentação de cargas, isso em grande medida se dá pela pavimentação da Rodovia BR-163, que é a principal via terrestre que leva nas carretas a produção até os portos paraescoamento. Em 2020 foram exportados cerca de 12,5 milhões de toneladas de grãos (soja e milho)<sup>2</sup>.

---

2. De acordo com a matéria do portal do Canal Rural, importante veículo de informações do agronegócio brasileiro: <https://blogs.canalrural.com.br/canalruralmatogrosso/2021/01/04/escoamento-de-graos-de-mt-para-o-porto-de-miritituba-pa-deve-crescer-20-em-2021/>



Desde a chegada do Porto da Cargill em Itaituba, as mudanças nas dinâmicas sociais, econômicas e espaciais no município foram intensas. No Distrito de Miritituba, a prefeitura de Itaituba e a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT) firmaram convênio em 2013 para o desenvolvimento de uma agenda mínima que previa, entre outras coisas, a execução de obras prioritárias para preparação do município para a instalação dos empreendimentos. Mas essa agenda não foi cumprida e mesmo assim as licenças ambientais foram concedidas à empresa.

Veja abaixo uma linha do tempo que registra o processo de instalação da Cargill nesses dez anos de atuação em Itaituba:



## LINHA DO TEMPO DE INSTALAÇÃO DA CARGILL EM ITAITUBA (PA)

2013

- ◆ **Março:** A Cargill protocola o *Estudos e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)*, contendo uma série de fragilidades e, principalmente, ignorando em suas análises a presença de territórios indígenas Munduruku na região afetada pelo empreendimento.
- ◆ **Dezembro:** Prefeitura de Itaituba e Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT) assinam convênio para uma Agenda Mínima, visando preparar o município para a instalação das empresas. O convênio previa obras prioritárias nas áreas de saneamento, saúde, infraestrutura, segurança pública, assistência social, entre outras.

2014

- ◆ **Julho:** A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas) emite *Licença Prévia* nº 1439/2014 para a Cargill.
- ◆ **Novembro:** A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas) emite a *Licença de Instalação* nº 91/2014.

## 2017

- ◆ **Abril:** A Cargill começa a operar, com a emissão da *Licença de Operação* nº 10600/2017 pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas). A Licença estabelecia a condicionante de realização de Estudo do Componente Indígena nos territórios Praia do Mangue e do Praia do Índio no prazo de 04 meses (120 dias), ou seja, com vencimento em agosto de 2017.
- ◆ **Agosto:** Vence prazo para realização dos estudos de Componente Indígenas pedidos pela Semas à Cargill como condicionante para operação em Itaituba.

## 2019

- ◆ **Outubro:** A Fundação Nacional do Índio (Funai) emite *Termo de Referência* nº 08620.009877/2019-99, com orientações para a realização até 2021 dos Estudos de Componente Indígenas como condicionante de renovação das *Licenças de Operação* de todas as Estações de Transbordo de Cargas instaladas em Miritituba, incluída a Estação da empresa Cargill Agrícola S.A.

**2021**

◆ **Dezembro:** A Cargill solicita junto à SEMAS a renovação da *Licença de Operação*, sem ter feito os estudos ou a consulta prévia livre e informada a povos indígenas.

**2022**

◆ **Abril:** Vence a *Licença de Operação* da Cargill, sem indícios de realização da Consulta Prévia, Livre e Informada aos povos Munduruku de Itaituba e comunidades tradicionais.

**2023**

◆ **Abril:** A Cargill está há um ano atuando em Itaituba de maneira ilegal, por não apresentar a renovação da *Licença de Operação* vencida em 2022, que não consta no site da Semas. A multinacional também não realizou a consulta aos povos indígenas impactados pelo empreendimento, como foi estabelecido tanto pela Semas quanto pela Funai como condição para renovação para renovação da licença. A solicitação da Cargill continua sem movimentações na SEMAS desde abril de 2022.



## O BOOM POPULACIONAL EM MIRITITUBA E A PRESSÃO AOS SERVIÇOS PÚBLICOS

Um dos importantes impactos sociais causados pela implementação das Estação de Transbordo de Cargas, incluindo a Estação da Cargill, foi o aumento acelerado e desorganizado da população, sobretudo, no Distrito de Miritituba. Segundo o Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba, antes da instalação o Distrito contabilizava uma população de 5.000 pessoas, e durante esse processo de instalação das empresas chegou a 13.000. Eram em maioria homens, que se mudavam de outras cidades e estados para Miritituba para trabalhar nos empreendimentos, pois para a implantação das Estação de Transbordo de Cargas eram necessárias pessoas especializadas para a construção dos silos e estruturas dos portos. Diferentemente da propaganda da multinacional, que afirma que foram gerados empregos no local com a instalação da Estação, os moradores locais, quando empregados, trabalhavam apenas nos serviços gerais dessas empresas.

Outra mudança decorrente das construções das Estações de Transbordo de Cargas, e do aumento da população, é a elevada demanda por terra, tanto para Estações a serem construídas e, principalmente, pátios de triagem e estacionamentos, como para local de residência da população em crescimento. Segundo o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), a população local vivenciou um primeiro processo de migração, que aconteceu antes da construção dos portos, pois antes de chegarem os trabalhadores para iniciar as obras, pequenos e médios empresários vieram para o município fazer pequenos



investimentos. Iniciava-se aí, um intenso processo de especulação imobiliária de terrenos para a construção das empresas e condomínios e, que teria grandes impactos para as populações mais pobres de Itaituba e do Distrito.

Para adquirir áreas onde seriam construídos os portos, empresas imobiliárias iam nas propriedades das pessoas que ocupavam esses locais e faziam a seguinte proposta:

"...olha a empresa tal vai querer comprar a propriedade de vocês, então nós podemos fazer um acordo, nós garantimos o processo de venda, nós compramos a área de vocês por X valor, e nós garantimos o processo de documentação"

### **Movimento dos Atingidos por Barragens**

Nesse processo, imobiliárias adquiriram áreas de moradores locais com valor inferior ao valor real – de até R\$2 a 3 milhões - e revenderam a valores milionários para as grandes empresas do agronegócio.

Outro impacto ao Distrito foi a mudança de dinâmica nos bairros vizinhos ao Porto. No Bairro Nova Miritituba, localizado em área urbana, os moradores são vizinhos dos portos e estão em constante risco, tanto pela contaminação, por causa da poeira tóxica que se espalha no momento que os grãos são descarregados, como também pela poeira gerada do trânsito de carretas da única via, no perímetro do bairro, que liga a Rodovia Transamazônica até as Estação de Transbordo de Cargas e os pátios de triagem.

Na época da safra, transitam diariamente na transportuária pelos menos 1.500 carretas,





o que representa um perigo para os moradores, pois tem causado muitos acidentes com vítimas fatais.

O aumento do custo de vida nas áreas próximas aos portos gerou um processo de desterritorialização da população local: as famílias mais pobres viram o custo de vida aumentar, precisaram vender suas casas e mudar para bairros mais afastados. A cidade chegou a contar com 12 ocupações urbanas, pois quem tinha um salário-mínimo não tinha condição de pagar aluguel mais caro, tendo que optar por morar em barracos de lona. Com o aumento nos valores do aluguel, energia e alimentação, uma parte da população sofreu uma piora da qualidade de vida.

Esse crescimento populacional não planejado teve forte impacto também na oferta de serviços públicos essenciais. Com uma estrutura para o atendimento de demanda de um município de pequeno porte, Itaituba passou a sofrer com a alta procura dos serviços públicos. Postos de saúde com capacidade de atender 15 pessoas por dia começaram a apresentar superlotação, uma disputa maior por medicamentos. Com a diminuição da capacidade do atendimento local, o direito à saúde pública, tanto no Distrito de Miritituba quanto no Município de Itaituba, também foi afetado. Essa situação se repete com educação, pois nas escolas públicas do município houve também um aumento na demanda de vagas.



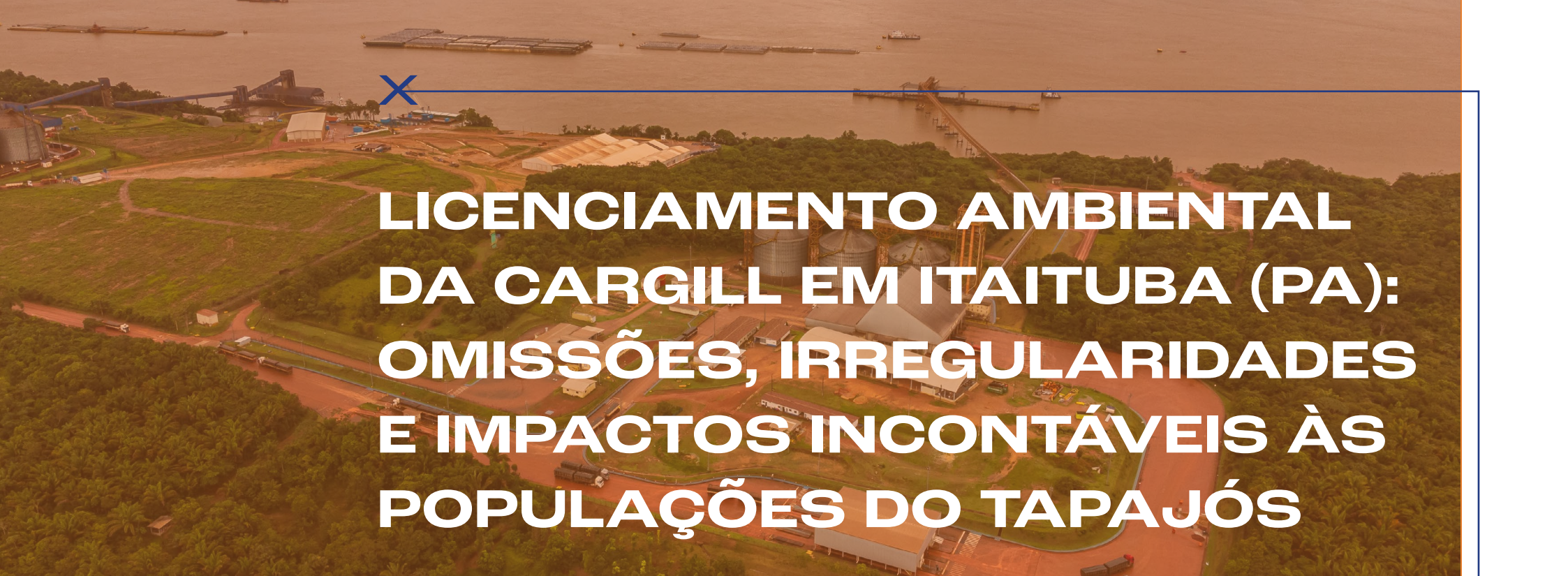


Em 2020, a população do bairro Nova Miritituba, junto ao Movimento dos Atingidos por Barragens e o Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba, organizaram uma manifestação para cobrar do poder público e das empresas do agronegócio medidas de garantia de serviços públicos essenciais. Um trecho da matéria intitulada "PA: Atingidos pelos portos do agronegócio interditam rodovia no Tapajós" destaca: *O Distrito de Miritituba está sendo tomado pelos portos do agronegócio, em um modelo de "desenvolvimento" e "progresso" que só tem uma finalidade, o lucro. O sonho de um verdadeiro desenvolvimento que traga melhorias de vida para o povo dessa região mais uma vez vai sendo encoberto pela poeira das carretas, mortes no trânsito, prostituição, violência e descaso social de modo geral.*<sup>3</sup>

Enquanto os portos se consolidaram no Tapajós, avançando na produção e rentabilidade do agronegócio brasileiro, as populações locais e comunidades tradicionais de Itaituba e do distrito de Miritituba viram sua qualidade de vida piorar e a escassez de serviços públicos de qualidade crescer, os colocando em situação de ainda mais vulnerabilidade social, econômica e ambiental.

---

3. Leia a matéria completa no site do Movimento dos Atingidos por Barragens através do link: <https://mab.org.br/2020/08/01/pa-atingidos-pelos-portos-do-agronegocio-interditam-rodovia-no-tapajos/>



# LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA CARGILL EM ITAITUBA (PA): OMISSÕES, IRREGULARIDADES E IMPACTOS INCONTÁVEIS ÀS POPULAÇÕES DO TAPAJÓS

“.quando foram construídos os portos aqui de Miritituba, no documento da empresa falaram que não existia indígena né? Sendo que existem duas aldeias na cidade: a Praia do Índio e a Praia do Mangue. E aí eles foram fazendo audiência na parte de lá de Miritituba (eles não estavam fazendo audiência aqui na parte de Itaituba, só na parte de Miritituba) e aí se instalou. Acho que tem cinco a seis portos do lado de lá: da Shell, da Cargill, da Bunge, da Bertolini, tem vários, eu não lembro, só lendo no documento. Tá lá nunca foi feito uma audiência para saber se nós aceitamos ou não"

**Associação Indígena Pariri**





Com a experiência acumulada de 20 anos em atividade e dos impactos causados aos povos tradicionais em Santarém, a empresa multinacional do setor do agronegócio possuía diversas condições de corrigir e confirmar a veracidade das palavras expostas em seu site oficial "*A Cargill trabalha para nutrir o mundo. Reunimos pessoas, ideias e recursos para entregar produtos, tecnologia e formas de operar que constroem negócios de sucesso e comunidades enriquecidas*"<sup>4</sup>. No entanto, todo esse comprometimento prometido pela empresa não é o que ocorre na prática.

O processo de licenciamento ambiental da Estação de Transbordo de Cargas da Cargill em Miritituba seguiu um caminho diferente da instalação do Porto de Santarém. O Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), elemento essenciais do licenciamento ambiental na avaliação prévia do empreendimento, foram protocolados ainda em 2013 (Veja linha cronológica de instalação da Cargill). Ou seja, na fase regular correta e dentro das normas da legislação ambiental, porém os estudos apresentam uma baixa qualidade técnica em inúmeros aspectos, que resultam na omissão de importantes impactos aos moradores locais e, principalmente, povos e comunidades tradicionais afetadas, como os indígenas Munduruku.

---

4. Site oficial Cargill S.A no Brasil : <https://www.cargill.com.br/>



Para a elaboração do Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental para a Estação de Transbordo de Cargas da Cargill em Itaituba a Semas elaborou um Termo de Referência com orientações a serem cumpridas. No entanto, o que os estudos apresentam são diagnósticos frágeis que pouco trazem as questões relacionadas a povos indígenas e comunidades tradicionais. Ainda que o Termo de Referência da Semas traga temas essenciais e importantes para desenvolvimento de medidas de mitigação e reparação da obra, o documento ainda é falho ao tratar e ignorar a existência - e, portanto, impactos do porto - para as populações indígenas.

A partir da síntese feita pela Terra de Direitos, por meio do Termo de Referência elaborado pela Semas, é possível observar que há um descumprimento das orientações da Secretaria pela Cargill, com itens sendo atendidos de forma inconsistente.

Veja abaixo:

ITEM DO TR / RESUMO DAS ORIENTAÇÕES	OS ESTUDOS DE IMPACTO AMBIENTAL ATENDEM À ORIENTAÇÃO?
7.4 Meio socioeconômico	



Identificar e caracterizar as possíveis populações tradicionais nas áreas de influência do empreendimento, principalmente, pescadores artesanais, coletores/catadores de moluscos e crustáceos, ou comunidades e grupo de pessoas que dependam direta ou indiretamente das áreas fluviais do entorno para sua subsistência.

**Parcialmente.** Não há uma caracterização das populações tradicionais nos estudos. Apenas consta nos diagnósticos informações quantitativas sobre pescadores, sem menção aos impactos do empreendimento. O estudo também não aborda a importância das áreas fluviais para grupos sociais, nem mesmo do Distrito de Miritituba.

#### 7.4.2 Organização social

Descrever o sistema de organização social, identificando os grupos, movimentos, associações comunitárias, lideranças, forças e tensões sociais, políticas e sindicais atuantes.

**Não atende.** Apresenta apenas observações genéricas sobre algumas organizações da região. No entanto, o estudo se restringe a listar essas organizações e não informa sobre lideranças, forças e tensões sociais, políticas e sindicais atuantes.





#### 7.4.5 Lazer e turismo

Caracterizar a importância regional e local das atividades turísticas e de lazer existentes na área de influência do empreendimento.

**Atende.**

Apresentar mapeamento das áreas de fluxo de uso para fins turísticos e de lazer no entorno do empreendimento.

**Não atende.** Nada consta no Estudo de Impacto Ambiental sobre a questão.

#### 7.4.6 Patrimônios históricos, culturais e arqueológicos

Realizar estudos que indiquem se há incidência de sítios históricos, arqueológicos e/ou edificações de interesse cultural, considerando também os que se encontram em processo de tombamento no âmbito federal, estadual e municipal. Caso haja interferência nestes sítios, devido à implantação do empreendimento a ser licenciado, seguir o disposto na Portaria IPHAN 230/2002.

**Não atende.** Não consta no Estudo e Impacto Ambiental nenhuma informação sobre a realização de estudos arqueológicos, nem mesmo consta na equipe técnica responsável profissional da área de antropologia, indicado para realização de estudos arqueológicos.





### 7.4.7 Comunidades tradicionais

Indicar a incidência e avaliar as possíveis interferências com comunidades tradicionais, extrativistas e grupos étnicos (especialmente terras indígenas ou grupos remanescentes de quilombos) na área de influência do empreendimento, caso haja, apresentar:

**Não atende.**

Mapeamento e caracterização das terras indígenas, territórios ou áreas afetadas;

**Parcialmente.** Há no Estudo de Impacto Ambiental indicação de apenas duas terras indígenas, sendo que na região de Itaituba existe ao menos sete (7) terras indígenas.

Principais características culturais, étnicas, etnohistóricas e etnoecológicas (grupos indígenas);

**Não atende.** Diagnóstico composto estritamente por observações sucintas, não realizaram caracterização dos aspectos indicados.



Identificação das lideranças;	<b>Não atende.</b> Nada consta no Estudo de Impacto Ambiental
Expectativas e apreensões da comunidade.	<b>Não atende.</b> Nada consta no Estudo de Impacto Ambiental

A Secretaria Estadual de Meio Ambiente (Semas), órgão responsável por conceder o licenciamento de empreendimento no estado do Pará, teve papel central na concessão das licenças para a Cargill, mesmo diante das irregularidades. Os Estudos e Relatório de Impacto Ambiental para o projeto da Cargill em Itaituba podem ser considerados documentos apenas “protocolares”, de acordo com as análises e diagnósticos apresentados. Ao conceder as Licenças Prévia e de Instalação à Cargill - mesmo com os estudos inconsistentes, com falhas e lacunas a Semas se omite de sua atribuição de realizar exames aprofundados sobre a consistência dos diagnósticos dos Estudos e Relatório de Impacto Ambiental para instalação do empreendimento.



**Além do descumprimento das orientações para a concessão do licenciamento ambiental apresentadas na tabela acima, foram observadas ainda outras irregularidades na atuação do órgão público ambiental, a Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará, como:**

- Deficiências na composição da equipe técnica responsável pelo Estudo e Relatório de Impacto Ambiental;
- Falta de autonomia da equipe técnica responsável pelo Estudo e Relatório de Impacto Ambiental em relação à empresa interessada;
- Ausência de estudos antropológicos;
- Análises com ausência ou insuficiência de bases metodológicas;
- Falhas metodológicas no desenho do estudo;
- Erros deliberados na delimitação das áreas de influência direta e indireta;
- Fragilidades nos diagnósticos de uso e ocupação dos solos;
- Omissões quanto aos processos de organização social das áreas de influência do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental





- Não realização de consulta prévia e informada a povos e comunidades tradicionais;
- Frágeis análises de questões ambientais;
- Diagnósticos elaborados predominantemente com dados secundários;
- Falta de integração dos dados referentes aos estudos específicos;
- Deficiências na redação do texto do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental ;
- Descumprimento de normas da ABNT;
- Falhas e omissões na identificação de impactos;
- Invisibilização de povos e comunidades tradicionais;
- Texto com perspectivas subjetivas e ideológicas questionáveis;
- Relatório de Impacto Ambiental com informações inverídicas, dados distorcidos e omitidos



## AS IRREGULARIDADES DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL E OS POVOS INDÍGENAS MUNDURUKU DE ITAITUBA (PA): UMA EXISTÊNCIA IGNORADA

“Olha, acima de tudo, a questão de humanidade, o direito de consulta dos povos indígenas né? O direito de viver, nosso direito a se alimentar, direito de praticar o modo de vida que a gente foi ensinado há anos, porque todos os direitos nossos estão sendo violados, seja na cultura, de forma sociotradicional. Então essa visão capitalista está destruindo nossa forma de viver, violando esses direitos que nós temos na Constituição, que hoje está sendo rasgada, sendo queimada, por pessoas que não têm compromisso nenhum, em se tratando do governo. Outros muito menos né?”

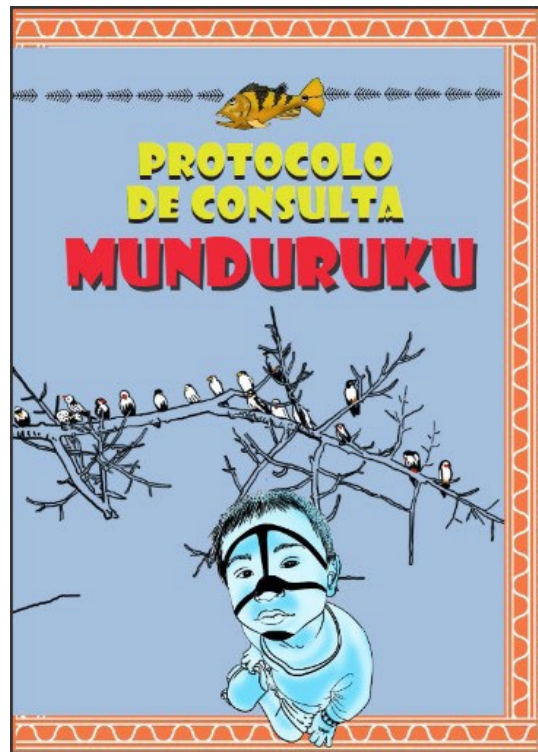
### **Indígena Munduruku da Aldeia Praia do Manguê**

A Cargill iniciou as atividades em Itaituba (PA) com a licença de operação concedida pela Semas em 2017, mesmo com a série de irregularidades encontradas nos estudos ambientais. Uma delas é a completa negação da existência da população indígena Munduruku em Itaituba na área de influência do Porto, que entre outras tantas violações, descumpra diretamente o direito da Consulta Prévia, Livre e Informada a povos e comunidades tradicionais em decisões ou empreendimentos que afetem seus modos de vida. A consulta é estabelecida por meio da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário.





Os Estudos e Relatório de Impacto Ambiental apresentados pela Cargill não ofereceram possibilidade para que os Munduruku, em especial, os moradores das Reservas Indígenas Praia do Mangue e Praia do Índio, pudessem manifestar sua opinião no processo de instalação dos portos. O [Protocolo de Consulta do Povo Munduruku](#) publicado em 2016, é o instrumento coletivo que apresenta as regras criadas pelos indígenas sobre o modo como devem ser consultados. Sem a consulta aos Munduruku, a Cargill e as outras empresas obtiveram suas licenças ambientais de maneira ilegal.



Capa do Protocolo de Consulta Munduruku publicado em 2016.

As Reservas Indígenas Munduruku de Itaituba ficam localizadas exatamente em frente ao complexo portuário da Cargill - na outra margem do Rio no Distrito de Miritituba. No Estudos de Impacto Ambiental, os territórios são identificados. No entanto, não há nenhuma menção quanto à participação dos povos ou algum plano ou ação ambiental para reparação das comunidades a respeito dos impactos das atividades da empresa.

A Licença de Operação (nº 10600/2017), expedida pela Semas à Cargill em 2017 trazia como condicionante para renovação a realização de estudos complementares, considerando a presença de povos indígenas na região. O prazo dado pela Semas foi de 120 dias para que esses estudos



fossem realizados e apresentados ao órgão e a Fundação Nacional do Índio (Funai). No entanto, até a divulgação desses estudos não há informações que os Munduruku de Praia do Mangue e Praia do Índio tenham sido consultados e, conseqüentemente, reparados dos danos causados pela empresa. Da mesma forma, não há indícios que dentro deste prazo a Semas tenha feito qualquer retificação ou novo pedido de cumprimento da condicionante à Cargill, indicando mais uma vez a posição passiva e omissa do órgão público diante da ilegalidade cometida pela empresa.

## MUNDURUKU CONTRA OS PORTOS NO TAPAJÓS

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



**Itaituba, 02 de julho de 2019.**

### **Carta do povo Munduruku contra os Portos no Tapajós**

Nós, povo Munduruku do Médio Tapajós, denunciemos mais uma vez as destruições que Governo e empresas estão trazendo para o Tapajós. Há mais de 519 anos os pariwat continuam invadindo as nossas terras. Antes chegavam com seus navios, hoje chegam com barcaças de soja.

Mas as marcas dos povos indígenas e dos ribeirinhos estão por toda a Amazônia. Por isso aqui tem Terra Preta (Katõ), tem árvores, plantas e animais de todo tipo. As marcas de Karosakaybu e os desenhos de Muraycoko mostram que somos os antigos dessa terra.

Os pariwat fizeram leis para reconhecer nossa história, nossa relação com o território, nosso modo de vida diferente do deles. Para quê existem essas leis? Constituição Federal, Convenção 169. Fizemos um Protocolo de Consulta e entregamos ao Governo, mas nós indígenas, os ribeirinhos e pescadores nunca fomos consultados.

Já instalaram seis portos ao redor de nosso rio Tapajós e nunca vieram nos dizer como seríamos impactados. Nós já estamos sendo afetados com tantas barcas enormes passando pelas nossas aldeias, não conseguimos mais pescar perto de casa, temos que ir cada vez mais longe para conseguir alimentar os nossos filhos. Estamos até proibidos de pescar perto de onde estão os portos, ou de atravessar para o outro lado do rio.





São seis empresas que estão afetando a vida de centenas de pessoas. E com a construção de mais portos o nosso modo de vida será ainda mais afetado. Sabemos também que essas obras geram especulação da terra, grilagem e ainda mais invasão para o nosso território. E junto com isso vem as drogas, a violência, a prostituição: mais conflito ameaçando a nossa vida e o futuro dos nossos filhos.

Querem construir 22 portos no tapajós. Como ficará a vida dos ribeirinhos, pescadores e indígenas depois que todos esses grandes empreendimentos começarem a funcionar?

Estamos denunciando a SEMAS (Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade), que está concedendo licença para toda essa destruição. Denunciamos também a empresa Rio Tapajós Logística, que quer implantar o projeto Estação de Transbordo de Cargas (ETC) sem respeitar o nosso protocolo de consulta.

Exigimos que qualquer consulta seja conforme o nosso protocolo. E que parem de mentir dizendo que aqui não existe índios: estamos aqui sim.

Nós queremos que as empresas dos portos e os projetos de morte saiam do nosso território e nos deixem em paz, para trabalhar nas nossas roças, pescar nosso peixe, contar nossas histórias e construir nosso plano de vida. Não admitimos que a nossa vida e a saúde dos nossos filhos sejam trocadas por soja para alimentar os porcos e encher os bolsos dos empresários brasileiros e estrangeiros.



Nós estamos aqui para dizer que não vamos aceitar isso e não vamos sair do nosso território. Somos um povo guerreiro e vamos continuar lutando pelo nosso rio!

Sawe!

A luta e a resistência do Povo Munduruku contra os impactos aos seus modos de vida trazidos pelo complexo portuário de Itaituba são frequentes. Desde a instalação da Cargill e demais empresas, os indígenas denunciam a falta de consulta prévia e as demais violações de direitos humanos. Na audiência pública, na qual foi lançada a carta de manifestação contra os portos, um dos alvos na época era a empresa Rio Tapajós Logística (RTL), que iniciou a instalação do porto em 2019 sem realizar a consulta prévia.

O Porto da RTL seria mais um a compor o complexo portuário de Itaituba sem considerar a presença dos povos indígenas. Os impactos socioambientais trazidos pelos empreendimentos ocorrem ainda na fase de planejamento e estudos da vegetação, da fauna e do solo, como os observados pelas comunidades e, seguem somados a outros ocasionados pelos empreendimentos já presentes na região há mais tempo.

Neste caso do Porto da Rio Tapajós Logística, a pressão por respostas do Povo Munduruku deu resultados. Em 2022, a [Justiça Federal de Itaituba manteve a suspensão do processo de licenciamento ambiental da empresa](#) – que havia concedido em decisão liminar em 2019 – até que a Consulta Prévia seja realizada seguindo as normas presentes no Protocolo de Consulta Munduruku.




Essa vitória, no entanto, paralisou as obras de somente um porto. O complexo portuário em Miritituba é uma realidade consolidada no Tapajós e as violações de direitos humanos e os impactos aos povos indígenas e comunidades tradicionais da região devem ser reparadas.





# OUTROS IMPACTOS DA CARGILL EM ITAITUBA

As atividades da Cargill em Itaituba – somadas as de outras empresas – impacta de forma intensa o modo de vida das populações que vivem no município e áreas próximas. A privatização das margens do Rio Tapajós é uma realidade na região do médio Tapajós com a consolidação do complexo portuário no Distrito de Miritituba e os impactos trazidos pelos portos afetam os povos indígenas e comunidade tradicionais. Atividades cotidianas que tinham o *Rio* como elemento central hoje são mais raras ou praticadas em meio ao risco provocado pelo aumento do trânsito de barcaças e balsas.



Abaixo apresentamos mais alguns impactos trazidos pelas mudanças ocasionadas pelos portos e por toda a logística multimodal de transporte de grão que faz parte do Arco Norte na região do Tapajós e acumula impactos e violações de direitos às populações tradicionais:

## **MENOS ÁREAS DE PESCA ARTESANAL**

"E o impacto, principalmente na Aldeia do Mangue, foi muito grande né? Principalmente porque eles têm que ir do outro lado para pescar, e tem várias balsas e barcaças. E também quando vem a carreta, da carreta para passar para o silo da soja, ela faz muito pó, parece um monte de areia caindo. É pó da soja e do silo. Até na barcaça também cai muito pó"

### **Associação Indígena Pariri**

Para os Povos Indígenas Munduruku das Reserva Praia do Índio e Praia do Mangue, ribeirinhos, pescadores artesanais e demais populações tradicionais que utilizam a pesca no Rio Tapajós como subsistência ou geração de renda, a presença dos portos no Tapajós diminuiu as possibilidades de pesca. Não é mais possível pescar nas margens do Rio e áreas próximas às aldeias como faziam antigamente. Atualmente, para pescar é necessário percorrer longas distâncias de rabetá, o que significa um maior gasto de tempo e combustível.



Segundo os relatos dos indígenas, várias vezes as balsas que ficam na frente das aldeias têm danificado as malhadeiras que eles colocam no Rio, no único local que conseguem pescar próximo da aldeia. A presença das balsas traz também impactos como o derramamento de combustível, que segundo os moradores das aldeias, tem poluído notavelmente a água.

A movimentação de embarcações de grande porte e manuseio de cargas decorrentes das atividades das Estações de Transbordo de Cargas da Cargill interferem nos ambientes de pesca de ribeirinhos e em locais de reprodução de pescado, causando afugentamento de peixes. Inclusive esse fato é gerador de conflitos, uma vez que, além de diminuir os espaços de pesca, acarreta pressão sobre ambientes de pesca, conseqüentemente, disputas entre moradores por espaços que foram reduzidos para a atividade pesqueira.

Toda essa mudança de dinâmicas no modo de vida de povos e comunidades tradicionais de Itaituba não foi considerada no Estudo e Relatório Ambiental da Cargill. É no mínimo problemático, que uma atividade desenvolvida em um ambiente tão dinâmico quanto um rio – transporte e transbordo de cargas nos portos – não tenha sido analisada adequadamente em estudos de impacto ambiental.



An aerial photograph of a wide, muddy river. In the foreground, a small blue and white boat is moving across the water. In the middle ground, several long, flat barges are docked or moving along the riverbank. The background shows a hazy, overcast sky and distant hills.

## INSEGURANÇA ALIMENTAR: CONTAMINAÇÃO DAS ÁGUAS E PEIXES

"O relato de muitos pescadores diz que quando eles abrem o peixe, está estragado, tipo está vivo o peixe, mas a carne está estragada. E eles acham que é por causa da soja. Como cai muito pó dá muito peixe aí pra comer, né. E os peixes acabam comendo veneno..."

### **Associação Indígena Pariri**

A segurança alimentar tem sido afetada pela presença dos portos. No processo de carregamento de grãos nas barcaças e balsas alguns grãos caem no Rio Tapajós. Contaminados por agrotóxicos, os grãos são consumidos pelos peixes. E os peixes são consumidos pela população. Assim, há um impacto direto nas águas, nos peixes na saúde, tanto dos indígenas, quanto dos pescadores e a população local.

A qualidade e a diversidade do pescado também foram impactadas. Em Itaituba, a população do Piau de Cabeça Gorda ou Aracu (peixe de água doce), diminuiu desde que os portos começaram a operar, segundo o Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI): *"...eu diria até que a espécie mais apreciada do município que é o Aracu, que aqui a gente chama popularmente de Piau de Cabeça Gorda. Ele praticamente desapareceu. Hoje eu acho que 60% dessa produção dessa pesca não existe mais. Hoje é uma raridade você ver esse tipo de peixe aqui, ..."*



A proximidade dos territórios indígenas com a área urbanizada da cidade e do distrito – consequência da instalação dos portos – impactou também as áreas de caça e extrativismo: antigamente havia muitas áreas de floresta no município, especialmente, próximo ao Rio. Atualmente, essas áreas não existem, são insuficientes ou a população não consegue mais acessar. Mesmo os Munduruku tendo roças na aldeia, a terra já não é boa para plantar, pois com o uso intenso dificulta a recuperação da terra para cultivos seguintes. Por esse motivo, muitas pessoas têm que trabalhar fora das aldeias para sustentar a família.

Outro impacto negativo está ligado à cultura material dos Munduruku. Os recursos naturais, como plantas medicinais e fibras para construções tradicionais, estão cada vez mais longe, tendo que coletar em outra aldeia, deslocando-se no mínimo 50 quilômetros de distância.

## DESMATAMENTO

Nos 20 anos de atuação da Cargill na região do Tapajós, pesquisadores, movimentos sociais e organizações têm denunciado, constantemente, que a multinacional deve ser responsabilizada não apenas pelas irregularidades e violações de direitos humanos promovidos pela instalação dos portos, mas também pelo impulsionamento e avanço do monocultivo de grãos na região. A “conta” é muito simples: se existe um porto – ou um



complexo portuário no caso de Miritituba – para escoamento de produção com rota para o mercado exterior com baixo custo, isso significa que possuir fazendas de monocultivo na região resulta em alta rentabilidade.

Esse avanço da cadeia produtiva da soja e milho, principalmente, no Tapajós traz consigo a necessidade de grandes áreas de cultivo. Está aí um fator determinante das altas taxas de desmatamento registrados na região. Em Itaituba e no Município de Miritituba, esse deflorestamento se dá, sobretudo, nas áreas próximas ao Rio para instalação das estruturas portuárias, mas não somente.

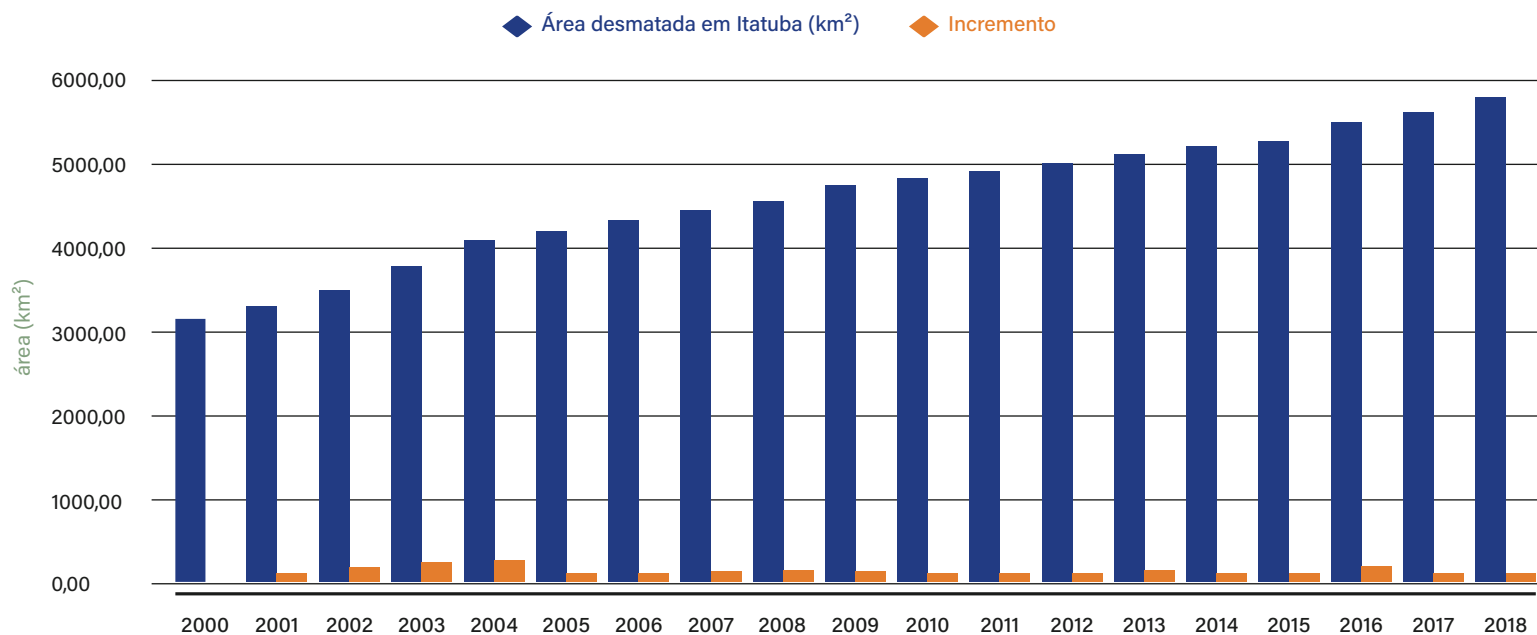
Cerca de 18 mil campos de futebol. Esse foi o equivalente a área em hectares desmatada em Itaituba no ano de 2013, início da instalação da empresa. Altos índices de área desmatada também foram registrados em assentamentos rurais, áreas protegidas, terras indígenas e unidades de conservação nos últimos anos.

Dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) e TerraBrasilis referentes aos índices de desmatamentos registrados no Município de Itaituba, indicam que, na série histórica disponível a partir do ano 2000 a 2019, o Município apresenta significativos índices de desmatamento. Os dados temporais indicam continuidade no aumento dos índices de desmatamento registrados no Município.





## DADOS DE DESMATAMENTO ACUMULADO E INCREMENTO (2000/2018) NO MUNICÍPIO ITAITUBA (PA).



**Fonte:** Elaborado pelo consultor a partir de dados do INPE/PRODES (2020).

O município também registra desmatamentos em áreas protegidas. Até 2014, o acumulado de áreas desmatadas em assentamentos rurais era de 453,3 km<sup>2</sup>, representando aproximadamente 8,6% dos desmatamentos ocorridos no município. Terras indígenas também foram afetadas no mesmo período, registrando no acumulado 59,43 km<sup>2</sup>, ou 1,12% do total desmatado. Os desmatamentos acumulados em unidades de conservação no município somaram 922,54 km<sup>2</sup>, 17% do total desmatado até 2014 em toda a extensão do município. Por estar situado próximo a importantes sistemas modais (hidrovias e rodovias), a pressão sobre os recursos madeireiros do município é maior.



Importante destacar que no Estudo e Relatório de Impacto Ambiental da Cargill essas análises ficam de fora. Em primeiro lugar, porque há uma fragilidade nos diagnósticos causados pelas omissões das áreas de influência do empreendimento que, conseqüentemente, excluem inúmeros territórios que, inclusive, possuem povos e comunidades tradicionais, como é o caso de assentamentos rurais, unidades de conservação e as próprias áreas indígenas, que nos estudos da Cargill aparecem duas, mas estão em um número maior na região.

Apresentamos a seguir alguns dos territórios identificados no município de Itaituba. Os dados tratam de informações colhidas até o ano de 2016, de acordo com levantamento elaborado pela Floram Engenharia e Meio Ambiente, no âmbito do Programa Municípios Verdes<sup>5</sup> do Governo do Estado do Pará:

**Terras Indígenas:** Contava com 7 (sete) terras indígenas, sendo 2 (duas) regularizadas – Praia do Índio e Praia do Mangue, únicas a aparecerem nos estudos Cargill - que correspondiam a 4.293,503 km<sup>2</sup>.

Nome Terra Indígena	Área (km <sup>2</sup> )
<b>Andirá-Marau</b>	2.023,74
<b>Praia do Índio</b>	0,315

5. <https://www.municipiosverdes.pa.gov.br/>



<b>Praia do Manguê</b>	0,318
<b>Sawré Apompu</b>	1.781,73
<b>Sawré Juybu (São Luiz do Tapajós)</b>	
<b>Sawré Muybu (Pimentel)</b>	
<b>Munduruku</b>	487,40

Fonte: Adaptado de Floram (2016).

**Unidades de Conservação:** Dez unidades de conservação cujas áreas abrangem perímetro de 45.164,79 km<sup>2</sup>

<b>Nome da unidade de conservação - UC</b>	<b>Área da UC que abrange o município (km<sup>2</sup>)</b>	<b>% da área da UC em relação ao município</b>	<b>Ano de criação</b>
<b>Floresta Nacional Altamira</b>	456,20	2,26	02/02/1998
<b>Floresta Nacional Itaituba I</b>	628,04	1,54	25/06/2012
<b>Floresta Nacional Itaituba II</b>	2.469,94	2,74	25/06/2012





<b>Parque Nacional da Amazônia</b>	7.949,88	12,81	25/07/2012
<b>Parque Nacional do Rio Novo</b>	5.381,57	6,77	13/02/2006
<b>Floresta Nacional do Trairão</b>	199,49	0,32	13/02/2006
<b>Floresta Nacional do Jamanxim</b>	6,07	0,01	13/02/2006
<b>Parque Nacional do Jamanxim</b>	6.087,56	9,81	19/06/2017
<b>Área de Proteção Ambiental do Tapajós</b>	17.756,25	28,62	25/06/2012
<b>Floresta Nacional do Amaná</b>	4.229,79	6,82	13/02/2006
<b>Totais</b>	45.164,79	71,70	-----

**Fonte:** Adaptado de Floram (2016).

**Projetos de Assentamento:** Quinze projetos de assentamento, correspondentes a uma área de 1.769,75 km<sup>2</sup>, equivalente a 2,85% da extensão territorial do município.

<b>Nome do Projeto de Assentamento - PA</b>	<b>Área do assentamento inserida no município (km<sup>2</sup>)</b>	<b>% da área do assentamento em relação ao município</b>	<b>Ano de criação</b>	<b>Famílias assentadas/capacidade</b>
<b>PA Miritituba</b>	254,00	0,41	05/06/1998	320



<b>PA Ypiranga</b>	298,99	0,48	14/12/1998	261
<b>PA São Benedito</b>	101,91	0,16	29/10/1999	170
<b>PDS Nova União</b>	117,10	0,19	05/10/2006	146
<b>PA Arixi</b>	57,81	0,09	05/10/2006	103
<b>PDS Nova Brasília II</b>	9,72	0,02	21/11/2006	59
<b>PAE Montanha e Mangabal</b>	548,61	0,88	03/09/2013	67
<b>PA Areia</b>	67,81	0,11	2002	280
<b>PA Cristalino</b>	2,10	0,00	...	193
<b>PA Cristalino II</b>	1,72	0,00	...	116
<b>PA Nossa Senhora de Fatima</b>	3,04	0,00	...	60
<b>PA Nova Fronteira</b>	2,70	0,00	...	200
<b>PDS Divinópolis</b>	4,09	0,01	...	270



<b>PDS Esperança do Trairão</b>	244,08	0,39	...	350
<b>PDS Pimental</b>	56,06	0,09	...	200
<b>Totais</b>	1.769,75	2,85	...	2.795

Fonte: Adaptado de Floram (2016).

## PROSTITUIÇÃO DE MULHERES E EXPLORAÇÃO SEXUAL DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES

“A população sabe que aquilo está disfarçado, que aquilo tem uma venda de coisa ilícita, que aquilo tem uma face de serviço sexual. Enfim, você sabe que aquilo não é só um bar, aquilo ali acontecem outros serviços, né, além do bar, além de entretenimento, acontecem outras coisas também”

### Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba - CONGEFIMI

A instalação do Porto da Cargill em Itaituba também contribuiu para aumento, na região, da exploração sexual de crianças e adolescentes e rede de prostituição de mulheres.





Assim, como é recorrente no desenvolvimento de grandes empreendimentos como na construção de barragens, rodovias e atividades minerárias, etc, a vinda de mão de obra externa para construção do Porto, sem vínculos comunitários com população local e majoritariamente masculina, gerou um incremento destas redes de exploração. Houve também, no processo de instalação do Porto, um aumento de bares na região.

Do mesmo modo como apontam pesquisas realizadas no Brasil sobre estas graves problemáticas sociais, as crianças e adolescentes em condição de miséria e exclusão da região são aliciadas para envolvimento nesta rede de exploração. Este envolvimento é compreendido, muitas vezes, como estratégia de sobrevivência e até mesmo inclusão social.

O município não conta também com uma rede de proteção bem estruturada. Após a vinda da Cargill houve apenas, após reivindicação, a instalação de um Centro de Referência de Assistência Social (CRAS). Para enfrentamento da rede de prostituição o Conselho de Fiscalização de Investimentos e Empreendimentos no Distrito de Miritituba (CONGEFIMI) e o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) têm insistido para instalação de uma delegacia da mulher no distrito. No entanto, ainda sem resposta.



# CONDICIONANTES DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL: SEM CONSULTA PRÉVIA AOS POVOS MUNDURUKU, SEM LICENÇA PARA A CARGILL

No processo de instalação de um empreendimento, o órgão ambiental estabelece uma série de condições para tentar reduzir possíveis impactos. As condicionantes são previstas na fase de estudos, instalação e operação do empreendimento, e são estabelecidas na emissão das licenças, de acordo com a legislação ambiental.

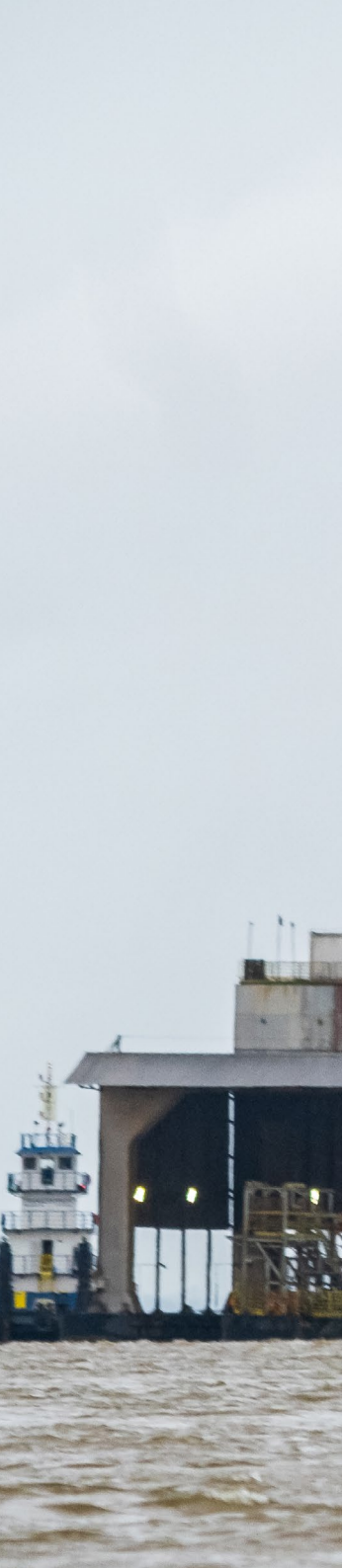
Em tese, as condicionantes funcionam como medidas de mitigação, adequação e reparação de erros ou fragilidades encontradas na atuação da empresa no momento de concessão da licença e devem ser realizadas para que haja nova renovação da concessão. No caso da Cargill em Itaituba, a licença de operação emitida pela Semas em 2017 trazia

uma série de condicionantes a serem cumpridas, de acordo com os prazos estabelecidos no documento.

O item 7 do documento mencionava expressamente a complementação dos Estudos de Impacto Ambiental com o *Estudo do Componente Indígena*, de acordo com a Portaria Interministerial nº 60 de 2015 no prazo de 04 meses (120 dias). A Semas, portanto, reconhece de maneira nítida que a Cargill negou a existência dos povos indígenas Munduruku das Reservas Praia do Índio e Praia do Mangue. Isso significa que, até agosto de 2017, a Cargill deveria realizar a Consulta Prévia, Livre e Informada aos povos indígenas para dimensionamento e planejamento de ações reparadoras dos danos causados.

Até o momento da publicação destes estudos não há informações que esses estudos ou a consulta tenham sido feitos.

Em um resultado positivo das lutas dos Povos Munduruku de Itaituba por seus direitos, em outubro de 2019, no contexto do processo de licenciamento ambiental da Estação de Transbordo de Cargas (ETC), no distrito de Miritituba/Itaituba, da empresa Rio Tapajós Logística (RTL), a Fundação Nacional do Índio (Funai) emitiu um Termo de Referência (Processo nº 08620.009877/2019-99) contendo orientações acerca dos procedimentos a serem adotados para realização dos estudos referentes ao componente indígena. No mesmo Termo de Referência, a Funai condicionou a renovação das licenças de operação de todas as Estações de Transbordo de Cargas já instaladas em Miritituba à apresentação do estudo: Cargill Agrícola S.A, Companhia Norte de Navegação e Portos (Cianport), Hidrovias do Brasil S.A. (HSBA) e a Navegações Unidas Tapajós (Unitapajós).







Da mesma forma que na condicionante anterior, não existem registros que comprovem qualquer fase de realização dos estudos pela Cargill. Já são duas vezes em que órgãos públicos - nesse caso a Semas e a Funai - obrigam a Cargill a reconhecer a existência das populações indígenas em Itaituba, a realizar estudos e a Cargill descumpra a determinação.

Em abril de 2023, a Cargill completou um ano de operação em Itaituba sem apresentar a renovação da licença, que não consta no site do órgão licenciador. Nesse processo, a Semas tem atuado em convivência com as condutas duvidosas da empresa e, baseado em exemplos anteriores, como no caso da Cargill em Santarém, a expectativa é que a renovação seja concedida sem a devida reparação das violações de direitos causados aos povos indígenas e comunidades tradicionais em Itaituba.

A história das violações de direitos humanos da Cargill no Tapajós se repete. Em 2021, movimentos sociais, povos e comunidades tradicionais e organizações da sociedade civil fizeram uma intensa mobilização para marcar um ano da Cargill operando sem licença em Santarém. Na ocasião, houve diversas manifestações nas redes sociais e nas proximidades do Porto de Santarém cobrando respostas da Semas e da empresa quanto à realização dos estudos que considerem os impactos causados durante os 20 anos de atuação da multinacional no município.

No caso de Itaituba fica o questionamento: Até quando a Secretaria do Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas) continuará renovando a licença da Cargill mesmo com o descumprimento de condicionantes

### Realização:



### Apoio:



### Parceria:



### Escrito por:

Lanna Paula Ramos  
Marcelo Moraes de Andrade  
Pedro Sérgio Vieira Martins  
Sol Elizabeth González Pérez  
Lizely Borges

### Pesquisadores:

Marcelo Moraes de Andrade  
Sol Elizabeth González Pérez

### Revisão:

Priscila Castro Teixeira

### Projeto Gráfico e diagramação:

Amí Comunicação & Design

### Fotografias:

Pedro Alcântara - M'bóia Produções

**Abril de 2023**

[terradedireitos.org.br](http://terradedireitos.org.br)

[semlicençaparacargill.org.br](http://semlicençaparacargill.org.br)





**REPARAÇÃO  
JÁ**

