



XVIII ENANPUR
NATAL2019
27 a 31 maio

DINÂMICA RODOFLUVIAL GRANELEIRA E A ECOLOGIA POLÍTICA DO RISCO: Implicações no desenvolvimento da região do Tapajós

Autores:

Franciclei Burlamaque Maciel - UFAM/UFOPA - francicleibmaciel@gmail.com

Júlio César Schweickardt - LHPPSA-Fiocruz Amazônia/UFAM - julio.ilmd@gmail.com

Jéssica Burlamaque Maciel - UFAM - jessicabmaciel@hotmail.com

Kátia Helena S.C. Schweickardt - UFAM - katia.helena.ufam@gmail.com

Resumo:

O objetivo do estudo é compreender como a estratégia rodofluvial graneleira influencia no desenvolvimento como qualidade de vida no Distrito de Miritituba em Itaituba, estado do Pará. A análise ocorreu no contexto teórico-empírico da ecologia política do risco com a dinâmica rodofluvial, com dados secundários do estudo de Impacto Ambiental, Relatório de Informação Ambiental Anual, Relatório do Fórum de Comunicação e Informação da AMPORT. Na pesquisa de campo foi utilizado roteiro de entrevista junto às lideranças locais e de instituições públicas, além de observação direta entre 2017 e 2018. Prosseguiu-se com a análise crítica do discurso e das evidências empíricas. O resultado aponta para o papel do estado como determinante na elaboração da política de desenvolvimento com a infraestrutura logística que estão impactando no ambiente e na saúde da população. Concluiu-se que em Miritituba, ocorre a in-fluidez do desenvolvimento com passivo ambiental, presença colaborativa das empresas graneleiras que moldam suas ações na Agenda Mínima de compensação e a ausência de ações do estado no processo de promoção da qualidade de vida.

DINÂMICA RODOFLUVIAL GRANELEIRA E A ECOLOGIA POLÍTICA DO RISCO:

Implicações no desenvolvimento da região do Tapajós

INTRODUÇÃO

Os processos contemporâneos de promover o desenvolvimento regional competitivo, com a geração de emprego e redução das desigualdades sociais e regionais, tem engendrado desafios novos com a política rodofluvial graneleira na região do Tapajós na Amazônia. O cenário que se configura nessa região está fundamentado na implantação de eixos ou grandes corredores de transporte de desenvolvimento, orientados por políticas públicas em parcerias externas/domésticas (BECKER, 2007, 2001). Segundo a autora (Id Ibid, 2007), o investimento nesse tipo de corredor de transporte não significa necessariamente desenvolvimento, porque no processo do planejamento as demandas da economia são consideradas, mas o mesmo não ocorre com os impactos causados com o corredor logístico, que por si só geram riscos no ambiente. Porto e Martinez-Alier (2007) alertam sobre os conflitos relacionados ao transporte que se agravam com a construção de portos voltados ao escoamento crescente de produtos agrícolas. Gerando o que os autores (Id Ibid, p. 208) chamam de “conflitos de distribuição ecológica e estão ligados ao acesso a recursos e serviços naturais e aos danos causados pela poluição”.

Nas últimas décadas os projetos de desenvolvimento determinaram intensos processos migratórios, degradação ambiental, precárias condições de vida e gradativas alterações nas relações sociais e nas condições de saúde da população (FREITAS e GIATTI, 2009; MINAYO e MIRANDA, 2002). Os processos econômicos reduziram cenários de desigualdades, no entanto acentuaram outros problemas, quando não geraram riscos à saúde dos sujeitos que residiam no entorno das áreas onde os empreendimentos se instalaram. Esse cenário chama atenção para as implicações dos processos econômicos e sociais na relação saúde-ambiente e os efeitos deles decorrentes (LIMA, 2016).

~~Dito isto, o~~ O objetivo do estudo é compreender como a atividade rodofluvial graneleira influencia no processo do desenvolvimento na região do Tapajós. O fundamento teórico dessa questão pauta-se na compreensão de três categorias: desenvolvimento regional como mudança na estrutura e intervenções com políticas públicas (BOISIER, 1999); ecologia política (PORTO e MARTINEZ-ALIER, 2007) na inter-relação entre ambiente e saúde; risco ambiental extensivo decorrente dos processos econômicos (PORTO, 2012).

O recorte espacial do estudo é o Distrito de Miritituba, localizado no município de Itaituba, região do médio Tapajós no estado do Pará. Do ponto de vista da economia do agronegócio, essa localização é estratégica para otimizar a atividade de exportação de commodities de grãos, reduzindo o tempo e os custos entre regiões produtoras. A análise do estudo ocorreu no contexto teórico-empírico da ecologia política do risco com a dinâmica rodofluvial, com dados secundários, principalmente o estudo de Impacto Ambiental (EIA), Relatório de Informações Ambientais Anual (RIAA, 2014, 2015, 2016), ambos das empresas graneleiras, e o Relatório do Fórum de Comunicação e Informação da Amporte (2018). No campo, os dados foram coletados com roteiro de entrevistas semiestruturado com lideranças locais e instituições públicas, além da observação direta no Distrito de Miritituba, nos anos de 2017 e 2018.

Desenvolveu-se análise reflexiva crítica do discurso (ORLANDI, 2003) e das evidências empíricas. A pesquisa conclui que o papel do estado foi determinante na elaboração da política pública de desenvolvimento regional com projetos de infraestrutura logística, que impactaram no ambiente e na saúde da população. Concluiu-se que o Distrito de Miritituba vivencia a ineficiência do desenvolvimento, contrastada com a estrutura logística e o fluxo de carga graneleira que passa pelo lugar. O desenvolvimento se configura com o passivo ambiental, presença colaborativa das empresas graneleiras que moldam suas ações na Agenda Mínima de compensação socioambiental e ausência da ação do estado no processo de promoção da qualidade de vida.

DESENVOLVIMENTO COM O EIXO LOGÍSTICO GRANELEIRO

As velocidades díspares das transformações socioambientais que afetam a região Norte não são apenas de ordem natural, ao contrário, são de origem das ações decisórias do Estado e da ação do capital (BECKER, 2007, 2001). Na região Amazônica essa realidade tem procedência tanto endógena quanto exógena e/ou de parceria com atores e instituições que buscam desenvolver ações interligadas a favor da economia. Dentre as atividades estão os empreendimentos de grande porte planejados no âmbito das políticas públicas, como a mineração, estradas, portos, hidrelétricas, dentre outros.

As relações sociais cotidianas da região são utilizadas por Becker (1983) para apontar como os sujeitos desenvolvem práticas de transformação em um determinado espaço geográfico. Esse espaço é construído pelas relações sociais, pela cultura, e tem delimitação institucional, superando a ideia do espaço físico, apenas. Nesse aspecto, o território é um termo político e também um espaço geográfico (SANTOS e SILVEIRA, 2004), o qual deve ser entendido como extensão de diversas formas de apropriação. Nesse espaço ocorrem as manifestações do poder de diferentes sujeitos, envolvendo o Estado com a geopolítica; o setor privado com as empresas que ofertam bens e serviços, ou demandam recursos naturais e a estrutura do ambiente, como o rio e o solo; e a sociedade em geral, da qual emerge as territorialidades sociais. Assim a articulação coletiva ou individual de diferentes

sujeitos promove pressões ou ações favorecendo ou não o lugar onde a vida cotidiana acontece.

Mesmo em um contexto de transformações, esse espaço possui peculiaridades e características próprias. A predominância do recorte territorial atende os interesses políticos-econômicos sem no entanto valorizar o lugar e suas características, diferente da delimitação territorial. De forma geral, os sujeitos do território ficam excluídos socialmente, muito mais do que geograficamente (SCHWEICKARDT, et al., 2016). Do ponto de vista do desenvolvimento, essa exclusão não é diferente, quando se trata da distribuição de riquezas da economia para promover qualidade de vida.

O desenvolvimento deve ser entendido na perspectiva do desenvolvimento regional (BOISIER, 1999) como um processo de mudança na estrutura de um determinado território em constante progresso com intervenções de políticas públicas. São mudanças relacionadas às intenções e ações do governo para estimular o desenvolvimento enquanto melhorias em áreas geograficamente delimitadas. Com esse fim, são estabelecidas políticas para articular estratégias específicas para os territórios avançarem no processo da territorialização do desenvolvimento.

A lógica desse processo impõe estratégias de integração envolvendo a União, estados e municípios voltados à transformação social de cunho endógeno qualitativo para promover o bem-estar dos habitantes. Nesse sentido, a abordagem regional é um importante instrumento analítico do governo federal, que se apoia nos estados para dinamizar o desenvolvimento entre regiões. Com essa parceria e finalidade, o estado do Pará estabeleceu doze Regiões de Integração (RI), entre as quais está a RI Tapajós, constituída pelos municípios de Aveiro, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis, Trairão e Itaituba (IDESP, 2014).

Com a estratégia da Região de Integração, o planejamento para a região do Tapajós tornou-se possível com ações que iriam favorecer a otimização da economia do agronegócio, reduzindo os custos em relação ao elevado custo do transporte dos grãos pelo Porto de Santos, em São Paulo, e de Paranaguá, no Paraná (SIFERT et al., 2014). Assim, a partir do ano de 2007, o governo federal empreendeu esforços por meio de políticas e projetos para atender territórios, como da região Amazônica, com infraestrutura e processos de inclusão produtiva, com o objetivo de aumentar a renda e dar condições de maior dinamismo econômico, melhorando as condições de vida da população humana (CAVALCANTI et al., 2014).

No caso do estado do Pará, o investimento se deu por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em especial com projetos de infraestrutura logística para valorizar as dinâmicas territoriais e as redes de transporte multimodal entre os estados brasileiros e os países vizinhos (SIFERT et al., 2014). Cabe destacar que as obras implementadas na gestão do PAC, embora tenham sido submetidas às avaliações por meio dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA), infelizmente não representam garantia de mitigação em relação aos impactos gerados no ambiente. Isso é preocupante quando se pensa nas áreas onde a atividade rodofluvial graneleira se estabelece, principalmente as áreas consideradas de influência indireta dos impactos, conforme dados apresentados nos

EIAs das Estações de Transbordo e Cargas (ETCs) (BRASIL, 2012; CIANPORT, 2012; TERFRON, 2011).

Uma dessas áreas é o Distrito de Miritituba, que por imposição política abriga a estrutura graneleira rodofluvial, que se constitui por uma rede de transbordo que tem como ponto de partida a região Centro-Oeste, precisamente o Mato-Grosso, de onde partem diariamente quase três mil caminhões transportando grãos como soja e milho. O percurso desses caminhões inclui a rodovia Federal BR-163 (Cuiabá-Santarém) que corta a região no sentido Sul-Norte, até a rodovia federal BR-230 (Transamazônica) no Pará, chegando ao corredor logístico no Distrito de Miritituba. Os caminhões alcançam a margem do Rio Tapajós, onde estão instaladas as Estações de Transbordo e Cargas (ETCs) das empresas multinacionais. Desde ponto os grãos são transportados em barcaças por via fluvial à portos alternativos com destino internacional. Esse percurso significa uma redução dos custos do transporte e o encurtamento da rota por cerca de 300 quilômetros. A mudança no fluxo logístico permite as empresas do agronegócio ampliarem seu capital, graças a política de desenvolvimento regional que selecionou estrategicamente a região.

Do ponto de vista da economia do agronegócio, o Distrito de Miritituba representa um dos mais importante nós da rede multimodal do agronegócio brasileiro. Por outro lado, a atividade rodofluvial tem gerado impactos socioambientais que alcança tanto Miritituba como a sede Itaituba. Atinge também comunidades como Santarenzinho, que fica nas proximidades das ETCs, e Campo Verde, localizado no quilômetro 30 da BR-230, que é outro nó da rede multimodal, onde as BR-163 e BR-230 se encontram, favorecendo o acesso as ETCs em Miritituba.

Na área fluvial fica em frente do Distrito de Miritituba, onde as ETCs estão construídas, ocorrem os impactos com as movimentações das barcaças, restringindo principalmente a atividade pesqueira. Além disso, na via Transportuária que passa ao lado do bairro Nova Miritituba, onde trafegam os caminhões graneleiros com destino às barcaças, o impacto é outro. Essa via não tem cobertura asfáltica, conseqüentemente, a poeira espraia-se para além dessa área, alcançando a área urbana de quase todo o Distrito de Miritituba. Essa área é considerada de influência indireta nos EIAs, por isso, ações para mitigar os efeitos dos empreendimentos não são previstos, exceto ações paliativas patrocinadas pelas empresas graneleiras por meio da Associação dos portos.

ECOLOGIA POLÍTICA DO RISCO: UMA REFLEXÃO SOBRE O EFEITO RODOFLUVIAL GRANELEIRO

Para O território é um recorte central no campo de discussão teórica e política da abordagem da ecologia política, na medida em que analisa os efeitos conflitivos ecológicos distributivos decorrentes dos processos sociais e econômicos (SANTOS E SILVEIRA, 2004; FREITAS e PORTO, 2007; PORTO e MARTINEZ-ALIER, 2007). Esses conflitos distributivos se associam aos efeitos sobre múltiplos atributos naturais, envolvendo a apropriação dos mesmos e gerando impactos no ambiente e na saúde-doença (PORTO et al., 2012).

Segundo Porto (2012, p. 94) “a saúde humana implica no entendimento dos processos e condições que propiciam aos seres humanos os seus vários níveis de existência e organização para a realização de ciclos virtuosos de vida, perpassando pelas dimensões biomédicas, étnicas, sociais, e culturais [...]”. Portanto, não se limita a “[...]funcionalidade da biomédica, a ausência de doenças e a maior longevidade[...]” (Id Ibid), ao contrário, “a saúde se realiza à medida que um indivíduo ou grupo é capaz, por um lado, de realizar aspirações e satisfazer necessidades e, por outro, de lidar com o meio ambiente” (op. cit., p. 95). É nesse contexto que a ecologia política dos projetos de desenvolvimento por meio das práticas econômicas ganha relevância.

A dinâmica do território com a atividade rodofluvial graneleira envolve a dialética entre as ETCs e as transformações socioambientais que geram impactos sobre o ambiente e a saúde. Tais processos geram diferentes efeitos, alguns destes são desfavoráveis ou desiguais, que afetam o bem-estar social, seja com a degradação ambiental ou com o crescimento demográfico decorrente dos processos estabelecidos no território. O aumento populacional pressiona a rede de serviços públicos, principalmente da saúde pública e infraestrutura urbana. Nesse caso, a questão teórica da ecologia política aponta para os problemas ambientais, e os problemas sociais consequentes, que se acentuam em virtude das expectativas dos sujeitos em torno de uma vida melhor com o processo econômico rodofluvial.

Desse modo, a abordagem teórica da ecologia política é relevante para esclarecer os efeitos da relação entre o sujeito e o ambiente do ponto de vista epidemiológico (MONKEN et al., 2008). Também é importante no entendimento da multicausalidade dos fenômenos relacionados às atividades econômicas e às transformações socioambientais que afetam a qualidade de vida dos sujeitos. Ao mesmo tempo que assinala a relação da ecologia política com a saúde coletiva e aponta para a relação saúde-ambiente e os riscos a partir dos processos sociais e práticas econômicas (HENRIQUE e PORTO, 2012; PORTO, 2012). De maneira que os riscos decorrentes do processo de desenvolvimento econômico afetam o ambiente, que por sua vez afeta a qualidade de vida e a saúde de forma geral. No enfrentamento desses riscos é preciso compreender as complexidades contextualizando as realidades onde os eventos ocorrem.

Nesse sentido, cabe destacar o risco dos processos econômicos e sociais, que é chamado por Porto (2012) de risco ambiental, porque “possui uma natureza extensiva, afetando as pessoas nos locais em que vivem e circulam” (Id Ibid, p. 39). Para esse autor os riscos extensivos interagem no território, nos ecossistemas e subsistemas ambientais. Por isso, entender os riscos ambientais significa entender o contexto histórico, social, cultural e econômico onde se inserem os projetos de desenvolvimento. Como por exemplo, a proliferação da poluição, que se espalha pelo ar, água, solo, alimentos, entre outros, afetando as pessoas que vivem e interagem com o território, são chamados de riscos extensivos no ambiente (op. cit.). Desse modo, os riscos que afetam a saúde são classificados pela exposição dos sujeitos sociais às condições ambientais desfavoráveis ao bem-estar, podendo influenciar nas manifestações de doenças e mortes. Portanto, a abordagem teórica da ecologia política procura revelar os efeitos gerados pela economia no ambiente, materializados nos conflitos que envolvem as transferências dos ônus em termos negativos, principalmente para os contextos sociais menos favorecidos economicamente.

Porto (2012, p. 228) destaca que a situação de conflito pode ser agravada com a vulnerabilidade institucional, ou seja, pelas situações de “[...] deficiências nas instituições públicas e profissionais que atuam nas atividades de regulação, fiscalização e migração dos riscos” à saúde. O reconhecimento e a compreensão dessa questão é importante, sobretudo quando se relaciona aos modos de vida dos sujeitos, em razão das proximidades de interação com o ambiente e demais aspectos que os envolvem, como a economia e a epidemiologia. Nesse sentido, ecologia política enquanto abordagem teórica conforme afirma Porto (2012, p. 209), “tem o desafio de fortalecer a integridade e a saúde das localidades e dos ecossistemas ao integrar criticamente questões sociais, econômicas, ambientais e de saúde na perspectiva territorialista”. Tal integração é relevante para compreender e enfrentar os efeitos socioambientais que decorrem de processos econômicos, pressupondo articulação entre as dimensões da saúde e ambiente.

No caso do Distrito de Miritituba, enquanto corredor graneleiro, ~~este~~ recebe impactos da participação de diversas empresas graneleiras que causam efeitos e acirram as tensões no ambiente. Tais efeitos distributivos ocorrem com a degradação dos atributos ambientais vitais, ou mesmo a exclusão ou restrição do acesso a determinados bens e serviços públicos que favorecem a saúde coletiva (ESCOREL, 2008). Como todo grande projeto, ocorre ainda a tendência no aumento dos processos migratórios no entorno das obras, aumento de acidentes, abertura de ramais, desmatamento, além de influenciar diretamente na vegetação e alterar o regime de cheia e vazante do rio (FEARNSIDE, 2015).

Tais aspectos chamam atenção no sentido de refletir sobre os impactos causados pela estrutura rodofluvial em Miritituba. Urge nesse contexto, a atuação das instituições para conter os impactos no ambiente. Essa ação é necessária porque os resultados dessa pesquisa apontam para os impactos no ar, água, o solo e a qualidade de vida em geral. Tais fenômenos ocorrem porque a saúde e o ambiente não são relevantes nos planejamentos dos empreendimentos, por isso as ações são mediáticas e improvisadas no enfrentamento das referidas, afirma Lima (2016). Para Martinez-Alier (2008) os conflitos de distribuição ecológica aparecem como consequência das pressões das atividades econômicas, e a gravidade da situação está na desigualdade de distribuição dos efeitos dessa prática, assinalando para a possibilidade de risco à saúde, no sentido de “exposição dos sujeitos às condições ambientais adversas” (PORTO, 2012, p. 96).

DESAFIOS COM OS CONFLITOS ECOLÓGICOS DISTRIBUTIVOS

Entre os desafios identificados no Distrito de Miritituba, que se traduzem em conflitos ecológicos distributivos como consequência da atividade rodofluvial está o aumento migratório, principalmente de trabalhadores que buscam oportunidade de trabalho nas empresas graneleiras. Segundo informações do Centro de Atenção Psicossocial - CAPS II, a busca frustrada dessa oportunidade tem gerado depressão, uso excessivo de álcool e drogas. Consequentemente, esse grupo demanda serviços de saúde mental, que só são oferecidos na sede Itaituba. Para receber esse serviço, o sujeito precisa atravessar o rio Tapajós até o CAPS na sede Itaituba, percorrendo quase seis quilômetros.

Por outro lado, Miritituba tem vivenciado transformações nos modos de vida dos jovens e adolescentes que se envolvem com o comércio e consumo de álcool e drogas e violência. O grande movimento de caminhoneiros que circulam a noite e acostam os caminhões em áreas indevidas agravam a problemática social, principalmente em relação a gravidez precoce de meninas de 10 a 16 anos de idade, aumento da prostituição, exploração sexual infanto-juvenil, aumento de filhos órfãos. A carência social e a ausência de atividades de esporte e lazer, entre outros fazem parte desse cenário influenciador.

Tais questões se agravam porque a região é uma rota rodofluvial não apenas das empresas graneleiras, mas também de trabalhadores, estudantes, e demais transeuntes que se deslocam diariamente entre Miritituba e Itaituba. Pela manhã atravessam o rio, retornando no final da tarde, sendo que o maior fluxo são de pessoas que residem em Itaituba e trabalham em Miritituba. Além disso, a influência do rio Tapajós e das rodovias que interligam a outras regiões favorecem a circulação de atividades ilícitas, como o tráfico de drogas. Além do mais, a estrutura geográfica dificulta o processo de fiscalização que não consegue dar a cobertura necessária, principalmente pela reduzida frota que presta esse serviço.

O aumento migratório também tem gerado forte pressão sobre serviços públicos, como saúde, educação e infraestrutura. Miritituba não dispõe de cartório, hospital, escola técnica, praças, bancos, áreas de lazer, saneamento básico, considerados atributos essenciais para melhorar o acesso à qualidade de vida. Estes são fatores geradores de conflitos de distribuição ecológica, que se agrava com os novos processos sociais, desencadeamento de moradias desordenadas e ocupações irregulares, e consequentemente afetam a qualidade de vida e saúde da população local.

Para minimizar tais efeitos, as empresas graneleiras que se apropriam desse corredor realizam investimentos conforme acordo da Agenda Mínima de compensações, firmada conjuntamente com o governo municipal. Entre os investimentos estão a oferta de cursos profissionalizantes, material didático e alimento para o Centro de Referencial e Assistência Social (CRAS) em Miritituba, construção de uma rede de tratamento de água, doações de equipamentos para a sede Itaituba, como semáforos, equipamento hospitalar, equipamento para o corpo de bombeiros, entre outras ações.

Como parte da Agenda Mínima foi estabelecido que o governo local deveria utilizar os recursos advindos dos impostos recebidos das empresas para promover o desenvolvimento local. Conforme relatório apresentado pelas empresas associadas em um fórum público no mês de agosto de 2018, desde o início das atividades graneleiras quatro empresas pagaram impostos municipais, serviços e insumos referente ao período de 2014 a 2018 no valor de R\$15.267.214,12 (Quinze milhões, duzentos e sessenta e sete mil, duzentos e quatorze reais e doze centavos).

Os valores do Imposto de Circulação, Mercadoria e Serviço (ICMS) (QUADRO 1) foram repassados para o município de Itaituba desde o ano de 2010 até o primeiro semestre de 2018, no valor total de R\$168.535.199,99 (Cento e sessenta e oito milhões, quinhentos e trinta e cinco mil, cento e noventa e nove reais e noventa e nove centavos). Desse valor, 35.000.000,00 (Trinta e cinco milhões) não houve especificação no relatório, e o restante do

imposto referente aos oito anos de atuação na região chegou ao valor de R\$141.332.495,11 (Cento e quarenta e um milhões, trezentos e trinta e dois mil, quatrocentos e noventa e cinco reais e onze centavos). Os valores repassados entre os anos de 2010 a 2013 podem estar relacionados a fase de licenciamento e implantação dos empreendimentos. Nos anos de 2014 a 2018 (até o mês de março), os valores podem corresponder a fase da operação graneleira.

Quadro 1– Valores de ICM repassados pelas empresas associadas da AMPORT para o município de Itaituba, no período de 2010 - 2018.

ANO	1º Semestre	2º Semestre	TOTAL
2010	5.233.996,16	5.866.170,29	11.100.166,45
2011	5.425.280,81	6.231.851,57	11.657.132,38
2012	6.308.077,67	7.436.802,05	13.744.879,72
2013	5.605.802,14	8.317.184,53	13.922.986,67
2014	7.882.997,95	9.336.863,29	17.219.861,24
2015	9.038.109,45	9.656.298,89	18.694.408,34
2016	10.431.936,51	10.740.235,94	21.172.172,45
2017	11.986.959,10	13.036.626,43	25.023.585,53
2018	8.797.302,33	-	35.000.000,00

Fonte: AMPORT (2018).

Conforme relatos durante as entrevistas, a liderança política local não soube informar se tais recursos privilegiaram diretamente o Distrito de Miritituba. Informaram que a gestão municipal dos períodos em questão, entenderam que os impostos devem ser aplicados na sede Itaituba onde os sujeitos de Miritituba e de todo o município, demandam serviços públicos. Destaca-se que Miritituba é uma Vila situada a cerca de três quilômetros de Itaituba, onde os sujeitos precisam atravessar o rio Tapajós para terem suas demandas sociais atendidas. Além disso, Miritituba é detentor de muitas carências que dependem de recursos financeiros e gestão pública para sua mitigação. Nesse contexto, as empresas associadas tentam mitigar carências sociais, realizando ações de educação e saúde em parceria com os órgãos municipais com palestras e panfletagem voltando para temáticas de prevenção relacionados a prostituição, consumo e comércio de álcool e drogas entre adolescentes e jovens, e trabalhadores.

Não faltam conflitos extensivos no ambiente, como os efeitos da via Transportuária por onde trafegam os caminhões com carga graneleira. Como essa rodovia não é asfaltada, gera elevado nível de poluição ambiental com intenso trânsito de caminhões que acentua o fluxo de gases particulados na forma de poeira. As empresas, com o objetivo de conter essa poeira, contratam caminhão pipa para realizar a umidificação da via várias vezes por dia, sem, no entanto, resolver o problema. Empresas e governo municipal não chegam a um acordo sobre a cobertura asfáltica. A falta desse investimento e investimento em saneamento básico afeta a saúde dos moradores do lugar. Além disso, o Distrito de Miritituba não possui rede de tratamento de água, sendo um agravante na sensibilidade às doenças de veiculação hídrica (amebíase, giardíase, gastroenterite, febres tifoide e paratifoide, hepatite infecciosa e cólera). Embora a empresas associadas tenham investido na construção de uma Estação de Tratamento de Água para a prefeitura administrar, até

agosto de 2018 a obra não estava em funcionamento por falta de uma rede de distribuição que é da responsabilidade da prefeitura (ITAITUBA, 2013).

CONCLUSÕES

Na Amazônia o planejamento no âmbito da política com obras de grande porte, como os portos graneleiros, alteram significativamente o ambiente, que trazem benefícios para o capital, mas quando olhamos pela perspectiva da população local, não podemos fazer a mesma afirmação, pois os sujeitos estão excluídos desse fluxo de riqueza. Além disso, na região do Tapajós, esse tipo de desenvolvimento tem produzido risco de doenças e agravos à saúde, quando não acentuam as históricas desigualdades sociais e a degradação do ambiente natural. Evidenciar essa realidade pode contribuir para subsidiar as ações de planejamento e de processos decisórios em relação a política pública de saúde e política de desenvolvimento.

A ecologia política destaca os conflitos resultantes de distribuição ecológica, que é acentuada pela ~~a~~ reduzida infraestrutura de serviços públicos. Tais conflitos aparecem como consequência das pressões das atividades econômicas na medida em que projetos de grande porte são instalados. O progresso produzido na estrutura das ETCs poderia ser parte do desenvolvimento apontado por Boisier (1999) em relação à mudança na estrutura. Contudo, essa mudança circunscreve-se ao espaço limitado empresarial, em detrimento dos efeitos sobre o lugar de vivência dos sujeitos. O contraste entre infraestrutura logística e o desenvolvimento local é descomunal em relação à qualidade das moradias, ~~sem~~ infraestrutura urbana, água tratada, saneamento, área de lazer e esporte.

Miritituba assume o papel de corredor logístico, e como tal, os seus moradores contemplam o fluxo de caminhões que transportam a riqueza de grão e a inflúez do desenvolvimento. A insuficiência de infraestrutura básica gera situações sociais conflitivas que afetam a saúde coletiva de forma geral. Todavia poderiam ser contidas com maior participação do governo local realizando investimentos e dando melhores condições de vida à população, dotando de equipamentos, estrutura e infraestrutura que atenda a necessidade local. Transformar a Agenda mínima em Agenda Permanente de Compensações parece ser uma necessidade urgente, atribuindo às empresas maior responsabilidade no que se refere aos investimentos para melhorar a infraestrutura de Miritituba. Do mesmo modo que o governo municipal precisa articular ações para implementar melhorias com os recursos dos impostos.

Por fim, o novo desafio do desenvolvimento subjaz na política rodofluvial, promovida na velha falácia governamental para promover melhorias das condições de vida, a partir da mudança na estrutura que poderia impactar positivamente a região. Equacionar os conflitos de distribuição ecológica decorrentes da ação rodofluvial é um imperativo de reflexão e de ação, no sentido de centrar o olhar nos investimentos do lugar. Para além de um corredor logístico de exportação, Miritituba pode se tornar o centro do investimento em infraestrutura, por parte das empresas e do governo municipal, suplantando a precariedade e o descaso com a sociedade local. Ao desconsiderar os múltiplos efeitos no contexto dos riscos, corre-se o risco de reproduzir as velhas práticas do desenvolvimento,

ignorando as realidades sociais sob pretexto de atender as necessidades da economia. Nesse cenário, o pífio desenvolvimento com a estratégia política do corredor de circulação de exportação de grãos alerta para novos desafios na promoção de um desenvolvimento que favoreça a população do lugar, com “[...]um projeto nacional e amazônico, em que o regional seja um fator causal, não uma consequência casual sua [...]” (SIFFERT *et al.*, 2014 *apud* MENDES, 1974).

AGRADECIMENTOS

Ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) pelo apoio financeiro e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo fomento à pesquisa.

REFERÊNCIAS

- AMPORT. *Investimento, contratações de mão de obra local. Tributos e outras informações úteis*. Fórum de Comunicações e Informações (Versão Digital), Amporte. Distrito de Miritituba, Itaituba -PA. 2018.
- BECKER, B. K. *Amazônia: geopolítica na virada do milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2007, p. 11-168.
- BECKER, Bertha K. O uso político do território: questões a partir de uma visão do terceiro mundo. In: BECKER, BK; COSTA, RH. (Orgs). *Abordagens políticas da espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983, p. 1-21.
- BECKER, B. K. Síntese das políticas de ocupação da Amazônia. Lições do passado e desafios do presente. In: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Causas e dinâmicas do desmatamento da Amazônia*. Brasília: MMA/SCA, 2001.
- BOISIER, S. *Desarrollo (Local): ¿De Que Estamos Hablando?*. Santiago de Chile: ILPES, 1999. Disponível em <http://www.flacsoandes.edu.ec/web/imagesFTP/1245948918.Desarrollo_Local_De_que_estamos_hablando_2_.pdf>. Acessado em: 27 jan 2017.
- BRASIL, H. *Relatório de impacto ambiental - Estação de Transbordo HBSA TAPAJÓS. Ambientare: soluções em ambiente*. Maio/ 2012. Disponível em <http://www.sema.pa.gov.br/download/RIMA_ETC_HBSA_TAPAJOS.pdf>. Acessado em: 21 dez 2016.
- CAVALCANTI, I. M., BURNS, V. A. C.; ELIAS, L. A. R.; MAGALHÃES, W. de A.; LASTRES, H. M. M. (Org.). *Um olhar territorial para o desenvolvimento: Centro-Oeste*. Rio de Janeiro. BNDES, 2014.
- ESCOREL, S., Equidade em Saúde. In.: PEREIRA, I. B.; LIMA, J. C. F.; *Dicionário de educação profissional em saúde*. Fiocruz, Rio de Janeiro, 2ed., 2008.

- FEARNSIDE, P. M. A Hidrelétrica de Teles Pires: O Enchimento e a morte de peixes. In: P.M. FEARNSIDE. (Org.). *Hidrelétricas na Amazônia: Impactos Ambientais e Sociais na Tomada de Decisões sobre Grandes Obras*. Vol. 2. 1ed. Manaus: Editora do INPA, 2015, p. 109-113.
- FREITAS, C. M.; PORTO, M. F. S. *Saúde, ambiente e sustentabilidade*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2006.
- FREITAS., C. M. de; GIATTI, L. *Indicadores de sustentabilidade ambiental e de saúde na Amazônia Legal, Brasil*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 25(6):1251-1266, jun, 2009.
- HENRIQUES, A.; PORTO, M. F. de S.; *Território, ecologia política e justiça ambiental: o caso da produção de alumínio no Brasil*. E-cadernos ces, 17, 2012. Disponível <<http://www.ces.uc.pt/e-cadernos/media/ecadernos17/02.Henriques%20e%20Porto.pdf>>. Acessado em: 21 jan 2017.
- INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL, ECONÔMICO E AMBIENTAL DO PARÁ - IDESP. *Barômetro da sustentabilidade: Região de Integração Tapajós: relatório técnico*. Belém: IDESP, 2014. 125 p. Disponível em: <http://seplan.pa.gov.br/ppasite/perfisregionais/Perfil_Regiao_Tapajos.pdf>. Acessado em: 21 jan 2015.
- LIMA, M. de O. *Saúde Ambiental e Ocupacional na Amazônia*. Cad. Saúde Colet., 2016, Rio de Janeiro, 24 (1): 1-2. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/cadsc/v24n1/1414-462X-cadsc-24-1-1.pdf>>. Acessado em: 05 nov. 2016.
- MINAYO, M. C. de S.; MIRANDA, A. C. de; (Org.) *Saúde e Ambiente sustentável: estreitando os nós*. Rio de JANEIRO; Editora Fiocruz, 2002, p.11- 344.
- MONKEN, M. PEITER, P., BARCELLOS, C. ROJAS, L.I. M., NAVARRO, M. B. M. de A., GODIM, G. M. de M., GRADE, R. O território na Saúde: Construindo referencias para análise em saúde e ambiente. In. MIRANDA, A. C.; BARCELLOS, C.; MOREIRA, J. C.; MONKEN, M. *Território, ambiente e saúde*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2008, p. 9-272.
- ORLANDI, E. P. *Análise de discurso: princípios e procedimentos*. 5. ed. Campinas, SP: Pontes Livros, 2003. 100 p. ISBN 857113-107-4.
- PORTO, M. F. de S. *Uma ecologia política dos riscos: princípios para integrarmos o local e o global na promoção da saúde e da justiça ambiental*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2012, p. 11-270.
- PORTO, M. F. S.; MARTINEZ-ALIER, J. *Ecologia política, economia ecológica e saúde coletiva: interfaces para a sustentabilidade do desenvolvimento e para a promoção da saúde*. Cadernos de Saúde Pública, 23(4). 2007. p. 503-512.
- SANTOS M.; SILVEIRA M. L. *O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI*. Rio de Janeiro: Record. 2004.

SIFFERT, N. CARDOSO, M, MAGALHÃES, W. de A, LASTRES, H. M. M. (Org.). *Um olhar territorial para o desenvolvimento: Amazônia*. Rio de Janeiro. BNDES, 2014.

TERFRON -Terminal Portuário Fronteira Norte. *Relatório de impacto ambiental – Estação de Transbordo de Cargas - ETC/Miritituba*. Brandt Amazônia. Junho, 2011. Disponível em<<http://www.sema.pa.gov.br/download/RIMA-EstacaodeTransbordodeCargas-ETCMiritituba.pdf>>. Acessado em: 21 dez 2016.