



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ PRÓ-REITORIA DE PESQUISA  
PÓS-GRADUAÇÃO E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA  
CENTRO DE FORMAÇÃO INTERDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE, AMBIENTE E  
QUALIDADE DE VIDA**

**ELINES DOS SANTOS BATISTA**

**A VISÃO DAS LIDERANÇAS COMUNITÁRIAS SOBRE A GERAÇÃO DE  
EMPREGO E RENDA A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DOS PORTOS EM  
MIRITITUBA, ITAITUBA-PARÁ**

**SANTARÉM-PA  
2019**

**ELINES DOS SANTOS BATISTA**

**A VISÃO DAS LIDERANÇAS COMUNITÁRIAS SOBRE A GERAÇÃO DE  
EMPREGO E RENDA A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DOS PORTOS EM  
MIRITITUBA, ITAITUBA-PARÁ**

Projeto de Qualificação apresentado ao programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida da Universidade Federal do Oeste do Pará-UFOPA, área de concentração em Políticas Públicas, Diversidade e Desenvolvimento Sustentável, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Fátima Matos de Souza.

Coorientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Francisca de Miranda Adad.

**SANTARÉM-PA  
2019**

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP) Sistema Integrado  
de Bibliotecas – SIBI/UFOPA**

---

- B333v      Batista, Elines dos Santos  
              A visão das lideranças comunitárias sobre a geração de emprego e  
              renda a partir da implantação dos portos em Miritituba, Itaituba - Pará. /  
              Elines dos Santos Batista. – Santarém, 2019.  
              107 p. : il.  
              Inclui bibliografias.
- Orientadora: Maria de Fátima Matos de Souza  
              Coorientadora: Maria Francisca de Miranda Adad  
              Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Oeste do Pará, Pró-  
              Reitoria de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação Tecnológica, Centro de  
              Formação Interdisciplinar, Programa de Pós-Graduação em Sociedade,  
              Ambiente e Qualidade de Vida.
1. Empresas portuárias. 2. Desenvolvimento local. 3. Geração de  
              emprego e renda. I. Souza, Maria de Fátima Matos de, *orient.* II Adad, Maria  
              Francisca de Miranda, *coorient.* III. Título.

CDD: 23ed. 387.16098115



Universidade Federal do Oeste do Pará  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE, AMBIENTE E  
QUALIDADE DE VIDA

ATA Nº 27

No trigésimo dia do mês de outubro do ano de dois mil e dezenove, às quinze horas, na sala trezentos e dezenove, instalou-se a banca examinadora de dissertação de mestrado da discente Elines dos Santos Batista. A banca examinadora foi composta pelos professores: Dr. Francivaldo Alves Nunes, UFPA, examinador externo à instituição, Dr. Jarsen Luis Castro Guimaraes, Ufopa, examinador externo ao programa, Dra. Maria Francisca de Miranda Adad examinador externo ao programa e Coorientadora da discente e Dra. Maria de Fatima Matos de Souza, Orientadora, Ufopa. Deu-se início a abertura dos trabalhos, por parte da professora, Maria de Fatima Matos de Souza presidente da banca, que, após apresentar os membros da banca examinadora e esclarecer a tramitação da defesa, solicitou a discente que iniciasse a apresentação da dissertação, intitulada "Diagnóstico da Geração de Emprego e Renda a Partir da Implantação dos Portos em Miritituba, Itaituba-Pará", marcando um tempo de quarenta minutos para a apresentação. Concluída a exposição, a professora, Maria de Fatima Matos de Souza passou a palavra aos examinadores para arguir a discente. Terminadas as arguições, a presidente da banca solicitou aos presentes que se retirassem da sala para a realização do julgamento do trabalho, concluindo a Banca Examinadora por sua aprovação, conforme as normas vigentes na Universidade Federal do Oeste do Pará. A versão final da dissertação deverá ser entregue ao programa, no prazo máximo de sessenta dias, contendo as modificações sugeridas pela banca examinadora e constante na folha de correção anexa. Conforme o Artigo 57 do Regimento Interno do Programa, a discente não terá o título se não cumprir as exigências acima.

  
Dr. FRANCIVALDO ALVES NUNES, UFPA

Examinador Externo à Instituição

  
Dr. JARSEN LUIS CASTRO GUIMARAES, UFOPA

Examinador Externo ao Programa

  
Dra. MARIA FRANCISCA DE MIRANDA ADAD, UFOPA

Examinadora Externa ao Programa

  
MARIA DE FATIMA MATOS DE SOUZA, UFPA

Presidente



Universidade Federal do Oeste do Pará

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE, AMBIENTE E  
QUALIDADE DE VIDA

*Elines dos Santos Batista*  
ELINES DOS SANTOS BATISTA

Mestrando

**ELINES DOS SANTOS BATISTA**

**A VISÃO DAS LIDERANÇAS COMUNITÁRIAS SOBRE A GERAÇÃO DE  
EMPREGO E RENDA A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DOS PORTOS EM  
MIRITITUBA, ITAITUBA-PARÁ**

Trabalho de Dissertação de mestrado apresentado ao programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida da Universidade Federal do Oeste do Pará-UFOPA, área de concentração em Políticas Públicas, Diversidade e Desenvolvimento Sustentável, como requisito para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Fátima Matos de Souza.

Coorientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Francisca de Miranda Adad.

Conceito: Aprovada

Data de aprovação: 30 de outubro de 2019.

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Fátima Matos de Souza  
Universidade Federal do Oeste do Pará (PPGSAQ/UFOPA)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Francisca de Miranda Adad  
Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA)

---

Prof. Dr. Francivaldo Alves Nunes  
Universidade Federal do Pará - UFPA

---

Prof. Dr. Jarsen Luis Castro Guimarães  
Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA)

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por sua infinita bondade, ter permitido alcançar mais este objetivo em minha vida e na sua infinita misericórdia e amor, sempre cuidou de mim com carinho e fidelidade.

À minha orientadora, prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Fátima Matos que foi extremamente presente em todo o percurso, orientando e apoiando o processo de construção da dissertação, aceitando o desafio de orientar-me, praticamente na reta final do prazo e ajudando-me de uma maneira que nunca poderei agradecer; muito obrigada professora por tudo, sou sua fã pela grande profissional e pessoa que és.

À minha co-orientadora, prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Francisca Adad, nossa Cicita, que não mediu esforços para ajudar-me, orientando e apoiando o processo de construção da dissertação, incentivando a construção do trabalho e, estando ao meu lado ajudando – me de uma maneira que também nunca poderei agradecer; muito obrigada professora por sua atenção e carinho comigo, além de um trabalho esplêndido que realizou.

À todos os professores, que com paciência e dedicação orientaram-me e dividiram seus conhecimentos nas aulas.

Ao Roberto Limenza Barros Júnior, meu esposo, pelo seu carinho, amor e compreensão nos momentos em que estive distante de casa, que me apoiou e compreendeu minha ausência; meu querido, sem você não seria possível ter chegado até aqui.

Aos meus filhos, Carlos Eduardo e Davi Roberto que sentiram minha ausência, mas compreenderam que era algo para o crescimento de toda família, são minha motivação e razão de viver.

À minha sogra, Dr.<sup>a</sup> Djalмира, que sempre me incentivou e cuidou dos meus filhos quando estive ausente.

À minha mãe, Sueli e às minhas irmãs Erika e Patrícia, que me deram forças nos momentos de incertezas.

À minha turma do PPGSAQ 2017, que foram amigos, companheiros, conselheiros, enfim, sempre me incentivaram a persistir.

Aos meus amigos e irmãos de Santarém que me receberam com tanto carinho em suas casas, Áurea, Zilomar e Renato; meus queridos, levarei vocês em meu coração para toda vida; vocês foram minha família fora da minha cidade, sempre com almoços e passeios maravilhosos; já sinto falta de nossos encontros nos intervalos de

aula, muito obrigada por tudo que fizeram por mim, estarei sempre aqui para o que der e vier.

Aos meus amigos de Mirirituba que me auxiliaram na coleta de dados, Vânia, Emílio e Iracilda, obrigada pelo esforço incondicional nesta pesquisa.

À Faculdade de Itaituba, em especial ao professor Abel e sua esposa prof.<sup>a</sup> Zilda, que sempre incentivam e apoiam seus colaboradores ao crescimento profissional.

Ao prof. Francisco Cláudio e à prof.<sup>a</sup> Margaret, amiga e chefe, pelos incentivos e compreensão nos momentos em que me sentia sem forças; obrigada pelas palavras de motivação que me levantavam.

Aos meus amigos Vitor e Aline, que foram os grandes incentivadores para concretização desse sonho; amigos, agora serei mestra, graças aos conselhos e motivação que sempre me repassaram, obrigada por tudo.

À minha amiga e chefe, Ana Paula Maffezzolli, pelos incentivos e força para cursar o mestrado; amiga, sem você, acredito que nem teria iniciado este sonho, e hoje quase realizado, obrigada.

Aos professores que constituíram a minha banca de qualificação e defesa pelas intruções e encaminhamentos à pesquisa que foram de grande valia.

Aos meus amigos, familiares e a todas as pessoas, das quais sempre recebi mensagens de positividade e confiança, que sempre diziam “vai dar tudo certo”, que me tranquilizaram e motivaram a seguir em frente; meu muito obrigada a todos.

## RESUMO

A implantação de portos, no Distrito de Miritituba, no município de Itaituba-PA, por meio de programas viáveis para a instalação de empresas portuárias de grande porte, estão transformando o cenário socioeconômico, a médio e longo prazo, e trazem discussões a respeito deste processo de mudanças. Deste modo, o presente estudo traz como problemática compreender qual a visão das lideranças comunitárias sobre a contribuição da instalação do porto graneleiro no distrito de Miritituba, na geração de emprego e renda para a população do município de Itaituba? E como objetivo geral, verificar a visão das lideranças comunitárias sobre a contribuição dos portos graneleiros na geração de emprego e renda a partir da implantação destes em Miritituba. A metodologia usada teve como base a revisão bibliográfica para construção teórica do trabalho, utilizando a abordagem qualitativa, pesquisa exploratória e descritiva, com pesquisa de campo e pesquisa documental. Nos resultados levantados foram encontradas divergências de informações, entre os informativos da AMPORT e a fala das lideranças comunitárias, principalmente no que concerne os cursos de qualificação profissional ofertados pelas empresas. Outro dado relevante diz respeito ao sentimento da comunidade de que as empresas tem estimulado a economia informal no distrito de Miritituba, principalmente com a oferta de cursos para a comunidade local. Ao mesmo tempo, a população se ressentida da ausência de acompanhamento do governo municipal junto às empresas, no acompanhamento de suas ações e atividades previstas no termo de Convênio 008/2013, previamente firmados entre sociedade, governo municipal e as empresas portuárias. Diante dos dados analisados, conclui-se que a contribuição dos portos ao distrito de Miritituba na geração de emprego e renda tem acontecido de forma positiva. No entanto, alguns aspectos precisam ser levados em consideração, tais como: a qualificação e perfil profissional dos moradores da comunidade. Se faz necessário que o governo municipal acompanhe as ações e atividades das empresas, assim como efetive o cumprimento dos compromissos previamente firmados entre as partes.

**Palavras-chave:** Empresas Portuárias. Desenvolvimento local. Geração de emprego e renda.

## **ABSTRACT**

The implementation of ports in the district of Miritituba, in the municipality of Itaituba-PA, through viable programs for the installation of large port companies, are transforming the socioeconomic scenario in the medium and long term, and bring discussions about this change of process. Thus, the present study has as a problem to understand what is the vision of the community leadership about the contribution of the installation of the bulk port in the district of Miritituba, in the generation of employment and income for the population of Itaituba? And as a general objective, analyze the visions of this community leadership about the contribution of bulk ports in the generation of jobs and income from their implementation in Miritituba. The methodology used was based on the literature review for the theoretical construction of the work, using the qualitative approach, exploratory and descriptive research, with field research and documentary research. In the results we found divergences of information, between the AMPORT newsletters and the speech of the community leaders, especially regarding the professional qualification courses offered by the companies. Another relevant fact concerns the community's feeling that companies have stimulated the informal economy in the Miritituba district, especially by offering courses to the local community. At the same time, the population resents the lack of monitoring by the municipal government with the companies, in the monitoring of their actions and activities provided for in the terms of Agreement 008/2013, previously signed between society, municipal government and the port companies. Given the data analyzed, it can be concluded that the contribution of ports to the Miritituba district in the generation of employment and income has been happening positively. However, some aspects need to be taken into consideration, such as: the qualification and professional profile of community residents. It is necessary for the municipal government to monitor the actions and activities of the companies, as well as to fulfill the commitments previously signed between the parties.

**Keywords:** Port Companies. Local development. Employment and income generation.

## LISTA DE SIGLAS

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

ATAP - Associação dos Terminais Portuários e Das Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós.

CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas

CDP - Companhia das Docas do Pará

CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas

ETC - Estação de Transbordo de Cargas.

EIA - Estudo de Impacto Ambiental.

RIMA - Relatório de Impacto Ambiental.

NLP -Nova Lei dos Portos

OGMO -Órgão Gestor de Mão de Obra

OIT -Organização Internacional do Trabalho

SEP/PR - Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República.

SEMAS - Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará.

TPA -Trabalhador Portuário Avulso

ZCIP - Zona Comercial, Industrial e Portuária.

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento.

IFPA - Instituto Federal do Pará.

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Trecho da Rodovia Transamazônica (sd).....	19
Figura 2 - Trecho da Rodovia Transamazônica 2019.....	19
Figura 3 - Mapa de localização do município de Itaituba-PA, com relação ao estado do Pará e ao Brasil.....	53
Figura 4 - Tenente Coronel Joaquim Caetano Correa.....	54
Figura 5 - Mapa de localização do distrito de Miritituba com relação à cidade de Itaituba.....	58
Figura 6 - Estruturas montadas pelas empresas em Miritituba.....	59
Figura 7 - Triangulação a partir das diferentes fontes de coleta de dados.....	69
Figura 8 - Resposta dos líderes quando perguntados qual foi a expectativa deles com a implantação das grandes empresas no distrito de Miritituba.....	79
Figura 9 - Resposta dos líderes quando perguntados se perceberam um aumento de empregos indiretos após a instalação das empresas portuárias em Miritituba.....	91

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Portos fluviais sob competência da SEP/PR.....	28
Quadro 2 - Portos organizados delegados.....	30
Quadro 3 - Portos públicos administrador por Companhia das Docas.....	30
Quadro 4 - Participantes da pesquisa.....	65
Quadro 5 - Organização das informações para análise dos dados.....	68
Quadro 6 - Cursos de Capacitação de Mão de Obra durante a etapa de operação do empreendimento.....	85

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>CAPÍTULO I - A CONTRIBUIÇÃO DOS PORTOS NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES BRASILEIRAS.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1</b>	<b>Os impactos do desenvolvimento regional na qualidade de vida do ser humano.....</b>	<b>16</b>
<b>2.2</b>	<b>Portos: conceituação e legislação.....</b>	<b>22</b>
2.2.1	Definições na área portuária.....	27
2.2.2	Portos, terminais e sua infraestrutura.....	31
2.2.3	Definição do porto de Miritituba, Itaituba-PA.....	35
<b>2.3</b>	<b>Principais aspectos e relações da atividade portuária com o meio ambiente.....</b>	<b>36</b>
<b>2.4</b>	<b>Geração de emprego e renda.....</b>	<b>41</b>
2.4.1	Geração de renda, emprego direto e indireto e economia informal.....	44
<b>2.5</b>	<b>Relação entre trabalho e emprego.....</b>	<b>48</b>
2.5.1	Características do mercado de trabalho brasileiro e o desemprego.....	48
2.5.2	Características dos trabalhos portuários.....	49
<b>3</b>	<b>MATERIAIS E MÉTODOS.....</b>	<b>53</b>
<b>3.1</b>	<b>Lócus da pesquisa.....</b>	<b>53</b>
3.1.1	Itaituba como município pólo para o desenvolvimento local.....	54
3.1.2	Distrito de Miritituba e o Processo de Instalação de Empresas Portuárias	57
<b>3.2</b>	<b>Tipos de pesquisa aplicadas ao estudo.....</b>	<b>62</b>
<b>3.3</b>	<b>Instrumentos de pesquisa e coleta de dados.....</b>	<b>63</b>
<b>3.4</b>	<b>Participantes da pesquisa.....</b>	<b>65</b>
<b>3.5</b>	<b>Análise de dados.....</b>	<b>67</b>
3.5.1	Técnica de Triangulação de Dados.....	69
<b>4</b>	<b>CAPITULO II - A RELAÇÃO ENTRE A INSTALAÇÃO DE EMPRESAS PORTUÁRIAS E A GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA EM MIRITITUBA.....</b>	<b>71</b>
<b>4.1</b>	<b>Entre o compromisso assumido e as ações executadas pelas empresas acerca da geração de emprego e renda.....</b>	<b>71</b>
4.1.1	O que foi acordado e qual o conhecimento da população sobre isto.....	71

4.1.2	Quanto as expectativas dos moradores em relação a chegada das empresas portuárias à comunidade e aos compromissos afirmados.....	79
<b>4.2</b>	<b>Perfil profissional dos trabalhadores e o processo de qualificação dos moradores para inserção nas empresas instaladas em miritituba.....</b>	<b>82</b>
4.2.1	Fontes de empregos antes da instalação dos portos em Miritituba.....	83
<b>4.3</b>	<b>Participação da mão de obra local nos empregos diretos e indiretos e principais dificuldades para contratação.....</b>	<b>86</b>
<b>4.4</b>	<b>O papel da economia informal no porto de miritituba.....</b>	<b>89</b>
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>93</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>95</b>
	<b>APÊNDICES.....</b>	<b>104</b>
	<b>Apêndice - A: termo de consentimento livre e esclarecido.....</b>	<b>104</b>
	<b>Apêndice – B: roteiro do questionário para os líderes comunitários.</b>	<b>106</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A escolha pela temática deste estudo deu-se pelo interesse em entender como está acontecendo o processo de desenvolvimento urbano na cidade de Itaituba, nos últimos anos, visto que se tem notado uma intensa modificação nas áreas social e econômica da região, como a instalação de grandes empreendimentos portuários que trouxeram uma nova percepção em relação ao desenvolvimento da região. E devido às transformações que estão ocorrendo com o processo de desenvolvimento urbano, que traz uma ideologia de crescimento regional, assim o estudo busca contribuir de forma clara, sobre as questões de desenvolvimento que estão acontecendo na cidade de Itaituba e região, no que diz respeito à implantação de grandes empreendimentos como empresas portuárias, objeto deste estudo e outros tipos de projetos que já estão sendo discutidos e, futuramente, serão implementados na região, tais como: hidrelétricas e ferrovias.

Por ter, esta pesquisadora, nascido no município de Itaituba e lá residir, surgiu a inquietação após a formação no bacharelado em Administração, em buscar compreender de que forma a cidade tem recebido este processo de crescimento e quais as principais mudanças socioeconômicas, principalmente no que diz respeito à geração de emprego e renda.

É notório que os grandes projetos levam a expansão de novas condições de técnicas de produção às regiões periféricas do país, acarretam também novos condicionantes sociais onde se implantam. O principal deles está ligado aos aspectos urbanos ocorridos da urbanização desorganizada, desordenada e excludente, uma vez que a instalação de uma obra de grande porte em uma pequena cidade faz com que modifique não apenas a paisagem, como todo o espaço econômico e social, tendo a vida ligada às ações da empresa no ambiente, tendo assim os interesses da coletividade dominadas pelos interesses empresariais (BENTIVI, 2012).

O termo 'grandes projetos' abrange os empreendimentos de grande porte que passaram a existir com base na ideia de colaborar para a implantação de infraestrutura e como maneira de levar o crescimento e progresso às regiões em que foram instalados (BORTOLETO, 2001). Vainer e Araújo (1992), afirmam que a expressão Grandes Projetos de Investimento não é muito clara, sendo utilizada para caracterizar aqueles projetos que movimentam intensamente fatores como capital, força de trabalho, recursos naturais, energia e território.

Ramos (2003) comenta que, atualmente, muitas empresas, inclusive multinacionais, tem se instalado em pequenos municípios em busca de melhor espaço e recursos materiais para atuarem, visto que em grandes centros tal atividade e recursos já estão saturados. Assim, para conseguirem se manter no mercado criam filiais em pequenos municípios ou comunidades que deem suporte para sua continuidade. Outro fator que têm levado grandes empreendimentos a se instalarem em cidades menores é a oferta de mão de obra mais barata, uma vez que nos grandes centros, o grau de especialização e de organização do trabalhador industrial encarece o salário inicial do desempregado. De tal modo, a região norte do Brasil, e em especial neste estudo, a região sudoeste do Pará, mais precisamente o município de Itaituba, tem se deparado com muitas transformações a partir da instalação de grandes empresas portuárias, que escolheram a região para atuar no escoamento fluvial de mercadorias.

A implantação de Portos no Distrito de Miritituba, por meio de programas viáveis para a instalação de empresas de grande porte, está transformando o cenário socioeconômico a médio e longo prazo, e traz discussões a respeito deste processo de mudanças e do desenvolvimento local, uma vez que as empresas, que utilizavam a via terrestre para escoamento da produção, optaram por aderir à modalidade fluvial, por ser esta mais vantajosa, em função das condições das rodovias brasileiras que nem sempre dispõem de condições adequadas para trafegabilidade de grandes veículos para as áreas de exportação.

É importante ressaltar também que o Distrito de Miritituba foi também escolhido por sua localização geográfica, pois posiciona-se estrategicamente entre os portos de Santarém, Manaus e Barcarena, beneficiando diretamente a maior região produtora de grãos brasileiros, o Estado de Mato Grosso. Para estes produtores o escoamento via BR 163 (conhecida como Cuiabá – Santarém), até o porto de Miritituba, torna-se economicamente viável, reduzindo tempo e recursos financeiros em relação aos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR (BORGES, 2013).

O modal fluvial é economicamente viável, eficiente, demanda menos aquisições nas fases de implantação e manutenção, ocasionando baixo-impacto ambiental em comparação aos demais modais, e, quando congregado ao modal rodoviário, representado neste caso pela rodovia BR-163, proporciona melhoria da qualidade de transporte e ganhos econômicos, sobretudo em função da infraestrutura de transporte oferecida pelas estradas, na região produtora.

O uso dos modais rodoviário e fluvial, em conjunto, mostra-se como a alternativa mais favorável em termos de infraestrutura, de custo de frete, economia e tempo, sendo, ainda, menos impactante que a alternativa atual, que é escoar por caminhão até os portos do sul-sudeste.

Deste modo, para tentar compreender essa temática, formulou-se as seguintes questões de pesquisa: Qual a visão das lideranças comunitárias sobre a contribuição da instalação do porto graneleiro, no distrito de Miritituba, na geração de emprego e renda para a população do município de Itaituba? Qual o percentual de mão de obra local nestas empresas? Qual o papel da economia informal dentro deste contexto? Quais empregos diretos e indiretos foram gerados a partir da instalação destas empresas?

Tendo, dessa forma, como objetivo geral verificar qual a visão das lideranças comunitárias sobre a contribuição dos portos graneleiros na geração de emprego e renda a partir da implantação destes em Miritituba, e, como objetivos específicos, investigar o compromisso assumido pelas empresas na geração de emprego e renda para os moradores da comunidade e o que realmente está sendo cumprido; conhecer o perfil de qualificação profissional dos trabalhadores que atuam direta e indiretamente nas empresas instaladas; verificar a participação da mão de obra local nos empregos gerados pelas empresas de forma direta e indireta; e investigar o papel da economia informal no Porto de Miritituba.

A proposta torna-se relevante para o mestrado em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida, visto que o programa busca realizar estudos e pesquisas interdisciplinares, com ênfase nas realidades e diversidades amazônicas, no que se refere a investigações sobre políticas públicas e formas de organização social, voltadas para o desenvolvimento regional, considerando que a Região do Tapajós, participante da Amazônia Legal, merece atenção especial quando se trata de desenvolvimento, pois oferece riquezas naturais, diversidade cultural e perspectivas de um futuro promissor. E isto, não só para a Região Norte do Brasil, com o advento da ciência e tecnologia, mas para o crescimento socioeconômico nacional, com a expansão até mesmo do turismo ecológico em diversas regiões.

Este estudo busca ainda contribuir, de forma clara, nas questões de desenvolvimento que estão acontecendo na cidade de Itaituba e região, no que diz respeito à implantação de grandes empreendimentos como empresas portuárias e outros tipos de projetos que já estão sendo discutidos e, futuramente, serão

implementados na região: hidrelétricas e ferrovias. Assim, esta pesquisa buscará clarificar as informações, servindo ainda como base teórica de estudo para outras regiões em processo desenvolvimento.

A metodologia usada para o desenvolvimento do estudo teve como base a revisão bibliográfica para construção teórica do trabalho, estando alicerçada em autores como Borges (2013), Almeida (2012), Lopes (2015), Medeiros (2015), entre outros. A metodologia aqui utilizada teve como base a revisão bibliográfica para construção teórica do trabalho, utilizando uma abordagem quanti-qualitativa, pesquisa exploratória e descritiva, com pesquisa de campo e pesquisa documental, sendo utilizado como instrumento de coleta de dados a análise documental, a partir do Convênio 008/2013 (Agenda Mínima) fornecido pela Prefeitura Municipal de Itaituba, consulta aos informativos sobre ações das empresas cedidos pela AMPORT e realização de entrevistas com os principais líderes comunitários de Miritituba.

Deste modo, a análise dos dados referentes ao estudo deu-se por meio da Análise de Conteúdo, conforme Bardin (2011). Na pesquisa em Miritituba, o fenômeno observado foi a presença e o diagnóstico da geração de emprego e renda no distrito, a partir da instalação de empresas portuárias na comunidade, assim como as transformações observadas na vida dos moradores e na economia local. Para a análise e interpretação dos dados da pesquisa documental foram analisados os compromissos firmados entre as empresas e o governo municipal, assim como o que está sendo cumprido.

Este trabalho encontra-se estruturado em quatro seções, da seguinte forma: a primeira seção trata-se da introdução que segue, visa situar o leitor a respeito do que aborda este estudo, seus objetivos e questões de pesquisa, assim como a metodologia adotada para tal finalidade e a relevância da temática abordada.

A segunda seção traz um estudo sobre o desenvolvimento regional e os impactos subsequentes, principais aspectos e relações da atividade portuária com o meio ambiente, analisando sobre empregos diretos e indiretos e a relação entre trabalho e emprego. A terceira seção traz a metodologia da pesquisa aplicada ao estudo, explicitando o lócus da pesquisa, os tipos de pesquisas aplicadas, os instrumentos utilizados, os participantes da pesquisa e a análise de dados.

A quarta seção, trata da análise dos documentos e dos resultados das entrevistas realizadas com líderes comunitários locais e as devidas conclusões, bem como as referências que subsidiaram a pesquisa e os anexos.

## **2 CAPÍTULO I - A CONTRIBUIÇÃO DOS PORTOS NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES BRASILEIRAS**

### **2.1 Os impactos do desenvolvimento regional na qualidade de vida do ser humano**

O processo de urbanização tem sido um dos principais fatores influentes no desenvolvimento das cidades, uma vez que a busca pela qualidade de vida é algo que desperta, constantemente, a necessidade de transformação do meio ambiente para adequação de padrões de vida humana. O termo qualidade de vida tem sua definição na literatura especializada apresentando-se, tanto de forma global, enfatizando a satisfação geral com a vida, como para categorizar felicidade e satisfação pessoal, condições de vida, estilos de vida, entre outros, e seus indicadores vão desde a renda até a satisfação com determinados aspectos da vida (PEREIRA; TEXEIRA; SANTOS, 2012).

Minayo, Hartz e Buss (2000) frisam que acerca da qualidade de vida, o relativismo cultural, contudo, não impede de notar que um modelo hegemônico está a um passo de adquirir significado. É preconizado pelo mundo ocidental, urbanizado, rico, polarizado por um certo número de valores, que poderiam ser assim resumidos: conforto, prazer, boa mesa, moda, utilidades domésticas, viagens, carro, televisão, telefone, computador, uso de tecnologias que diminuem o trabalho manual, consumo de arte e cultura, entre outras comodidades e riquezas.

Ao relacionar qualidade de vida com o processo de desenvolvimento urbano, na verdade a concepção de melhoramento das atividades e vivências humanas levam a criação e implementação de ideias que busquem satisfazer o desejo das pessoas, como criação de produtos e serviços que tendem a facilitar as atividades cotidianas e trazer um bem-estar aos indivíduos. Assim, na procura deste melhoramento de vida, muitos ligam as questões econômicas como ter um bom emprego e um bom rendimento que possibilite a sobrevivência e que atenda suas necessidades, trazendo conforto para sua família (BALIM; MOTA; SILVA, 2014).

Desta forma, grandes empreendimentos são criados em busca de desenvolvimento com geração de emprego e renda que são relacionados intensamente com o progresso das cidades. Como acontece, por exemplo, em cidades próximas a rios em que estes são utilizados como recursos para geração de

energia elétrica, e outros empreendimentos na busca da criação de recursos transformados em produtos ou serviços que tragam mais conforto e comodidade aos indivíduos.

A palavra desenvolvimento, de acordo com Mendes (1994), é definida como a criação de condições predispostas à produção do ser humano em sua integridade. E o desenvolvimento econômico e material é visto como um elemento importante, mas em si insuficiente para a promoção do desenvolvimento humano. Atualmente, falar em desenvolvimento remete a algo que trará benefícios importantes às pessoas, no entanto, essa temática torna-se contraditória quando não são realizados estudos que embasem e tragam a realidade das intervenções nos espaços a serem transformados e, quando não analisados fielmente, os impactos que a comunidade e o meio ambiente sofrerão.

De acordo com Balim, Mota e Silva (2014, p. 165):

A evolução da sociedade trouxe consigo uma relação entre o homem e o meio ambiente de características primitivas e insustentáveis que se enraizou na cultura humana, de modo que, por diversas gerações – ainda que timidamente a natureza já começasse a demonstrar fragilidade e esgotabilidade -, não se consideravam tais acontecimentos como motivos suficientes para controlar o modo de produção capitalista que se instituiu.

Os autores frisam que a relação entre o homem e a natureza se instituiu, de forma em que o indivíduo, desde os primeiros contatos com o meio ambiente, tem agido de maneira em que acredita que os recursos naturais existem para a sobrevivência humana e explorando-os de modo descontrolado. Esse hábito instituiu o modelo de produção capitalista de consumo onde a criação de produtos e serviços que facilitem as atividades e tragam o bem-estar para as pessoas tornou-se superior às questões de como estão sendo produzidos e quantos recursos naturais estão sendo utilizados para isto. Muitos destes recursos não são renováveis e outros levam um período longo de tempo para se renovarem, porém não se leva em conta este processo e que a natureza já se encontra, cada dia mais, frágil e esgotada.

Esse processo de evolução da sociedade foi sendo transformado com a criação de indústrias e outros tipos de organizações de produção que, até hoje, tem trabalhado com fabricação em grande escala para atender às demandas da sociedade. Estas organizações ramificaram-se em diversos setores de produção, e com criações mais diversificadas de produtos e serviços que contribuem para o bem-estar das pessoas. Em busca de tal desenvolvimento, tem executado ações no meio ambiente, de forma

desordenada, e a busca pelo progresso acaba infringindo às leis naturais do meio natural, visto que a recuperação das áreas devastadas ou “transformadas” ocorre de forma muito lenta, pois a natureza para se regenerar precisa de um tempo maior que as atitudes e intervenções humanas nela.

É importante lembrar que, quando uma região sofre uma drástica transformação, não é apenas a natureza que é modificada, mas também o modo e a qualidade de vida das pessoas envolvidas. Assim Balim, Mota e Silva (2014, p. 166) frisam ainda que:

Aderir à perspectiva da complexidade para enfrentamento da problemática ambiental permitirá, com maior eficácia, superar os desafios que a sociedade contemporânea impõe a transformar seu modelo de desenvolvimento e a maneira de pensar e se colocar na natureza.

Deste modo, o modelo de desenvolvimento utilizado precisa, cada vez mais, ser reavaliado para que as futuras gerações não se deparem com um processo de desenvolvimento que só traga atraso e consequências drásticas. E que o progresso prometido por grandes empresas para pequenas comunidades não aconteça de maneira irresponsável e apenas com o olhar de lucratividade, mas que seja levada em consideração a vida dos indivíduos que ali habitam. E quando se trata da Região Amazônica, especialmente a do Alto Tapajós, observa-se mais ainda a intenção de grandes empreendimentos a serem instalados na localidade, mas não se nota preocupação em relação às interferências no aspecto de vida dos indivíduos envolvidos no processo.

Os grandes projetos da Amazônia, de acordo com a história, vêm sendo implantados na região, buscando à extração de riquezas minerais e à produção de energia para atender às necessidades dos amplos centros industriais do Sul e Sudeste do país e do exterior. Tais projetos são desenvolvidos na maioria das vezes por pessoas que nunca buscaram conhecer a região, assim sua percepção acaba sendo com base na vivência em uma região diferente, trazendo consequências para os habitantes locais (GARCIA; NASCIMENTO, 2018).

Almeida (2012) comenta que o governo sempre teve interesse em trazer o desenvolvimento para a Amazônia, lembrando da construção da BR-163, Cuiabá-Santarém e da BR-230, Rodovia Transamazônica, esta última projetada durante o governo do presidente Emilio Garrastazu Médici (1969 a 1974) e inaugurada em 30 de agosto de 1972, uma obra com projeções gigantescas realizada pelo regime militar, sendo considerada a terceira rodovia maior do país, com 4.977 km de comprimento

passando pelos estados de Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas.

Figura 1 - Trecho da Rodovia Transamazônica (sd).



Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/itaituba/historico>

Embora tenha sido uma obra grandiosa, com intuito de integrar melhor a região Norte do país às demais regiões, por não ser totalmente pavimentada, trouxe problemas ambientais e sociais intensos, visto que em épocas de chuvas na região (entre os meses de outubro e março), o trânsito na rodovia fica impraticável, além disso, o desmatamento ao longo da Br-230 tem sido um dos principais problemas ambientais que tem causado grandes danos ao meio ambiente e à sociedade em seu entorno (ALMEIDA, 2012).

Figura 2 - Trecho da Rodovia Transamazônica 2019.



Fonte: <http://www.sinfra.mt.gov.br/-/5905683-visita-ao-porto-de-miritituba-pa-e-br-163>

A BR-163, Cuiabá-Santarém, foi criada para ligar o estado do Mato Grosso ao Pará com o intuito de melhorar o acesso à região sudoeste do Pará. Esta tem conexões que atravessam o país, chegando às regiões Sul e Sudeste brasileiras. Atravessa uma das regiões mais ricas do Brasil, em recursos naturais e potencial econômico, sendo marcada por relevantes biomas brasileiros, como a Floresta Amazônica e o Cerrado, além de bacias hidrográficas com a do Amazonas e do Xingu (ALMEIDA, 2012).

Esta grande construção também trouxe mudanças no ambiente e na vida dos moradores da região, sendo que a ideia central desta obra consiste em facilitar o escoamento da produção do Centro-oeste do Brasil, por meio do transporte de mercadorias para regiões que possuem empresas portuárias, facilitando o processo de exportação.

Garcia e Nascimento (2018) comentam que, embora as diferenças aparentes, os grandes projetos implantados na Amazônia têm ocasionado expressivas perdas socioeconômicas, ambientais, especialmente no estado do Pará, quando da implantação de usinas hidrelétricas, que trazem para os canteiros de obras sucessivas e tumultuadas, grande número de migrantes para trabalhar na etapa de construção da infraestrutura dos projetos, e que, ao final da obra, estes em sua maioria, não têm qualificação técnica necessária para terem postos de trabalho designados na fase de operação.

Os autores ainda frisam que os empreendimentos de geração de energia elétrica têm ocasionado danos sociais e ambientais significativos, de maneira mais intensa na fase de implantação, agravos esses que, na maioria das vezes, não são agrupados aos diagnósticos econômicos ou ambientais que antecedem à autorização para a construção da usina.

Castro (2012) comenta que, ponderando a compreensão dos Programas de Aceleração do Crescimento - PAC, os grandes investimentos interferem fortemente rompendo com as raízes, com as heranças culturais, beneficiando o mercado, contradizendo a noção de território e de territorialidade dos grupos que vivem na Amazônia, trazendo um tipo de crescimento econômico que vem levantando críticas há décadas pelo seu reducionismo e pela sua ineficácia social e ambiental.

Entre os grandes projetos voltados para região amazônica pode-se citar os empreendimentos portuários que vêm sendo implantados, principalmente no estado

do Pará, vale ressaltar que antes destes serem construídos precisam passar por uma série de processos burocráticos até a sua operação.

Vidal (2019) explica que, para que uma empresa possa instalar um terminal portuário, torna-se necessário antes a realização de um Estudo de Impacto Ambiental – EIA, em seguida a elaboração de um Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, essas medidas são estabelecidas obrigatoriamente desde a edição da Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente CONAMA 001/86, que exige um estudo minucioso sobre os possíveis impactos ambientais, que portos e terminais fluviais podem causar ao serem instalados em determinada região.

A autora enfatiza que o EIA e o RIMA são preparados e enviados para o órgão ambiental responsável, no caso dos portos no Pará essa função é exercida pela SEMAS/PA, que determinará a execução e funcionamento do empreendimento, desde que este siga às normas e leis ambientais vigentes.

Após esse levantamento são convocadas reuniões públicas para saber qual a posição da sociedade afetada em relação à instalação do empreendimento na região. Assim, acontece a audiência pública que tem a finalidade de fortalecer e articular os mecanismos e as instâncias democráticas de abertura de campo dialógico e a atuação conjunta entre a instituição e a comunidade, promovendo a participação social por meio de depoimentos de pessoas com experiência e autoridade, em suas várias vertentes. O objetivo da audiência é, também, de esclarecer as questões técnicas, científicas, administrativas, políticas, econômicas, sociais envolvidas no caso que será apreciado, seja pela administração, pelo legislativo ou pelo judiciário.

No entanto, na maioria das vezes, nas audiências públicas realizadas, as empresas assinam termos de compromissos que estão relacionados ao desenvolvimento regional assumindo, portanto, acordos para contribuir nas questões sociais, econômicas e até educacionais na comunidade em que se instalarão. No entanto, nem sempre os acordos são realmente cumpridos e nem sempre também são justificados, após o início dos trabalhos na localidade, apenas acontecem e a população fica sem entender e sem saber como agir neste aspecto, gerando mais consequências e problemas sociais e econômicos (BORGES, 2010).

Schmidheiny (2002) adverte que não é possível haver desenvolvimento sem prejudicar a natureza. Todavia, o grande arremate está em saber administrá-la. Isto é, o gerenciamento das transformações que acontecem nas sociedades de hoje tem que ser mais eficiente que antes. É essencial que se realize uma boa gestão do

desenvolvimento, ligada ao uso responsável dos recursos naturais disponíveis, em muitas situações o desenvolvimento econômico se beneficiará dessa boa gestão, em vez de ser impedido por ela.

O surgimento de preocupações, conflitos e temas de debate em relação à problemática do meio ambiente e desenvolvimento, tanto no âmbito nacional como internacional, tornou necessária a elaboração de outros paradigmas e conceitos econômicos e legais, visando a descrição e a análise da realidade contemporânea.

## **2.2 Portos: conceituação e legislação**

Os portos são de ampla relevância na economia nacional e na formação e povoação das cidades. Lopes (2015) explica que cerca de 90% dos produtos que são importados e exportados pelo país passam pelo sistema portuário brasileiro, uma vez que o Brasil possui uma vasta variedade de produtos que outros países não têm, assim como tem a necessidade de importação de produtos que ainda não começaram a serem produzidos ou cultivados no país.

As relações de dependências e trocas de mercadorias e produtos entre os países vêm desde épocas remotas, onde o homem tinha a necessidade de relacionar-se, formando pequenos grupos que interagiam por meio da troca de objetos, alimentos, entre outros para sua sobrevivência. Com o processo de urbanização crescente passaram a visitar outros territórios em busca de saciar suas necessidades, surgindo assim as relações de comércio (ALMEIDA, 2017).

Segundo Lopes (2015) e Medeiros (2015), a origem e desenvolvimento do Brasil mostra uma ligação com relação direta com rios e mares. Muitas cidades brasileiras nasceram às margens desses espaços que têm importante papel na história da economia brasileira. Os portos, assim como as cidades, passaram por grandes modificações que envolvem alterações físicas, econômicas e legais. Desde o descobrimento do país, o Brasil já comercializava matéria prima (pau brasil), com o mercado europeu, e realizava a movimentação de mercadorias em instalações portuárias simples como trapiches ou em ancoradouros naturais.

No período colonial, mais precisamente com a chegada da Família Real ao Brasil, o sistema portuário brasileiro começou a tomar corpo e força, visto que tal acontecimento possibilitou a movimentação em portos com a chegada da coroa portuguesa que ora se instalaria na região. Assim, tão logo chegou ao país, D. João

assinou dois decretos fundamentais para inserir o Brasil no contexto internacional, a elevação do Brasil Colônia à categoria de Reino Unido e a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, em especial a Inglaterra, parceira de Portugal no combate às tropas napoleônicas (MEDEIROS, 2015).

Bueno (2008) frisa que D. João VI ao abrir os portos às nações amigas, mesmo ligado ao império português, permitiu o comércio e consentiu, oficialmente, que começassem as atividades de industrialização do Brasil. Ao assinar a Carta Régia que liberava os portos brasileiros ao comércio internacional, o Brasil deixava de ser colônia para se transformar no centro do império português. Medeiros (2015) ressalta que, com o fim do período colonial e a instituição da liberdade econômica internacional do império brasileiro, as trocas internacionais do Brasil, principalmente com a Inglaterra, apresentavam-se crescente, o que fez proliferar, ao longo da costa brasileira e via internas navegáveis, sob o regime de permissão.

Essa forma de investimento durou até a década de 30 do século passado, quando o Estado assumiu o papel do financiador e operador destes serviços, e o ponto alto desse processo dá-se com a criação e ampliação da empresa Portos do Brasil S/A nas décadas posteriores. De forma geral, a Portobrás explorava os portos e seus cais comerciais, atuando como operador portuário e, concomitantemente, como autoridade portuária nacional. De certo modo, por meio de subsidiárias, as chamadas Companhias das Docas, assumiram também a fiscalização das concessões estaduais, inclusive dos terminais privativos de empresas estatais e privadas (CURCINO, 2007)

Após o fechamento da Portobrás, em 1990, uma crise acometeu o sistema portuário brasileiro, o que obrigou a publicação de um diploma legal conhecido como Lei de Modernização dos Portos em 1993. A partir da Lei 8.630/1993 houve a redefinição das funções da autoridade portuária, do operador e do próprio Estado na gestão e regulação do sistema. Igualmente, demais decretos e resoluções posteriores, do mesmo modo aperfeiçoaram o marco institucional e a estabilização econômico-financeiro dos acordos, na busca por eficiência e competitividade (MEDEIROS, 2015).

O autor comenta ainda que o sistema portuário brasileiro é constituído por um grupo de instituições públicas responsáveis pelo planejamento e pela gestão portuária no Brasil, que abrange além dos Ministérios dos Transportes, responsável pela criação de políticas para o seu campo de ação como um todo, para o transporte aquaviário, entes relevantes a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes

Aquaviários, que é uma autarquia especial brasileira, com autonomia administrativa e funcional, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. É responsável pela regulamentação, controle tarifário, estudo e desenvolvimento do transporte aquaviário no Brasil, e a SEP/PR - Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República que constitui num órgão governamental brasileiro que é responsável pela formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor dos portos marítimos, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária.

Os pactos internacionais, efetivados pelos distintos órgãos portuários, chegam a representar algo superior a 90% (noventa por cento) das trocas realizadas. No Brasil, o modal aquaviário tem um dos menores custos de operação de carga, ficando para trás somente do transporte dutoviário e aéreo (BRITO, 2011).

A exemplo de outros países, no Brasil, a maioria das cidades cresceu ao redor das instalações portuárias construídas para o escoamento da produção de suas áreas de extensão. Além disso, o sistema portuário passou a participar, de forma efetiva, da intermodalidade da movimentação de carga em seu interior. Contudo, a matriz interna de transporte expõe uma participação e logística inversa às ótimas condições que a geografia brasileira oferece, o que desencadeia a ineficiência da operação e o elevado valor cobrado pelos serviços oferecidos, bem diferente do exercido no resto do mundo, em portos considerados exemplos. Com o advento da Lei n.º 12.815, de 05/06/2013, regulamentada pelo Decreto n.º 8.033, de 27/06/2013, o marco regulatório do setor portuário foi aperfeiçoado, atribuindo maior segurança legal, promovendo maior competição e redefinindo as aptidões institucionais da ANTAQ (BRITO, 2011).

Vintes anos depois de sua promulgação, a Lei n. 8.630/93, intitulada Lei de Modernização dos Portos, teve sua revogação em 5 de junho de 2013, quando foi publicada a Lei n. 12.815, expondo sobre a nova regulamentação do setor portuário brasileiro, resultado de conversão da Medida Provisória 595 e agora denominada a NLP- Nova Lei dos Portos (SOLER, 2013).

A Lei dos portos (2013) dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; [...] e dá outras providências. A nova lei visa consentir que a iniciativa privada invista, desenvolva e explore novas e velhas instalações portuárias. A partir de uma visão econômico-jurídica, a nova lei chama a atenção por almejar instaurar no setor portuário um regime de vasta competição direcionado ao incentivo

em investimentos bem como aumento à eficiência setorial, com base na premissa correta de que o regime monopolista é um dos males a serem combatidos (BRASIL, LEI 12.815, 05/06/2013)

Medeiros (2015) comenta que para resultar a tal desígnio, a legislação fará utilização do instrumento que já é usado nos departamentos de energia elétrica e telecomunicações: refere-se à autorização que, ao lado das concessões e permissões de serviço público, libera os privados a operarem no setor, prestando serviços à coletividade sob regime de direito privado.

Segundo a Lei dos portos (2013):

[...]VIII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo; [...]

- concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;
- delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;
- arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;
- autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e [...] (BRASIL, LEI 12.815, 05/06/2013).

De tal modo, o processo de organização e definição dos serviços a serem prestados, conforme Brasil a Lei (2013), estabelece a compreensão da atuação de empresas voltadas para tais operações, para que possa ter um acompanhamento e compreensão das responsabilidades colocadas para cada tipo e onde estas podem se encaixarem.

Vale ressaltar ainda, que a abordagem econômica-política demonstra gerenciar as conclusões ainda mais relevantes. Visto que, seguindo a atual atitude do governo federal representada pelas concessões nos aeroportos e estádios de futebol, a NLP é dirigida para a liberalização, ainda que parcial, do setor portuário, com consequente abertura setorial à competitividade entre prestadores públicos e privados. Dessa observação transparece a opção pela abertura de setores econômicos à participação privada, a qual parou de responder somente à ideologia política e passou a responder, talvez até de forma preponderante, às exigências da realidade econômica.

Outro aspecto relevante da lei é a probabilidade de exploração e arrendamento da iniciativa privada em terminais de movimentação de carga dos portos públicos, o que até então era proibido. As concessões são autorizadas por meio de licitações, que

a nova lei troca o menor preço pela maior eficiência, sendo o menor preço é um critério de seleção, avaliado por preço por tonelada (ARAÚJO, 2013).

Constituída por setenta e seis artigos, a Nova Lei do Portos, regulamenta a exploração portuária pela União, direta ou indiretamente, por um prazo máximo de vinte e cinco anos renovável por uma única vez, dos portos e as instalações portuárias e também as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Desta forma, Araújo (2013) comenta que uma política pode modificar-se em outra quando o curso se desloca de projetos distributivos para redistributivos ou ocorre o deslocamento distributivo. Assim, a presente lei de acordo com a tipologia de Lowi (1964), descrita por Secchi (2012) é regulatória, instituindo normas, regras e padrões de comportamento, serviço ou produto para atores públicos e privados.

[...] as políticas públicas regulatórias se desenvolvem predominantemente dentro de uma dinâmica pluralista, em que a capacidade de provação ou não de uma política desse gênero é proporcional à relação de força dos atores e interesses presentes na sociedade (LOWI, 1964 *apud* SECCHI, 2012, p. 17).

Tendo em vista o emprego do disposto no artigo 65 da Lei 12.815/2013, a SEP/PR e o Ministério dos Transportes enunciaram em conjunto uma portaria interministerial sob o n.º 24 em 11/0/2015, confirmando a relação de cento e vinte e dois Portos Fluviais que começam a ser classificados como Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte, e deste modo passam para as competências do Ministério dos Transportes e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT (MESQUITA, 2015).

[...] importante frisar que a SEP/PR usa como classificação de porto marítimo ou fluvial o tipo de navegação longo curso ou interior, e não por localização geográfica. Por exemplo, o Porto de Manaus é geograficamente fluvial/rio, entretanto na classificação da SEP é considerado marítimo por receber embarcações de linhas oceânicas (MESQUITA, 2015, p. 13).

Assim, os outros Portos Fluviais não definidos como Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, permaneceram sendo apenas Portos Fluviais. Igualmente, o anexo da resolução n.º 2.969 da ANTAQ, contem duzentos e trinta e cinco instalações portuárias, públicas e privadas, tanto marítimas quanto fluviais, sendo que na relação não aparece nenhum terminal classificado como porto lacustre.

### 2.2.1 Definições na área portuária

A Lei dos Portos (BRASIL, 2015), conforme informações coletadas pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário, apresenta uma lista com principais conceitos e definições da atividade portuária, para uma melhor compreensão e entendimento do descrito ao longo do estudo:

- Porto organizado: consiste em bem público arquitetado e organizado para atender às necessidades de navegação, de circulação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob competência de autoridade portuária;
- Portos marítimos: são aqueles habilitados a receber linhas de navegação oceânicas, tanto em navegação de longo curso (internacionais) como em navegação de cabotagem (domésticas), independente da sua localização geográfica;
- Portos fluviais: são aqueles que recebem linhas de navegação advindas e destinadas a outros portos dentro da mesma região hidrográfica, ou com comunicação por águas interiores;
- Portos lacustres: são aqueles que recebem embarcações de linhas dentro de lagos, em reservatórios restritos, sem comunicação com outras bacias;
- Área do porto organizado: área demarcada por ato do Poder Executivo que abrange as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;
- Instalação portuária: instalação situada dentro ou fora da área do porto organizado e usada em circulação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;
- Terminal de uso privado: instalação portuária explorada conforme autorização e situada fora da área do porto organizado;
- Estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, situada na área externa do porto organizado e usada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

- Instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, situada fora do porto organizado e utilizada em circulação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;
- Instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;
- Delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei 9.277/1996;
- Navegação de cabotagem: realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as vias interiores (Lei 10.893/2004);
- Navegação interior (fluvial e lacustre): navegação realizada entre portos brasileiros usando exclusivamente as vias interiores (Lei 10.893/2004);
- Navegação de longo curso: realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos ou fluvial ou lacustre (Lei 10.893/2004).

Assim, pode-se compreender estas definições e os participantes do Sistema Portuário que são descritas em Lei, e que auxiliam na organização e estabelecimento de normatização específica para cada tipo portuário, assim como suas obrigações e respaldos legais.

Excluindo-se dessa relação os portos públicos fluviais definidos na Portaria Interministerial 24 como sendo Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, continuam sendo apenas Portos Fluviais, tem-se, portanto, trinta e nove Portos Fluviais públicos nas competências da SEP/PR, conforme listagem nos Quadros 1, 2 e 3 (BRASIL, 2015).

Quadro 1 - Portos fluviais sob competência da SEP/PR.

<b>NOME</b>	<b>ESTADO</b>
Cruzeiro do Sul	AC
Acre	AC
Walter	AC
Ibotirama	BA
Corumbá	MS

<b>NOME</b>	<b>ESTADO</b>
Ladário	MS
Mundo Novo	MS
Cáceres	MT
Almeirim	PA
Altamira	PA
Gurupá	PA
Itaituba	PA
Juruti	PA
Monte Alegre	PA
Óbidos	PA
Oriximiná	PA
Porto de Moz	PA
Prainha	PA
Senador José Porfírio	PA
Vitória de Xingu	PA
Santa Terezinha	PR
Terra Roxa	PR
Porto Velho	RO
Estrela	RS
Cachoeira do Sul	RS
Charqueadas	RS
Jaguarão	RS
Santa Vitória do Palmar	RS
Anhembí	SP
Jaú	SP
Panorama	SP
Pederneiras	SP
Terminal Floresta	SP
Terminal São Miguel	SP
Terminal Fazenda São Joaquim	SP
Eclusa Tiête Montante	SP
Usina Diamante	SP
Usina Pioneiros	SP
São Pedro	SP

**Fonte:** Medeiros (2015, p. 54).

O Quadro 1 mostra a localização geográfica dos portos fluviais existentes no Brasil, levando em conta que estes constituem as linhas de navegação advindas e destinadas a outros portos dentro da mesma região hidrográfica, ou com comunicação por águas interiores. Nota-se que a maioria deste são situados em cidades de pequeno porte, como no caso do município de Itaituba, objeto deste estudo.

A classificação de porto organizado delegado incide em bem público idealizado e organizado para atender as necessidades de navegação e que mediante legislação, pode ser transferido da administração e da exploração do porto organizado para municípios ou estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei 9.277/1996 (BRASIL, 2015).

Quadro 2 - Portos organizados delegados.

<b>PORTO</b>	<b>ESTADO</b>	<b>AUTORIDADE PORTUÁRIA</b>	<b>TIPO</b>
SUAPE	PE	SDEC-PE	Marítimo
IMBITUBA	SC	SCPAR	Marítimo
SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	APSF	Marítimo
ITAQUI	MA	EMAP	Marítimo
CABEDELO	PB	DOCAS-PB	Marítimo
RECIFE	PE	PORTO DO RECIFE S.A.	Marítimo
SÃO SEBASTIÃO	SP	DERSA	Marítimo
ANTONINA	PR	APPA	Marítimo
PARANAGUÁ	PR	APPA	Marítimo
PELOTAS	RS	SPH	Marítimo
PORTO ALEGRE	RS	SPH	Marítimo
ESTRELA	RS	SPH	Fluvial
CACHOEIRA DO SUL	RS	SPH	Fluvial
RIO GRANDE	RS	SUPRG	Marítimo
PORTO VELHO	RO	SOPH-RO	Fluvial
ITAJAÍ	SC	ADHOC	Marítimo
MACAPÁ	AP	CDSA	Marítimo
FORNO	RJ	COMAP	Marítimo

Fonte: Medeiros (2015, p. 55).

O Quadro 2 mostra a estruturação e classificação dos portos delegados e observa-se que, a maioria destes, são portos marítimos localizados em diferentes estados brasileiros e apenas três deles são fluviais em que dois estão instalados no estado do Rio Grande do Sul e um no estado de Rondônia.

Quadro 3 - Portos públicos administrados por Companhia das Docas.

<b>PORTO</b>	<b>ESTADO</b>	<b>AUTORIDADE PORTUÁRIA</b>
MANAUS	AM	CODOMAR
LAGUNA	SC	CODESP
SANTOS	SP	CODESP
ANGRA DOS REIS	RJ	CDRJ
ITAGUAÍ	RJ	CDRJ
RIO DE JANEIRO	RJ	CDRJ
NITERÓI	RJ	CDRJ
VITÓRIA	ES	CODESA
BARRA DO RIACHO	ES	CODESA
ILHÉUS	BA	CODEBA
ARATU	BA	CODEBA
SALVADOR	BA	CODEBA
MACEIÓ	AL	CODERN
NATAL	RN	CODERN
AREIA BRANCA	RN	CODERN
FORTALEZA	CE	CDC
VILA DO CONDE	PA	CDP
BELÉM	PA	CDP
ANTARÉM	PA	CDP

Fonte: Medeiros (2015, p. 55).

O Quadro 3 ilustra quanto aos portos organizados, são sete Companhias Docas, responsáveis pelos portos coo descrito abaixo (BRASIL, 2015):

- Companhia Docas do Pará (CDP): Portos de Belém, Santarém, Vila do Conde, Altamira, Itaituba e Óbidos, além do Terminal Portuário do Outeiro e Terminal de Miramar.
- Companhia Docas do Ceará (CDC): Porto de Fortaleza.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN): Portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.
- Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA): Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.
- Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA): Portos de Vitória e Barra do Riacho e Capuaba.
- Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ): Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí.
- Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP): Porto de Santos e Porto de Laguna.

Esses portos, além de possuir uma legislação que os regulamenta e define suas atividades, eles também são regidos por legislações de seus estados e municípios, Assim, a infraestrutura que dá suporte a existência, manutenção e desenvolvimento dos portos está prevista em lei, porém, eles sofrem influência da política portuária dos estados e municípios que possibilita a melhor adequação para determinada região.

### 2.2.2 Portos, terminais e sua infraestrutura

Lacerda (2005) explica que a infraestrutura portuária é formada pelos ativos estáveis em que é realizada a circulação de cargas entre os navios e modais terrestres. Os elementos da infraestrutura são imobilizados, isto é, não podem ser colocados em uso com facilidade em outros lugares ou outras atividades.

O transporte de bens entre os navios e o limite de acesso à área portuária dá-se pela infraestrutura terrestre, por meio não só de vias ferroviárias e rodoviárias, dutos e correias transportadoras, mas ainda dos pátios dos terminais de embarque e

de desembarque de cargas e de passageiros e dos pátios das áreas de armazenagem (LACERDA, 2005).

A infraestrutura aquaviária mínima é formada pelos canais de acesso aos portos, bacias de evolução, quebra-mares e berços de atracação. Visto que o porto é formado um grupo de terminais, localizados uns próximos aos outros, que partilham uma infraestrutura comum (vias de acesso rodoviárias e ferroviárias e facilidades do canal de acesso marítimo), contudo, além dos portos, há terminais separados, que repartem pouca ou nenhuma infraestrutura com outros terminais, e que, em geral, são especializados na movimentação de cargas de grande volume e baixa densidade de valor, tais como combustíveis e minérios (BRASIL, 2015).

O Terminal portuário consiste em uma acomodação de uso público voltada para a circulação de cargas no transporte portuário, aéreo, rodoviário e ferroviário. Este pode ser chamado ainda de cais ou píer que são nomenclaturas de terminais portuários geralmente mais conhecidos. O terminal portuário tem equipamentos característicos para a movimentação das cargas que passam por ele, sejam elas graneis líquidos ou sólidos, cargas gerais ou até contêineres (TERMINAL, 2016).

De acordo com dados da Lei dos Portos (BRASIL, 2014), cerca de 36% (trinta e seis por cento) da tonelagem movimentada nos portos brasileiros acontece em terminais localizados dentro das áreas dos portos, o que abrange grande parte da movimentação de carga geral, de contêineres e de produtos agrícolas – cargas de maior densidade de valor e que geram maiores receitas de movimentação.

Em relação a concessão da infraestrutura portuária, apenas se aplica à infraestrutura dos portos (ou portos organizados, conforme a definição legal), já que exclusivamente esta é propriedade da União. A infraestrutura dos terminais privativos localizados fora dos portos organizados é propriedade privada e não é passível a concessão (LACERDA, 2005).

Os rendimentos das administrações portuárias provêm, em sua maior parte, de tarifas portuárias e de aluguéis e arrendamentos de áreas nos portos, além de recursos do Tesouro Nacional e dos governos locais. A participação das tarifas de infraestrutura portuária no total dos custos portuários diminuiu de 33% (trinta e três por cento) para 15% (quinze por cento), entre 1997 e 2003, de acordo com um levantamento de preços portuários, realizado pela ANTAQ. Por outro lado, a diminuição das receitas de tarifas de infraestrutura portuária foi equilibrada pelo

aumento das receitas advindas de arrendamentos e aluguéis de áreas portuárias (MEDEIROS, 2015).

A mudança da responsabilidade sobre a circulação de cargas para o setor privado admitiu a efetivação de investimentos em equipamentos portuários e o acréscimo da capacidade dos terminais, com reflexos positivos sobre os custos de movimentação de cargas. De acordo com dados em Brasil (2014), o custo de movimentação de contêineres nos principais portos brasileiros sofreu uma redução real de 53% (cinquenta e três por cento), entre 1997 e 2003. O custo de movimentação de carga geral reduziu-se em 59% (cinquenta e nove por cento) e a movimentação de granéis sólidos sofreu decréscimo de 56% (cinquenta e seis por cento).

A criação da SEP/PR e o novo marco regulatório do setor portuário (Lei 12.815/2013) apresentaram novas perspectivas de investimentos que integram o esforço do Governo Federal para impulsionar o desenvolvimento do país, uma vez que os programas voltados para a melhoria da infraestrutura e da logística portuária foram formados com o objetivo principal de expandir e atualizar as atividades nos portos brasileiros, adequando-os ao acréscimo da movimentação de cargas e à expectativa de crescimento contínuo das exportações brasileiras (MEDEIROS, 2015).

O autor comenta ainda que a SEP/PR conta com recursos do PAC para obras portuárias que visam ampliar e modernizar os acessos aos portos. Estão previstas intervenções em praticamente todos os portos organizados, com obras de melhoria de acesso marítimo e terrestre, dragagem, terminais de passageiros, recuperação de cais, entre outros.

Para instigar e atrair os investimentos, o Governo Federal criou incentivos fiscais para o setor, entre os quais, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto, o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura e as Debêntures de Infraestrutura (MEDEIROS, 2015).

A Companhia das Docas do Pará é o órgão responsável pela administração dos portos no estado do Pará. Ela Compreende os portos de Belém, Vila do Conde, Santarém, Óbidos, Altamira e Itaituba, e ainda os terminais de Miramar e Outeiro. O primeiro porto a ser construído no estado foi em Belém, que de acordo com dados disponibilizados no site da CDP- Companhia das Docas do Pará (CDP, 2019).

CDP (2019) explica que no começo do século XX a Amazônia surgia como a maior produtora de borracha do mundo. Assim, desenvolvia a afluência da navegação

e em seguida surgiu a necessidade de se construir um Porto em Belém, pois os trapiches que lá existiam na época eram ineficientes, perigosos e 'enfejavam' a cidade. Deste modo, Belém estava predestinada a ser uma imensa metrópole, pois sua distinta situação geográfica no estuário amazônico lhe garantia, no futuro, tornar-se um relevante centro urbano, já que praticamente todo o comércio da região, forçosamente, teria que passar pelo seu Porto.

O homem de negócios, natural da Pensilvânia - Estados Unidos, Percival Farquhar (1864-1953), recebeu autorização para executar diversas obras no cais da cidade de Belém, através do Decreto n.º 6.283, de 20.12.1906, conseguiu a concessão para explorar os serviços portuários, através da empresa *PORT of PARÁ Co* (CDP, 2019, p. 01).

Deste modo, a empresa constituída pelo Engenheiro Percival por meio de ações comercializadas nas bolsas de valores da França, Bélgica, Canadá e Estados Unidos da América do Norte, desempenhando os direitos de sua concessão, a "Porto of Pará", como primeiro passo, encampou todos os trapiches do litoral da cidade, estimulando a destruição dos mesmos e edificando em seus lugares o moderno cais de Belém.

Segundo dados coletados no site da ANTAQ (2016) o Decreto da Presidência da República nº 5.230, de 5 de outubro de 2004, publicado no Diário Oficial da União no dia 6 de outubro de 2004, estabeleceu a área do porto organizado de Belém.

I – pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Belém, quais sejam, ancoradouros, docas, cais e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, existentes na margem direita da Baía de Guajará, desde a extremidade sul do Mercado Ver-o-Peso até a ponta sudoeste da ilha de Caratateua, na foz do rio Pará e marítimas, contidas na poligonal do Porto Organizado, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias de circulação rodoviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Belém ou sob sua guarda e responsabilidade;

II – Pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como área de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público.

No site da CDP (2019) é explicado ainda que a legislação dos portos constitui responsabilidades, competindo à Autoridade Marítima ordenar a definição das limitações operacionais nos portos e terminais de sua jurisdição e as Administrações dos Portos ou Terminais incumbe determinar o limite da área sob sua responsabilidade para resultado de divulgação dos calados máximos recomendados,

nos acessos e velocidade de trânsito, bem como divulgar informações de dragagem e balizamento.

De tal modo, vale ressaltar que a legislação portuária que envolve e regulamenta as ações dos portos vai desde a esfera federal até a esfera municipal, sendo que é necessário levar em conta as regras e normatizações legais para que a empresa portuária trabalhe de acordo com o que foi estabelecido considerando a comunidade e suas particularidades, para que não venha ter seu trabalho paralisado.

### 2.2.3 Definição do porto de Miritituba, Itaituba-PA

O porto de Miritituba, situado na cidade de Itaituba, encontra-se em meio aos portos brasileiros e as empresas que nele atuam são qualificadas como Estação de Transbordo de Cargas (ETC), que de acordo com a Lei 12.815/2013, se refere a instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e usada em circulação de passageiros, em movimento ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou originárias de transporte aquaviário.

Os portos em Miritituba atendem a lei municipal de Nº 2.308/2012, que confere a Zona Comercial, Industrial e Portuária (CZIP), destinada ao Parque Comercial, Industrial e Portuário do Distrito de Miritituba, prevista para a construção de estabelecimentos comerciais, industriais e portuárias com áreas de estacionamento e acessos para implantação de indústrias, comércios de mercadorias e de prestação de serviços, portos de transbordos, transportadoras, oficinas, escritórios e edificações correlatas, visando o desenvolvimento econômico e a geração de emprego e renda (VIDAL, 2019, p. 36).

É importante observar que, o porto em Miritituba exhibe diversas utilidades em relação ao crescimento local, ainda que seja importante a vistoria para seu legítimo funcionamento. Elucida-se que a lei acima citada, estabelece os campos de comércios e residências, o de preservação ambiental, o de apoio à atividade portuária, a de atividade industrial e portuária, destaca também a extensão urbana, além de frisar o desenvolvimento sustentável, as construções cogitadas para Zona Comercial, Industrial e Portuária – ZCIP, que precisam passar indispensavelmente, por procedimentos de licenciamento dos órgãos de proteção ambiental, com o intuito de ponderar as transformações ocorridas pela implementação dos projetos, e garantir as atividades com o objetivo de minimizar ou eliminar acontecimentos adversos que possam causar impactos ambientais adversos ao meio natural (VIDAL, 2019).

Tanto os portos de Miritituba, quanto os demais portos da região oeste do Pará, sustentam a política de logística do agronegócio brasileiro, denominado Arco Norte, que escoia principalmente os *commodities* agrícolas da região centro oeste do Brasil. No entanto, a partir da análise do grande investimento em infraestrutura no setor portuário, faz-se necessário compreender de que forma a geração de emprego e renda está sendo conectada aos negócios dos portos em Miritituba, já que tais iniciativas trazem transformações em todas as áreas da comunidade, seja social, cultural e/ou econômica uma vez que são empreendimentos de grande porte, numa área de recursos naturais tão rica e sendo tão explorada e modificada em todos os sentidos, como a região amazônica.

### **2.3 Principais aspectos e relações da atividade portuária com o meio ambiente**

De acordo com a resolução número 306 do CONAMA (2002, p. 760): “meio ambiente é o conjunto de condições, leis, influência e interações de ordem física, química, biológica, social, cultural e urbanística, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. Deste modo, compreende-se que a sociedade como um todo é responsável pelo cuidado com o meio ambiente, assim, se faz necessário atuar da melhor maneira possível para não o modificar de forma negativa, já que isso incluirá implicações para a qualidade de vida da atual e das futuras gerações.

No entanto, a busca por um desenvolvimento constante no setor industrial tem ocasionado mudanças em várias comunidades que possuem um potencial em recursos naturais, que acabam sendo os produtos mais cobiçados por grandes empresas. Assim, entre estas pode-se citar as atividades portuárias que tem crescimento fortemente nos últimos anos, visto que o modal fluvial em estudo foi apontado como economicamente viável, eficiente, exige menos investimentos nas fases de implantação e manutenção, acarretando baixo-impacto ambiental relativamente aos demais modais (LIMA; SILVA; SILVA, 2007).

Os impactos da atividade portuária no meio ambiente são decorrentes da implantação da infraestrutura portuárias e da utilização dessa infraestrutura para o trânsito de cargas. Segundo Vasconcelos (2014) o cenário do setor portuário mostra um cenário de intensa transformação, cujos impactos ambientais e socioeconômicos precisam ser analisados minuciosamente.

É notório o reconhecimento de que as instalações e as atividades portuárias trazem impacto negativo tanto direto quanto indireto sobre o meio ambiente no qual se inserem, trazendo alterações geoeconômicas substanciais. Como descreve Vasconcelos (2014, p. 67): “é tecnologicamente impossível construir e operar um porto sem interferir na dinâmica dos ecossistemas que integram e circundam o sítio ambiental no qual se inserem as instalações portuárias e se desenvolvem suas atividades”.

Compreende-se deste modo que, diante de qualquer interferência humana no meio ambiente, trará algum tipo de implicação, como mudanças no habitat de animais e aspectos de vida de pessoas que residem nas proximidades. No entanto, estas podem ser amenizadas se houver um estudo sobre as mudanças que gerarão na localidade afetada, pois só de ter uma movimentação em relação aos transportes em uma determinada localidade que antes não tinha, já interfere na rotina e no modo de vida de seus habitantes.

Hofmann (2015, p. 21) explica que os principais impactos adversos causados pela implantação dos portos são:

A alteração da linha de costa, alteração do padrão hidrológico e da dinâmica sedimentar, destruição ou alteração de áreas naturais costeiras (habitats, ecossistemas), supressão de vegetação, modificação no regime e alteração no fundo dos corpos d'água, poluição da água, do solo, do subsolo e do ar.

A autora complementa que a operação portuária, por sua vez, provoca adulteração da qualidade da água, poluição do ar por emissão de gases e partículas sólidas, agitações diversas devido ao trânsito de veículos carregados em ambientes urbanos, geração de odores, alteração da paisagem, geração de barulhos em ambientes urbanos, intervenções na fauna e flora, interação com outras atividades (pesca, turismo, aquicultura, recreação etc.), atração de vetores de doenças (ratos, pombos etc.), introdução de espécies exóticas, entre outros.

Porém, Hofmann (2015, p. 22) esclarece ainda que:

Não só de impactos negativos se caracteriza um porto, a indução do desenvolvimento local e regional, se bem organizada, traz impactos positivos principalmente nos aspectos socioeconômicos. Há relatos de casos bem sucedidos de inserção de mão-de-obra local na atividade portuária depois de um programa de capacitação, o que leva pescadores a mudarem de profissão e melhorarem suas condições de vida.

De tal modo, Hofmann (2015) traz o contraste dos pontos positivos e negativos em relação à implementação e instalação de portos, demonstrando que todo projeto

pode ter sucesso se bem planejado e executado. Porém, vale ressaltar que, para qualquer forma de desenvolvimento, seja implantação de empresas ou reestruturação do meio natural, faz-se necessária a participação de órgãos governamentais para regulamentação das atividades a serem desenvolvidas, assim como a implementação de políticas públicas, com intuito de amenizar os impactos causados.

Sánchez (2008) explica que deve ser considerado impacto positivo aquele fator que no momento provocado é reaproveitado, reciclado ou aquele que minimiza, previne a geração de um impacto negativo.

Observa-se, de tal modo, que a instalação de um porto em uma localidade pode trazer novas opções de trabalho e renda, como citado pela autora é necessário que as empresas ao estabelecerem seu planejamento para implantação em uma comunidade, juntamente com o governo, busque avaliar as possibilidades de empregabilidade da mão-de-obra local, já que tal mudança influencia drasticamente no modo de viver de seus habitantes.

Planos de desenvolvimento econômico e social podem ser implementados dentro deste processo já que, antes de se instalarem, as empresas precisam promover audiências públicas para consulta da sociedade e exposição do projeto de inserção da empresa na localidade, assim estas estabelecem compromissos junto a sociedade e ao governo em relação as contribuições e benefícios que esta trará a comunidade. Tais acordos são assinados nas atas das audiências públicas realizadas firmando o compromisso em contribuir com a comunidade na qual se instalará. Além dos trabalhos gerados de forma direta pela empresa, existe ainda os trabalhos indiretos e os informais, que oferecem aos moradores locais a oportunidade para geração de renda por meio de trabalhos informais, movimentando e fomentando a economia local (BORGES, 2013).

Segundo consta no site da ANTAQ (2019) para atender a finalidade a que se propõem, os portos, por meio do trânsito de cargas, apropriam-se dos ambientes de amplo valor natural (nos quais estão inseridos) sob o fator ecológico, motivo de imensa apreensão pela sociedade. Assim, incorporam para seu uso amplas faixas de território, em particular do meio aquático, ambientes que carecem ser resguardados das possíveis ou efetivas agressões inerentes aos empreendimentos e atividades portuários.

As atividades portuárias exercem relevante papel no desenvolvimento em geral, nesse contexto, essa acomodação demonstra bem a figura típica do chamado

“dano consentido”, que é caracterizado quando um processo impactante provoca um benefício social que não pode ser desconsiderado na avaliação da permissão da licença ambiental. Assim, o planejamento e a ação de gestão ambiental precisam ser focados para o controle e acompanhamento dos processos, tendo por objetivo manter nos níveis mínimos admissíveis o grau de interferência e de poluição do meio local e seu entorno.

Kitzmann, Asmus e Koehler (2014) explicam que os portos são lugares em que diversos impactos ambientais reais ou potenciais são notados com frequência. Eles podem apresentar um caráter positivo ou negativo, e comumente têm uma extensão considerável, já que compreendem procedimentos importantes, devido a sua amplitude e localização em áreas costeiras de alta importância ambiental. Impactos ambientais positivos podem ser explicados por uma casual melhoria na atividade pesqueira promovida pela instalação de um porto voltado para uma frota especializada, que possibilite colocar avanços tecnológicos adequados à gestão da atividade.

Igualmente, a instalação de um sistema portuário pode garantir a navegabilidade de um estuário pelo estabelecimento de molhes associados com programas de dragagem. Por outro lado, portos podem gerar importantes impactos ambientais negativos relacionados com a perda da qualidade ambiental (água, sedimentos ou ar), comprometimento da produção natural ou perda de valores cênicos em seu sítio de localização. A perda de qualidade pode ser produzida, por exemplo, por uma contaminação da água por vazamentos de combustíveis ou lubrificantes de navios ou pelo descarte de água de lastro. Problemas de produtividade podem ocorrer com um aumento da turbidez da água gerado pela atividade de dragagem, onde sedimentos em suspensão podem reter a luz solar necessária para a produção orgânica realizada pelo fitoplâncton (DIAS, 2013, p. 14).

No entanto, a relevância dos portos brasileiros para o crescimento econômico nacional e o fortalecimento das relações de comércio entre as nações são fatores estratégicos ao país, proporcionando a geração de novos empregos e o aumento da movimentação de cargas no país, além de colaborar também para a consolidação do setor de logística.

Desta forma, desde os primórdios das negociações comerciais, os portos como um elo da cadeia de produção, foram importantíssimos para a implementação de transformações expressivas no período do desenvolvimento das atividades portuárias, como por exemplo, a construção de ferrovias, expansão da malha viária, aumento dos sistemas de telefonia, energia, assim como também proporcionam mudanças ambientais e sociais em suas regiões. Como exemplo destas modificações

socioambientais, se pode citar a mobilidade populacional em virtude de novas chances de emprego e geração de renda, ampliação significativa das demandas em saúde pública, educação, saneamento, segurança e demais sistemas e atividades desenvolvidas a partir do porto (DIAS, 2013).

O mesmo autor comenta ainda que é válido ressaltar outras interações que acontecem em torno dos portos, sobretudo daqueles inseridos em grandes centros urbanos, em que colaboram expressivamente nas atividades e serviços oferecidos a uma sociedade, seja nos impactos ocasionados por meio do uso dinâmico das malhas viárias, assim como no uso dos territórios, tornando-se muitas vezes necessária uma readequação do espaço urbano.

De tal modo, faz-se necessário compreender que o sucesso no gerenciamento das questões ambientais em áreas portuárias depende de uma adequada classificação das ações nesses ambientes, tendo que concluir com a implantação de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) - que requer a afirmação de uma política ambiental para os portos, o reconhecimento das interfaces ambientais do porto, a efetivação da legislação ambiental, a internalização de organismos de gestão, a capacitação de pessoal e a estruturação de equipes de gestão e operação para a correta aplicação desses instrumentos, e o estudo dos custos ambientais relacionados ao porto (PORTO; TEIXEIRA, 2002).

No caso do estado do Pará, foram realizados estudos sobre as principais implicações portuárias para o meio ambiente, como aponta Lima (2013) em análise sobre os portos de Barcarena e de Abaetetuba em que foram identificados pontos referentes a respeito da qualidade das águas de consumo humano, que em toda região apresenta problemas nas avaliações microbiológicas, físico-químicas e pontualmente são observados aumentos nos níveis de metais e que em drenagens onde ocorrem acidentes ambientais há evidências de acúmulo de metais tóxicos nos sedimentos de fundo.

Lima (2013) explica ainda que na fase de construção do porto geralmente ocorre grande movimentação de equipamentos e caminhões pesados havendo certamente este acréscimo na quantidade de veículos acarretará em impactos nas vias de transporte e na vida dos usuários, e isso também ocorreu nas comunidades envolvidas no estudo.

Assim, grandes empreendimentos, principalmente no setor portuário, trazem grandes implicações para comunidade em que serão instalados, no entanto o

processo de legalização e um bom estudo prévio dos impactos subsequentes podem amenizar tais mudanças, uma vez que o crescimento das cidades e o processo de desenvolvimento urbano e industrial tem invadido a sociedade e muitas vezes comprometido as futuras gerações.

## **2.4 Geração de emprego e renda**

O mercado de trabalho passa por fortes modificações, ocasionadas pelo processo de globalização e pelo progresso tecnológico que têm invadido a vida das pessoas de forma intensa e marcante. Assim, faz-se necessário discutir a relação entre a tecnologia, a globalização, a geração de renda, o emprego e o desemprego. Visto que muitos estão sendo os problemas socioeconômicos em torno de tais transformações (MARTINS, 2006).

A autora afirma ainda que a globalização consiste no processo de desenvolvimento da economia com abertura de mercados entre vários países que permite uma expansão das negociações, visando um crescimento uniforme entre todos os envolvidos, como um processo de integração econômica.

Para Ianni (1999), a globalização promulga um novo ciclo de ampliação do capitalismo, de abrangência mundial, como modo de produção e processo civilizatório, compreendendo largamente nações e nacionalidades, regimes políticos, classes sociais, economias, culturas e civilizações. Foi justamente este caráter abrangente da globalização que facilitou a composição de estratégias globais dos grupos empresariais baseados especialmente no desenvolvimento de processos de inovação, a introdução de novas formas de organização industrial e a alteração do sistema de organização de produção.

Martins (2006) coloca ainda que muitos países em desenvolvimento demonstram baixa atuação econômica decorrente das aceleradas modificações no sentido de resguardar seu mercado e ainda participar do processo de globalização, abrindo suas fronteiras econômicas, instigando a entrada de investimentos estrangeiros e reduzindo o papel do Estado.

A evolução tecnológica e a facilidade de negociação entre os países podem ser consideradas como fatores primordiais para a geração de emprego e renda, no entanto, ao observar o mercado brasileiro, nota-se uma desestruturação econômica e uma divisão de renda de forma desequilibrada no conceito de quantas pessoas

encontra-se a baixa da linha da pobreza e quantos estão em um patamar de estabilidade financeira e social (MARTINS, 2006).

Segundo Silva (2000) houve um aumento dos países detentores de tecnologia que, com custos de produção mínimos ligados a baixos salários, mão de obra barata e condições subumanas de produção, conseguem produzir em grande escala produtos de baixa qualidade a preços altamente competitivos em relação a outros produtos disponíveis no mercado, como é o caso de países como a China, Coréia, Tailândia e Malásia. Esse fato tem provocado grandes prejuízos para os pequenos empresários pela impossibilidade de competirem com o baixo preço dos produtos importados desses países, gerando ainda mais desemprego.

Hoffman (2001) afirma que em mensurações internacionais, os países latino-americanos de forma genérica, e mais individualmente o Brasil, destacam-se pela grande desigualdade da distribuição da renda. Afirma-se que a origem de tal desigualdade teria de ser procurada na formação e evolução econômico-social das remotas colônias de Portugal e Espanha. Um fator importante foi a grande concentração da posse da terra, principalmente quando a economia desses países tinha como centro a produção e exportação de produtos primários. No Brasil pode-se frisar a intensa concentração da renda na economia açucareira colonial, que não nota-se nenhuma modificação de real significação na forma de organização da produção e mesmo na distribuição da renda.

O autor frisa ainda que, no início da década de 60, de forma genérica, dentro da oposição brasileira, a ideia de que as “reformas de base”, compreendendo uma vasta reforma agrária, seriam imprescindíveis para que a economia nacional pudesse ascender. De tal modo, unicamente com essas reformas seria possível criar um mercado nacional para uma produção crescente.

No entanto, ao observar a forma de organização econômica do país, verifica-se resquícios de políticas mal desenvolvidas e mal aplicadas, ou seja, políticas que não conseguiram abranger a real necessidade econômica, as ideias e planos poderiam até ser de “boa intenção”, mas ao tentarem colocar em prática nem sempre abarcavam as necessidades totais ficando descobertos alguns pontos. Assim o crescimento econômico do país acabou ficando conturbado, visto que muitas políticas públicas envolvem ações com intuito de desenvolvimento para as cidades, porém, ao relacionar tal processo com a geração de emprego e renda, nem sempre estão diretamente ligados.

Boyer (1988) *apud* Cacciамali *et al.* (1995, p. 169) descrevem que:

O crescimento econômico nos países industrializados nos anos 80, especialmente nos países europeus, vem gerando, comparativamente a todo o período pós-guerra, menos empregos. O elevado desemprego aberto — 27 milhões de indivíduos nos países da Organização de Cooperação para o Desenvolvimento Econômico (OCDE) em 1992, correspondente a 7,8% da população economicamente ativa (PEA), o crescimento de ocupações temporárias e/ou empregos com vínculos contratuais instáveis, a expansão da terceirização e a redução das jornadas diárias de trabalho estão apontando que o sistema produtivo não vem demandando trabalho assalariado suficiente para fornecer empregos estáveis em período integral para todos, ou seja, indicam a expansão do desemprego estrutural.

De tal modo, observa-se que o processo de crescimento econômico traz uma ideia errônea muitas vezes, sobre geração de emprego e renda para a região envolvida, conforme os autores acima, tal fato ocorrido nos anos 80, neste caso o crescimento econômico da época, trouxe impactos positivos e negativos, no entanto os negativos causaram maior repercussão social, no sentido inverso do que se esperava, como elevada taxa de desemprego, inchaços populacionais, inconstantes trabalhos temporários que afetaram o sistema produtivo de maneira que os novos trabalhos não eram fixos e que traziam insegurança e estabilidade financeira ao trabalhador, já que o mercado tinha uma demanda bem menor de pessoal.

Cacciамali *et al.* (1995) ainda explicam que existem pelo menos três esclarecimentos para o desemprego estrutural acontecido na década de 80. A primeira refere-se ao novo modelo de competição mundial controlado por empresas com sua sede nos países asiáticos, que consistem num baixíssimo custo de mão-de-obra, algumas vezes ajustado com tecnologia moderna e microeletrônica. A segunda é ao crescente emprego da tecnologia de informação e da microeletrônica à produção, que estimula altos rendimentos de produtividade. E a terceira elucidação consiste na aplicação de diferentes métodos de organização da produção e do trabalho, que vem ocasionando alterações intensas tanto na natureza como no significado do trabalho.

Os autores frisam que neste sentido o termo especialização funcional, não irá mais ser entendido como forma de especialidade particular do trabalhador em relação a produção de certo produto ou na realização de algum serviço, visto que estes podem ser melhorados com preparação e qualificação por meio de treinamentos continuados, mas está relacionado a habilidade de adaptação e retreinamento para suprir as mudanças que vão surgindo no contexto organizacional mais complexo com ferramentas tecnológicas que alteraram os métodos de trabalho tanto na produção

quanto na prestação de serviços, para o qual foram transferidas especializações humanas.

Outro fator para os problemas sociais e econômicos foi a tendência de declínio no trabalho na indústria de transformação, que chegou seguida da extinção de inúmeras profissões especializadas como ferramenteiro, carpinteiro, montadores, entre outros, que proporcionavam empregos de boa qualidade e o aumento das ocupações no setor terciário e nas atividades de escritório relacionadas, em geral, às mudanças no conteúdo de certas ocupações e cargos desses setores como datilógrafas, recepcionistas, controle de qualidade, etc. (HOFFAMAM, 2001)

De tal modo muitas profissões passaram a ter caráter provisório, tendo em vista que as transformações tecnológicas aceleradas impondo retreinamentos contínuos. Assim, os empregos e as posições sociais deles decorrentes são mutáveis, e dificilmente aferem ao indivíduo o sentimento de pertencer a um grupo definido, ou de ter um lugar seguro na sociedade. Este fator torna as pessoas mais autônomas e individualistas, e implica, dadas as incertezas da sociedade, as pessoas buscarem sua identidade fora do local do trabalho (CACCIAMALI *et al.*, 1995).

Assim sendo, os níveis de desemprego, as novas sistemáticas de relações capital-trabalho por empresas e o aparecimento de atividades econômicas ancoradas na nova tecnologia em locais sem tradição sindical são os principais motivos. No sentido de reverter essa tendência, tais organizações não podem continuar se centrando apenas na defesa das condições de trabalho e dos salários, vista a própria perda de relevância concernente do trabalho nos processos de individuação e de identificação social.

#### 2.4.1 Geração de renda, emprego direto e indireto e economia informal

As discussões acerca da geração de renda e a compreensão de empregos diretos e indiretos têm aumentado nos últimos tempos, visto que o número de pessoas que tem buscado alternativas de fonte de trabalho indiretamente tem crescido, já que nem sempre o mercado formal consegue atender a demanda social (MORAIS, 2012).

Urani (1995, p. 12) frisa que no mercado brasileiro, “possuir um emprego com carteira assinada significa entre outras coisas, ter direito ao salário mínimo, uma jornada de trabalho fixo, férias remuneradas, previdência social “. De tal modo, esta realidade tem sido modificada ao longo das transformações de mercado, atualmente

as pessoas estão deixando este desejo de ser trabalhador assalariado e tem partido para a opção de trabalhar por conta própria.

O autor acima citado (1995) comenta ainda que os empregados sem carteira assinada também comercializam trabalho, porém seus contratos não estão embasados na legislação e, geralmente, são mais frágeis que os dos que possuem carteira assinada. Já o segmento composto por trabalhadores autônomos, se distingue por um alto grau de competitividade, estes por sua vez não vendem trabalho, mas comercializam bens e serviços que podem ser considerados substitutos imperfeitos dos que são produzidos ou comercializados pelo setor moderno da economia.

Portanto, o foco deste tópico é a compreensão sobre empregos diretos e indiretos, abordando ainda emprego efeito-renda e informalidade assim como a importância e efetividade de cada um. Najberg e Pereira (2004) conceituam emprego direto como aquele que corresponde à mão-de-obra solicitada pelo setor onde se observa o aumento de produção. Por exemplo, um aumento de demanda por vestuário estimulará as empresas do setor a alargarem sua produção, de maneira a acolher esse crescimento de procura, contratando novos trabalhadores.

Entretanto, o emprego indireto está ligado aos postos de trabalho que nascem nos setores que constituem a cadeia produtiva, uma vez que a produção de um bem final instiga a produção de todos os insumos necessários à sua produção. No exemplo anterior, para que sejam produzidas mais roupas, é preciso a produção de fios e algodão, entre outros produtos, instigando o setor têxtil e a agricultura e gerando novos postos de trabalho nesses setores. Desse modo, um aumento de demanda em um setor específico (no caso Vestuário) provoca um aumento de produção não apenas do setor, mas ao longo de toda a cadeia produtiva (NAJBERG; IKEDA, 1999).

É importante frisar deste modo que os setores da economia são reciprocamente dependentes: dada uma certa tecnologia, não é possível produzir mais automóveis se não forem fabricados anteriormente mais ferro ou borracha, por exemplo. Havendo um incentivo que beneficie o setor de automóveis, indiretamente também estarão sendo beneficiados os setores que fornecem as matérias-primas necessárias para a fabricação desses bens realimentando todo o processo de geração de emprego novamente (NAJBERG; IKEDA, 1999).

De tal forma, é relevante compreender o processo de emprego efeito-renda, em que Najberg e Pereira (2004) comentam que emprego efeito-renda é aquele obtido

a partir da transformação da renda dos trabalhadores e empresários em consumo, ou seja, uma parcela da receita das empresas levantada a partir da venda de produtos e serviços se transforma, com o pagamento de salários, em renda dos trabalhadores e dos empresários. Ambos gastam parte de sua renda comprando bens e serviços diversos, segundo seu perfil de consumo, estimulando a produção de um conjunto de setores e realimentando o processo de geração de emprego.

Pode-se constatar que cada setor tem especialidades individuais em relação à amplitude de mão-de-obra, e frequentemente as implicações do emprego indireto e do efeito renda, no total de emprego gerado, são mais significativos do que os efeitos diretos. Como por exemplo, os setores que compõem a Agroindústria, que, apesar de não demandarem diretamente muita mão-de-obra, estão entre os que mais geram emprego indireto. Por exemplo, para que seja possível aumentar a produção da Indústria do Café, supondo contínua a dimensão de importados na sua cadeia produtiva, é necessário aumentar a produção de uma série de setores, entre eles agropecuária, transportes, refino de petróleo e comércio. O mesmo raciocínio deve ser feito em relação ao emprego gerado pela incorporação do efeito renda (NAJBERG; PEREIRA, 2004).

Outro fator influente no mercado como fonte de renda que têm crescido nos últimos tempos é a economia informal. Esta tornou-se um optativo como fonte de renda para aqueles que não conseguem se ajustar às exigências do parque produtivo de uma localidade. É caracterizada por muitos estudiosos, como o setor em que se desenvolve fora do campo industrial moderno, tendo muitas vezes características de subsistência, já que as pessoas que recorrem à mesma geralmente o fazem devido à falta de oportunidades no mercado de trabalho (MORAES, 2012).

A economia informal ganhou grande destaque na mídia nacional no fim do século XX. O termo informal pode apresentar distintos acontecimentos que vão desde evasão e sonegação fiscal, terceirização, comércio de rua e até trabalhador avulso (MORAES, 2012). O autor comenta ainda que os empregados sem carteira assinada também comercializam trabalho, porém seus contratos não estão embasados na legislação e, geralmente, são mais frágeis que os dos que possuem carteira assinada.

Nos dias atuais, é notável que a economia informal vem cada vez mais crescendo, especialmente no Brasil, onde um grande número de pessoas cada vez mais tem procurado pelo trabalho no mercado autônomo, sem carteira de trabalho as prerrogativas dos trabalhadores celetistas (ALBUQUERQUE, 2010).

No Brasil, são vários os motivos que os trabalhadores encontram para se manter no mercado informal de trabalho: crises econômicas, a grande concorrência entre os trabalhadores, baixos salários e, até mesmo, a falta de qualificação do candidato a um emprego, mas sobretudo a altíssima carga tributária. Isso faz com que, a parcela da população economicamente com baixos rendimentos seja a mais afetada. Todos esses motivos leva o trabalhador ao mercado informal, pois os mesmo precisa sustentar a família de alguma forma (OLIVEIRA; FORTE, 2015).

A partir do envio da proposta ao Congresso Nacional, onde já estava em trâmite o projeto da Lei Geral das Micro e Pequenas Empresas, Lei nº 123, de 14 de dezembro de 2006, incluiu-se, por meio do art. 68 o conceito de Empresário Individual. Mas foi somente depois da publicação da Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008 (vigorando em 1º de janeiro de 2009), que a figura do Microempreendedor Individual foi instituída e regulamentada no Brasil (MORAES, 2005, p. 2).

A criação da Lei Complementar nº 128/2008 foi um fato marcante na vida do empreendedor individual, ela veio para dar oportunidade de legalização para milhões de trabalhadores que tinham um pequeno negócio e viviam na clandestinidade, eram pessoas que não tinham nenhum tipo de segurança com referência a comercialização dos seus produtos ou prestação de serviços, não tinham nenhum benefício fiscal, previdenciário ou, até mesmo, ter acesso ao crédito, não podiam vender para um Órgão Público, porque não tinha nota fiscal, ou CNPJ, com a criação da Lei essa pessoas passaram a ter mais dignidade (MORAES, 2005).

Verifica-se que muitas pessoas entram no trabalho informal por necessidade aceitando qualquer trabalho mesmo que não haja garantias e proteção trabalhista e trabalhando por conta própria como forma de garantir o sustento da família, entretanto essa forma de trabalho é ilícita uma vez que não existe o recolhimento de impostos e a regularização jurídica (ALBUQUERQUE, 2010).

Moraes (2005) comentam que as leis trabalhistas brasileiras, trazem segurança e garantias para os trabalhadores formais, ou seja aqueles que são registrados na carteira de trabalho pelas empresas. E apesar de alguns empresários acharem muito protecionista, porém se faz necessária para assegurar a proteção do trabalhador. As empresas reclamam muito da sua alta carga tributária e dizem que gera grandes dificuldades para que se contrate trabalhadores. Além do mais com o advento da tecnologia muitos postos de trabalho humano foram substituídos por sistemas informatizados, a crise financeira, a corrupção fez o número de desempregados

umentar consideravelmente assim a informalidade é uma saída para trabalhadores buscarem sua renda.

## 2.5 Relação entre trabalho e emprego

### 2.5.1 Características do mercado de trabalho brasileiro e o desemprego

O emprego urbano no Brasil dos anos 90 apresenta uma ocorrência de disparidade decorrente tanto da reestruturação de sua economia nos novos padrões de produção e do comércio internacional, como de desemprego estrutural deixado e não resolvido do passado.

Segundo Lacerda e Cacciamali (1992, p. 172):

O início dos anos 80 (1981-83) caracterizou-se por uma forte recessão acompanhada de uma elevada retração da ocupação em geral e do emprego formal assalariado registrado, que entre 1980 e 1983 diminuiu cerca de 6%. Na indústria de transformação, essa queda foi de aproximadamente 16,45% e na construção civil, de quase 38%. Nesses anos, a perda de posição da indústria de transformação e da construção civil é, em parte, compensada pelo crescimento do emprego na administração pública, cerca de 16%.

Os autores consultados comentam ainda que o emprego formal assalariado registrado é percebido como o emprego remunerado gerado por uma empresa caracteristicamente capitalista e com contrato formal de trabalho, ou seja, registro em carteira de trabalho. O reconhecimento popular para este tipo de ocupação é de emprego fichado.

É importante frisar que a distribuição espacial da população trabalhadora com/sem registro em carteira de trabalho era muito desigual. Os empregados registrados representavam 59% (cinquenta e nove por cento) do total, sendo que no Sudeste esse percentual atingia 66% (sessenta e seis por cento), enquanto na região Nordeste ficava restrito a 41% (quarenta e um por cento) (CACCIAMALI,1993).

Ao longo de toda a década de 80 o crescimento do emprego público no país foi sempre maior à evolução do setor formal e registrado. Do total de 2,7 milhões de empregos gerados entre 1980 e 1988, cerca de 1,6 milhão (59,2%) foram criados na administração pública. Tal acontecimento ocorreu com maior intensidade nas esferas estadual e municipal, e nas regiões menos desenvolvidas do país em que as taxas de crescimento anuais médias foram da ordem de 9,5% na região Norte, 8,0% no Nordeste e 6,9% no Centro-Oeste. Isto sugere que diante o adensamento da crise

econômica e durante uma etapa de abertura política, os governos subnacionais passaram a assumir um papel ativo e anticíclico de geração de emprego. Se, por um lado, tal alternativa contribuiu para atenuar problemas sociais, manter níveis de renda e ampliar a oferta de serviços, por outro, não se pode desconsiderar que houve, também, além do agravamento nas finanças públicas estaduais/municipais, a manutenção de uma prática clientelista (LACERDA; CACCIAMALI, 1992).

Informações recentes mostram que, nesta década, o fenômeno do desemprego urbano passa a destacar-se sobre os demais, atingindo percentuais inéditos em todas as regiões metropolitanas brasileiras. Nessas circunstâncias, torna-se indispensável que sejam intensificadas avaliações alternativas para enfrentar o agravamento da crise social, o que passa, necessariamente, por uma ampla revisão do aparato estatal, tomado em termos de suas agências de intervenção e de suas políticas públicas.

O mercado de trabalho no Brasil apresenta uma diferenciação, estrutural e regional, que deve ser atendida por políticas múltiplas e específicas. Ora, como o fenômeno do elevado nível de desemprego aberto não é um fenômeno passageiro, tal como já não eram os perversos níveis de marginalidade e pobreza absoluta, é certo que a intervenção do setor público nos mercados de trabalho precisa receber uma prioridade maior na agenda governamental (CACCIAMALI *et al.*, 1995).

Assim, nota-se que as mudanças que abrangem o mercado de trabalho foram as que mais consequências produziram em marcos de crescimento das taxas de desemprego, flexibilização dos processos e relações de trabalho, gerando novos modelos de organização da produção, especialmente por inovações tecnológicas e organizacionais, pela privatização do setor público, entre outras. Deste modo, a consequência dessas modificações na vida dos trabalhadores expressa-se pelo desemprego, pelo aumento da informalidade, pela necessidade de se submeter a trabalhos precários, incertos e insalubres, quase sempre seguidos de processos de empobrecimento e fragilização desses.

### 2.5.2 Características dos trabalhos portuários

Com relação à mão de obra dos trabalhadores portuários pouco se inovou com a nova regulamentação do setor portuário brasileiro e praticamente foram mantidos os mesmos preceitos da Lei 8.630/93, agora revogada (BRASIL, 2015). Com isso, toda e qualquer contratação de portuários será obrigatoriamente precedida de

negociação coletiva com sindicatos que representam os trabalhadores, como citado na NLP:

[...] Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; [...]”. (BRASIL, LEI 12.815, 05/06/2013).

Antes o TPA -Trabalhador Portuário Avulso, ganhava pelo dia de serviço, como se fosse um autônomo, sendo que o valor pago era determinado por meio de um acordo entre os sindicatos dos operários e dos operadores. Contudo, com a nova lei dos portos, as empresas, os terminais portuários particulares, tiveram a possibilidade de contratar mão de obra pelo regime da CLT.

Sendo assim, os portuários começaram a receber um salário fixo com registro em carteira, igualmente a outros trabalhadores. Isso produz investimento na capacitação e na multifuncionalidade do trabalhador portuário; maior proteção social aos trabalhadores por meio de medidas como a aposentadoria especial; renda mínima, conforme previsão da Convenção 137 da OIT -Organização Internacional do Trabalho, e a concessão de benefício assistencial aos trabalhadores portuários avulsos com mais de sessenta anos.

No entanto, segundo a NLP -Nova Lei dos Portos, existe a probabilidade do trabalho portuário ser desempenhado sob duplicidade de regimes de prestação de serviço, trabalho avulso ou contratação mediante vínculo empregatício por prazo indeterminado. O operador portuário que se emprega da mão de obra do TPA, caso opte pela contratação de trabalhadores conforme vínculo, é obrigado a ofertar as vagas aos trabalhadores avulsos registrados junto ao OGMO -Órgão Gestor de Mão de Obra.

Há a possibilidade do trabalhador portuário não aceitar e recusar-se a ocupar as vagas oferecidas, visto que pode perder a proteção à classe dos avulsos, já que o trabalho com carteira assinada para os sindicatos portuários poderia enfraquecer a classe, diminuir a demanda de trabalho e tirar a liberdade do trabalhador avulso de se candidatar ao trabalho nos dias e horários a seu critério (SANTOS, 2013).

Outra previsão da NLP procura a qualificação do trabalhador portuário instituindo regras para sua formação profissional, com a implementação da chamada multifuncionalidade do trabalhador. Isto já acontece nos mais modernos portos da Europa, onde o trabalhador é habilitado para executar todas as funções abrangidas

pelo trabalho portuário, e não apenas uma específica, acrescentando assim a oportunidade de emprego.

[...] Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas [...] (BRASIL, LEI 12.815, 05/06/2013).

Frisa-se ainda os guardas portuários, responsáveis pela segurança dos espaços portuários, que tiveram sua classificação do trabalho modificada, com isto é removida a determinação pela terceirização do serviço pela Medida Provisória 595/2012, e estes começam a ser incorporados como trabalhadores portuários, podendo assim fazer parte e ser representados por associações sindicais. Estas alterações devem justamente aumentar a competitividade no setor com a redução do preço da movimentação de carga (BRASIL, 2007).

De tal modo, o crescimento das cidades tem influenciado de forma intensa na maneira de viver da sociedade, uma vez que o meio ambiente tem sido utilizado para alimentar os padrões de vida, relacionando qualidade de vida ao processo de desenvolvimento. No entanto, essa ideia de desenvolvimento está intimamente ligada ao conceito de exploração de recursos naturais e transformação em produtos e melhoramento em serviços para atender aos desejos e necessidades dos indivíduos, assim o surgimento de vários tipos de empresas inclusive no setor básico, como transporte, saúde, educação, entre outros, tem agitado pequenas comunidades que geralmente são alvos de instalações de grandes empreendimentos.

Por sua vez, o Governo contribui neste sentido por meio do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, que tem propiciado a criação e implantação de grandes projetos, principalmente na região Norte do país, como é o objeto desse estudo, em especial a região sudoeste do Pará que tem recebido grandes projetos voltados para área de transporte como a instalação de empresas portuárias que tem ocasionado intensas transformações nos cenários econômico, social e ambiental.

Os argumentos sobre o transporte de cargas pelos rios (hidrovias) é que este é mais barato e menos poluidor que o rodoviário, além de apresentar menos risco de acidentes e de roubos de cargas. Assim, o modal rodoviário seria menos solicitado e eliminar-se-ia o incentivo ao desmatamento representado pela construção de novas rodovias. E outro fator apresentado é a geração de empregos provisórios e

permanentes, a qualificação da mão-de-obra local, a geração de renda e impostos para os municípios envolvidos, além das parcerias previstas com as instituições da região que poderão contribuir para o desenvolvimento local e proporcionar melhores condições de vida para a população.

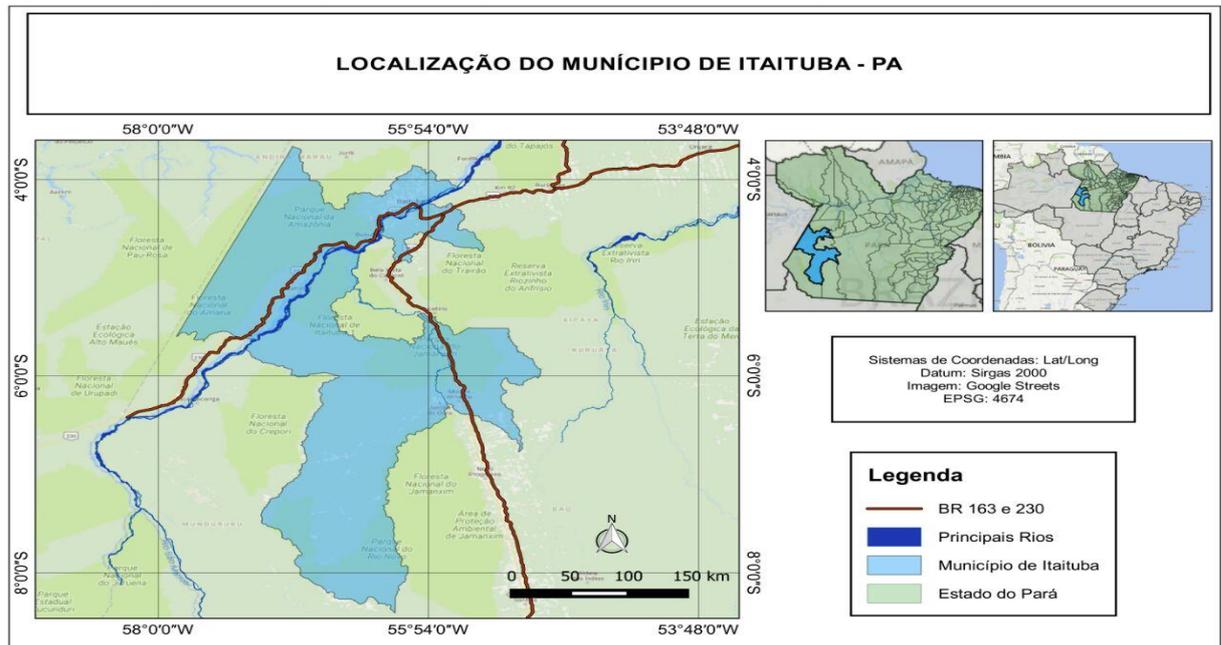
### 3 MATERIAIS E MÉTODOS

#### 3.1 Lócus da pesquisa

A área de estudo corresponde à localidade de Miritituba, que integra o município de Itaituba, conforme Figura 3. O município está situado na mesorregião do Sudoeste Paraense, a uma latitude  $04^{\circ}16'34''$  S e a uma longitude  $55^{\circ}59'01''$  W (Figura 03). Pelo município, incidem as BR-163 e BR-230, dispendo de acesso fluvial pelo rio Tapajós e acesso aéreo pelo aeroporto regional. À margem esquerda do rio Tapajós posiciona-se a cidade de Itaituba e à margem direita situa-se a localidade de Miritituba.

A população estimada em 2019 é de 101.247 pessoas habitantes (IBGE, 2019) em Itaituba. O distrito de Miritituba tem uma população estimada de 5.996 pessoas, segundo dados coletados no posto de saúde da comunidade com base em um levantamento realizado por Agentes Comunitários de Saúde do distrito em 2019.

Figura 3 - Mapa de localização do município de Itaituba-PA, com relação ao estado do Pará e ao Brasil.



Fonte: Vidal (2019, p. 40).

O estudo apresentado pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Consultoria Legislativa sobre o “Arco Norte: um desafio logístico”, ressaltou que o uso dos modais rodoviário e fluvial em conjunto mostra-se como a alternativa mais favorável em termos de infraestrutura, de custo de frete, economia e tempo, sendo ainda menos impactante que a alternativa atual, que é escoar por caminhão até os

portos do sul-sudeste. Assim a implantação do porto de Miritituba trouxe uma nova possibilidade de expansão de logística no Brasil (BRASIL, 2016).

### 3.1.1 Itaituba como município pólo para o desenvolvimento local

O município de Itaituba foi fundado pelo português Joaquim Caetano Correa em 15 de dezembro de 1856. O nome da cidade é originário da língua Tupy Guarani, que significa, *Ita*=Pedra, *I*=Pequena, *Tuba*=Abundância, que traduzindo, seria lugar de pedra miúda, devido à beira do rio ter muitos pedregulhos (ITAITUBA, 2019).

Joaquim Caetano Corrêa chegou ao município no ano de 1836, trazendo em sua companhia sua esposa Francisca Maria, da aldeia de Uxituba em Santarenzinho, e teve vários filhos com ela. Devido à insistência para a desbravação ganhou do governador do Grão-Pará, o título de diretor dos Munduruku, o qual mandava balanços para a capital paraense descrevendo a quantia de índios existentes na região e sua produção (ITAITUBA, 2019).

Observa-se que Joaquim Caetano Correa (Figura 4) teve grande importância na história da formação não só deste município, mas de toda região do Estado do Pará, participando das atividades políticas e das atividades de exploração e exportação dos produtos que eram cultivados nestas terras.

Figura 4 - Tenente Coronel Joaquim Caetano Correa.



Fonte: <http://hierofantedochao.s.blogspot.com.br/>

O acesso ao município pode ser realizado por vias aéreas e por vias terrestres que incluem as rodovias BR-163 (Rodovia Cuiabá-Santarém) e BR-230 (Transamazônica), e via aquática, através do Rio Tapajós. O município de Itaituba,

entre meados da década de 1980 e início da década de 1990, tinha sua economia intensamente baseada na extração do ouro no Vale do Tapajós, maior região aurífera do oeste paraense. Nesta temporada, estima-se que tenham sido exploradas da região mais de 500 toneladas de ouro (ALMEIDA, 2012).

Observa-se que atualmente, o ouro ainda vem sendo o principal comércio para circulação de dinheiro na cidade, tendo ainda muitos garimpos abertos. As compras de ouro tiveram um crescimento muito forte neste último ano, demonstrando assim, que a extração deste minério, é de suma importância para a economia da cidade.

No entanto, notou-se também um crescimento desordenado da cidade, com um expressivo aumento da pobreza em áreas periféricas, bem como uma grande degradação ambiental originada pelo mercúrio. Com o declínio da exploração do ouro (no início da década de 90), na cidade começou a surgir iniciativas de atividades ligadas principalmente ao setor agropecuário e madeireiro (ALMEIDA, 2012).

A extração do ouro trouxe uma grande circulação de dinheiro para a cidade, porém, esta atividade foi dada de forma irresponsável, o lucro dos garimpeiros eram gastos em coisas banais, como festas, prostituição, bebidas, entre outros. Foram poucos garimpeiros que buscaram fazer um bom investimento com seu ganho. Os que o fizeram, hoje possuem grande prestígio e respeito pela população. Os que não souberam investir o que ganharam, hoje possuem grandes histórias para compartilhar (ITAITUBA, 2019).

A cidade também apresenta um grande potencial para o turismo, nela são encontrados muitos pontos de muita beleza, que podem ser apreciados por todos os visitantes que passam por esta região. Dentre os pontos turísticos destacam-se cavernas, cachoeiras, águas minerais, o Parque Nacional da Amazônia que é uma reserva muito rica em fauna e flora, e muitas praias e ilhas que são encontradas ao longo do Rio Tapajós (ALMEIDA, 2012).

Outro meio de movimentação econômica na cidade de Itaituba se deu a partir de 2002, com estudos sobre a viabilidade da utilização do rio Tapajós para instalação de empreendimentos por meio de grandes projetos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do Governo Federal na Amazônia.

Em 2009 a Câmara Municipal de Itaituba recebeu o engenheiro Sandro Damazio, da Divisão de Projetos da Eletrobrás para o Tapajós, representante da Eletronorte que fez uma exposição pública dos projetos das hidrelétricas previstos para o rio Tapajós. A audiência que contou com a participação das autoridades locais

e regionais interessadas, os primeiros estudos de avaliação do potencial hidrelétrico da bacia do rio Tapajós foram realizados na década de 70 por organismo do Ministério de Minas e Energia em consequência da descoberta do potencial minerário da região. Estes estudos foram seguidos de algumas tentativas de realização de inventário hidrelétrico do rio Tapajós e seus afluentes nas décadas de 80 e 90, mas tornaram-se prioridade a partir de 2002. Tal inventário foi entregue pelo conjunto das empresas: Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A., Eletronorte e CNEC, em junho de 2008, tendo sido aprovado pela ANEEL em maio de 2009. Os estudos do inventário apontaram sete aproveitamentos hidrelétricos (CÂMARA MUNICIPAL DE ITAITUBA, 2009).

Um pouco mais à frente, continuando com a intenção de desenvolvimento da Amazônia, a partir do ano de 2012 outros tipos de empreendimentos voltaram seu olhar para região, levando em consideração que a cidade de Itaituba é banhada pelo rio Tapajós que possui uma ligação com os afluentes de Manaus(AM) e Belém(PA) que possibilitam uma linha de transporte diferenciada e muito utilizada desde a época do descobrimento do país, transporte fluvial (ALMEIDA, 2012).

O rio Tapajós é afluente da margem direita do rio Amazonas e nasce da confluência dos rios Juruena e Teles Pires, na divisa dos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso. Para chegar ao Amazonas ele percorre uma distância de 132 km e no município de Aramanaí atinge uma largura de 19 km (CÂMARA MUNICIPAL DE ITAITUBA, 2009).

Almeida (2012) afirma que o rio Tapajós é um dos recursos naturais mais utilizados pela população de Itaituba e de municípios vizinhos, sendo utilizado como via de transporte fluvial e como fonte de trabalho por meio da pesca. Uma vez que até certo tempo atrás era considerado um dos meios de sobrevivência da população que se dava por meio da venda de peixes e pesca para própria alimentação.

Com a proposta de desenvolvimento regional, o rio Tapajós passou a trazer uma nova perspectiva, neste caso a implantação de empresas portuárias no distrito de Miritituba. Sendo considerada como uma das vias de escoamento mais viável atualmente para o processo de exportação de mercadorias e alimentos, entre eles o comércio de grãos como soja, milho, entre outros. Trazendo uma nova característica sobre a economia local, que deixa de lado os ciclos de ouro e extrativismo, e passa a ter um mercado constituído por trabalhadores atuantes em empresas portuárias.

Assim, a movimentação do rio Tapajós por meio de hidrovias trouxe uma nova imagem a cidade de Itaituba, haja vista que este tipo de transporte engloba várias regiões dentro e fora do país. De tal modo, o distrito de Miritituba tem sofrido mudanças em seu meio social, econômico e ambiental, e alcançando uma visibilidade tanta nacional quanto internacional.

### 3.1.2 Distrito de Miritituba e o Processo de Instalação de Empresas Portuárias

Segundo relatos de moradores antigos da comunidade de Miritituba, o nome que deu origem ao Distrito era Uirixituba concedido pelo primeiro morador, levando em consideração que antigamente a região foi habitada por uma aldeia de índios Apiaká, e posteriormente por ribeirinhos que começaram a residir no local e devido à grande quantidade de palmeiras de Miriti existentes na região, estes começaram a utilizar para confeccionar artesanatos. A partir disto veio a junção dos nomes “Uirixituba e Miriti” para constituir a palavra Miritituba (ALMEIDA, 2012).

E devido à grande migração de colonos e garimpeiros para região, em busca de uma vida melhor para seus familiares, não só se formou Miritituba como várias outras comunidades. Com a grande explosão do ciclo do ouro tudo se deu sem menor controle do poder público da época. Porém, em Miritituba, assim como em outras localidades, que se formaram a partir desse “boom” da mineração, no que se refere a organização social. Isso pôde ser observado na falta de registros históricos, nos artigos dos órgãos competentes, sobre os acontecimentos desse período (ALMEIDA, 2012).

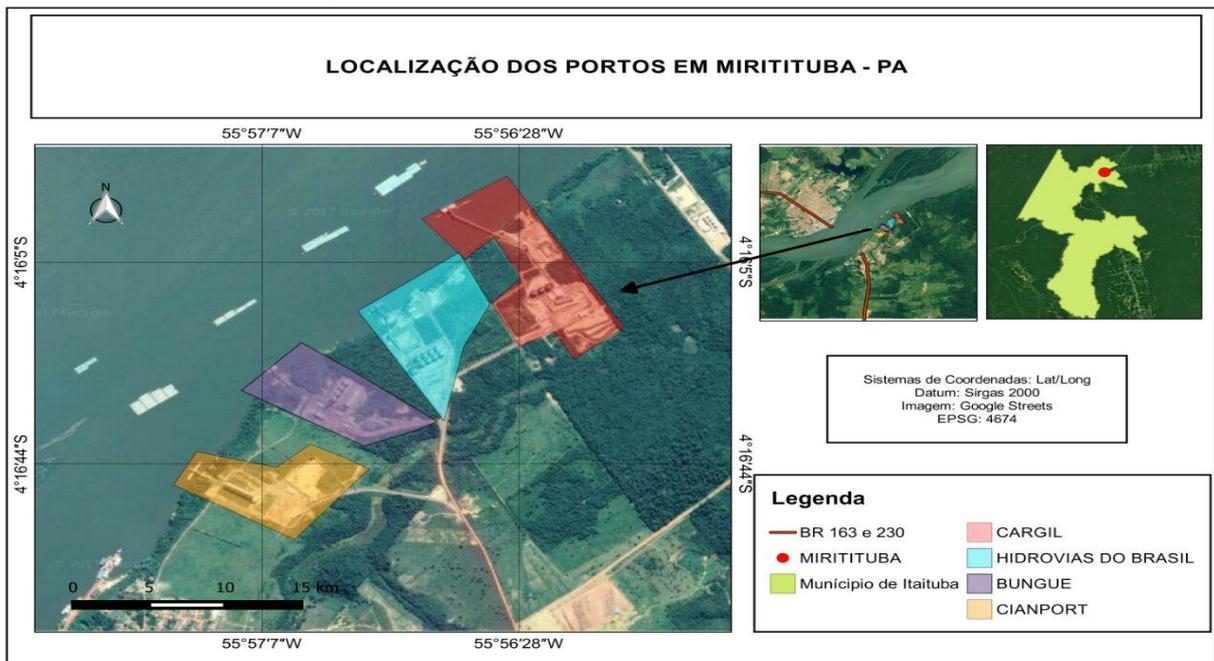
O distrito de Miritituba possui três escolas municipais de ensino fundamental, um destacamento da Polícia Militar, água encanada, com abastecimento realizado em parte, por água subterrânea, captada dos poços tipo amazonas e tubulares rasos, cuja água provem das aluviões do rio Tapajós, com profundidades de 5 a 15,00 metros. Miritituba praticamente não possui rede de esgoto, onde os dejetos dos domicílios são direcionados a fossas sépticas ou aos locais de drenagem de águas pluviais que são lançados no rio Tapajós (VIDAL, 2019).

No entanto, Miritituba veio a destacar-se no cenário econômico da região, a partir do ano de 2000, com a chegada de grandes empresas madeireiras para região, de tal modo que o ciclo de exploração de madeiras perdurou por vários anos, em que indivíduos vinham de todas as partes do município de Itaituba para desembarcar no

porto de Miritituba, com isso se instalaram no algumas empresas no Distrito como a Quatro Paus, a Soma, a SMH Laminados, UTC e também Amazônia Floresta, todas elas tendo destaque no cenário global (ALMEIDA, 2012).

Um pouco mais tarde, no ano de 2012, outras grandes empresas vieram a se instalar na região, agora empresas portuárias como BUNG, HIDROVIAS, CARGIL, entre outras Multinacionais. Neste contexto, o Distrito de Miritituba foi o escolhido por ser localizado à margem do Rio Tapajós, no município de Itaituba – Pará, já que estudos apontaram a viabilidade econômica de importação e exportação de grãos, entre outros produtos, por meio de hidrovias, muitas empresas que já atuavam nesse ramo, resolveram aderir a esta modalidade de escoação produtiva.

Figura 5 - Mapa de localização do distrito de Miritituba com relação à cidade de Itaituba.



Fonte: Vidal (2019, p. 40).

A figura 5 mostra a área construída dos portos em estudo ilustrando a localização de Miritituba em relação à cidade de Itaituba. O distrito foi o escolhido por sua localização geográfica, pois posiciona-se estrategicamente entre os portos de Santarém, Manaus e Barcarena, assim, beneficiando diretamente o maior produtor de grãos brasileiros, o Estado de Mato Grosso, pois a rota alternativa por meio da BR 163 (conhecida como Cuiabá – Santarém), até o porto de Miritituba, ao invés do porto de Santos-SP ou mesmo Paranaguá-PR, torna-se economicamente viável, pois existe economia de tempo e recursos financeiros (BORGES, 2013).

Segundo a CIANPORT - Companhia Norte de Navegação e Portos, a localização estratégica do município foi propícia a instalação da empresa, já que este é o primeiro entreposto onde se permite uma ação combinada dos modais rodoviário (Transamazônica e BR-163) e hidroviário (hidrovia Tapajós-Amazonas), além da ausência de infraestrutura portuária moderna e aparelhada para a movimentação de cargas na região e ainda apresentou a projeção de construção de outros empreendimentos portuários no local, auxiliando na busca por melhorias na infraestrutura regional de responsabilidade governamental e por fim o empreendimento está localizado dentro da Zona Comercial Industrial e Portuária (ZCIP), prevista no Plano Diretor do município (AMBIENTARE, 2012).

Conforme pode ser percebido na figura 5, a região onde se situa o porto de Miritituba possui uma relevância multimodal que a região preenche sobre o transporte de cargas no país, demonstrando as distintas fontes de acesso que permitem o escoamento de grãos, a partir dos acessos rodoviários pelas BR-163 e BR-230 e acesso fluvial pelo rio Tapajós (VIDAL, 2019).

Figura 6 - Estruturas montadas pelas empresas em Miritituba.



Fonte: <http://www.sinfra.mt.gov.br/-/5905683-visita-ao-porto-de-miritituba-pa-e-br-163>

A figura 6 apresenta as estruturas estabelecidas pelas empresas em Miritituba que trouxeram uma nova imagem para a comunidade, imagem esta relacionada ao progresso da região. Os empreendimentos estudados referem-se a empresas nacionais e multinacionais que começaram seus estudos de viabilidade para implementação na comunidade a partir de 2010 e foram se instalando e entrando em funcionamento ao longo da década.

Os terminais portuários instalados em Miritituba constituem o grupo dos portos de apoio e suporte operacional a distintos portos dos corredores multimodais do arco norte. Em meio aos portos que atuam na estação de transbordo na região em evidência, cita-se as empresas multinacionais: Bunge agora Unitapajós (fusão da Bunge com o grupo Amaggi), Cargill, e as empresas nacionais CIANPORT e Hidrovias do Brasil (VIDAL, 2019).

A empresa norte-americana *Bunge Limited* é uma empresa global com sede em *White Plains*, Nova York (EUA). No Brasil, a Bunge é uma das principais empresas de agronegócio e alimentos, emprega cerca de 17.000 (dezessete mil) funcionários, atua em originação de grãos e processamento de soja e trigo, na fabricação de produtos alimentícios e em serviços portuários. Desde 2006, atua também no segmento de açúcar e bioenergia (BUNGE, 2012).

Entre fábricas, usinas, moinhos, portos, centros de distribuição e silos, a Bunge compreende cerca de 100 (cem) unidades, distribuídas em 17 (dezessete) estados de todas as regiões brasileiras e no Distrito Federal, (BUNGE, 2012) e mais recentemente gerenciando os terminais portuários de Miritituba e Barcarena, e a distribuição de grãos por meio do Corredor Norte, no Estado do Pará (VIDAL, 2019).

Com sede global em Minneapolis (Minnesota, EUA), a Cargill atua hoje em 70 (setenta) países, processando e distribuindo grãos e outros *commodities* a fabricantes de produtos alimentícios para consumo humano e animal, fornecendo também, produtos e serviços para produtores agrícolas e pecuaristas, as indústrias energéticas, salinas, amidos e siderúrgicas. No Brasil, atua a cerca de 68 (sessenta e oito) anos e emprega em média 10.000 (dez mil) funcionários, com sede em São Paulo, 22 (vinte e duas) fábricas, 192 (cento e noventa e dois) armazéns e transbordos, 06 (seis) terminais portuários, presente em 17 (dezessete) estados brasileiros e no distrito federal (CARGILL, 2016; VIDAL, 2019).

A Estação de Transbordo de Carga - ETC Cargill, que opera em Miritituba, é empreendimento da CARGILL Agrícola S/A, um terminal que realiza operações portuárias e de transporte de cargas na região de influência da BR-163 (MT-PA) e na hidrovía Tapajós-Amazonas, até o terminal próprio da Cargill em Santarém-PA (AMBIENTARE, 2013; CARGILL, 2016; VIDAL, 2019).

A CIANPORT tem sede no município de Macapá-AP, e nasceu da iniciativa de investidores nacionais, atuantes na região centro-oeste; observando no modal fluvial uma alternativa para aumentar a competitividade do agronegócio. A ETC Tapajós

movimenta cargas transportadas pela BR-163, por meio de caminhões e escoadas pela hidrovia Tapajós Amazonas, por meio de barcaças se deslocando até outros terminais portuários. Com a construção e operação do empreendimento, a CIANPORT opera no sistema de escoamento da produção agrícola da região norte do Mato Grosso (VIDAL, 2019).

A empresa recebeu uma licença que autorizou a implantação da ETC Itaituba, no Distrito de Miritituba, contendo seis silos graneleiros, pátio de contêineres, dois tombadores hidráulicos, instalados em moegas de concreto armado, uma correia transportadora, passarela de expedição, cais flutuante, rampa de acesso de balsa em concreto armado, área de abastecimento de combustível, guarita de controle de acesso, laboratório de análise, escritório administrativo com balança rodoviária, vestiário, refeitório, sala de painéis de comando e de geradores, sala de apoio aos motoristas, oficina e almoxarifado infraestrutura de abastecimento, drenagem, esgotamento e de energia, bem como o canteiro de obras (PALHETA, 2017).

Inaugurada em 2016, a ETC Miritituba da Hidrovias do Brasil S. A., recepciona os caminhões que chegam com a mercadoria pela BR163 e realiza o carregamento em barcaças, que conduzirão a mercadoria até o porto para posterior exportação e surgiu no intuito de viabilizar o transporte de cargas pela hidrovia Tapajós-Amazonas, até os terminais portuários de Santana/AP, aumentando assim, a possibilidade de exportação por meio do oceano atlântico (AMBIENTARE, 2012; AMBIENTARE, 2013). A Hidrovias do Brasil S. A., com sede no município de São Paulo (SP), Brasil é uma Holding de logística integrada, que opera em diferentes corredores fluviais na América do Sul (SERAPIÃO, 2016).

De acordo com a AMBIENTARE (2012), a empresa opera a Estação de Transbordo de Cargas em Miritituba, para tornar possível o transporte de cargas pela hidrovia Tapajós-Amazonas até o Terminal de Uso Privativo Misto de Vila do Conde, em Barcarena-PA; que por meio da saída pelo oceano Atlântico aumenta possibilidades comerciais de exportação e importação com o mundo.

Após a caracterização do local de pesquisa pode-se traçar os métodos adequados ao tipo de estudo, isso é importante pela significância em conduzir o pesquisador a observar, coletar os dados e interpretar as informações, neste caso, entendeu-se que a pesquisa teria resultados mais consistentes a partir da investigação no próprio lócus de estudo que foi o Distrito de Miritituba, Itaituba-PA.

### 3.2 Tipos de pesquisa aplicadas ao estudo

No que concerne aos objetivos, o presente estudo se caracteriza por uma pesquisa exploratória, que de acordo com Lakatos e Marconi (2010), busca-se investigar um fenômeno desconhecido para torná-lo mais explícito.

Em função da abordagem, a pesquisa possui caráter qualitativo, pois busca compreender questões particulares relacionadas à problemática apresentada. Segundo Prestes (2012), na abordagem qualitativa busca-se o aprofundamento da compreensão de um fenômeno, ademais da inclusão de sua interpretação do significado dado pelos participantes da pesquisa. A pesquisa qualitativa que segundo Minayo (2001, p. 21):

[...] responde a questões muito particulares. Elas se preocupam, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos a operacionalização de variáveis [...]

Dessa forma, este tipo de pesquisa possibilita o pesquisador a manter um pensamento voltado à realidade do local, trabalhando com sua cultura e modo de pensar e agir sem interferir nos resultados da análise dos dados, proporcionando ainda ao investigador perceber a subjetividade que envolve o conhecimento dos entrevistados.

Este tipo de pesquisa aplica-se a este estudo, possibilitando a compreensão da contribuição dos portos em Miritituba, a partir das percepções de líderes da comunidade, uma vez que a pesquisa qualitativa possibilita a captação de dados em particular, e associada ao instrumento de coleta de dados como a entrevista, permite ao pesquisador uma análise mais próxima aos sentimentos, vivências e visões dos participantes envolvidos.

Foi aplicada ainda a pesquisa de campo, de acordo com Severino (2007, p. 123) é aquela em que:

[...] O objeto/fonte é abordado em seu meio ambiente próprio. A coleta dos dados é feita nas condições naturais em que os fenômenos ocorrem, sendo assim diretamente observados, sem intervenção e manuseio por parte do pesquisador. Abrange desde os levantamentos, que são mais descritivos, até estudos mais analíticos [...].

Este tipo de abordagem permite a coleta de dados diretamente relacionada com o objeto de estudo, apoiada nos instrumentos de coleta de dados de observação *in*

*loco*, aplicação de questionários e entrevistas, mas sem interferência e manipulação dos resultados. Dessa forma, é possível verificar os dados, de acordo com a realidade em que estes existem, sendo coletados tais quais são, sem intervenções ou manuseio das informações, garantindo então, a veracidade no estudo, pois é de fundamental importância, neste tipo de pesquisa, a análise com base no campo estudado, por meio de métodos padronizados pelo pesquisador, garantindo o rigor científico.

A pesquisa de campo foi escolhida para nortear esse estudo, pela sua significância em conduzir o pesquisador a observar, coletar os dados e interpretar as informações no próprio local onde o fenômeno estudado está ocorrendo, neste caso, entendeu-se que a pesquisa teria resultados mais consistentes a partir da investigação no próprio lócus de estudo que foi o Distrito de Miritituba, Itaituba-PA.

### **3.3 Instrumentos de pesquisa e coleta de dados**

Foram empregados na coleta de dados, dois tipos de instrumentos, análise documental e a realização de entrevista com 07 (sete) líderes comunitários do distrito de Miritituba. Gil (2010) explica que a análise documental se diferencia da bibliográfica pela natureza das fontes, pois a documental está baseada em materiais que não receberam ainda um tratamento analítico como documentos de arquivos, atas de reuniões, relatórios, boletins, jornais, gravações, pareceres, fotografias, entre outros documentos.

A análise documental foi um instrumento importante neste estudo, pois os dados coletados em documentos fornecidos pela Associação dos Moradores do Bairro Nova Miritituba, apresentaram informações contidas em Atas de reuniões dos moradores com a AMPORT e a prefeitura que comentam sobre o Convênio nº 008/2013 estabelecido entre a Prefeitura Municipal de Itaituba e as empresas instaladas em Miritituba conhecido como agenda mínima, no sentido de evidenciar a contribuição dos portos para o distrito de Miritituba, permitindo averiguar o compromisso assumido pelas empresas na geração de emprego e renda para os moradores da comunidade e o que realmente está sendo cumprido a partir das cobranças feitas em reuniões por moradores.

Os documentos fornecidos pela AMPORT referem-se às informações contidas no Plano de Controle Ambiental Integrado das empresas (disponível no site da SEMAS, Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará) e os

Informativos entregues a comunidade sobre as ações das empresas em Miritituba, que auxiliaram na coleta de dados relacionados ao que foi estabelecido e planejado pelas empresas portuárias em Miritituba sobre a geração de emprego e renda, assim como as atividades que contribuem para a qualificação profissional dos trabalhadores que atuam direta e indiretamente da comunidade.

A Prefeitura Municipal de Itaituba forneceu o documento firmado entre as empresas portuárias e o município para melhorias no distrito de Miritituba, o Convênio nº 008/2013 estabelecido entre a Prefeitura Municipal de Itaituba e as empresas instaladas em Miritituba conhecido como Agenda Mínima, que permitiu elucidar o compromisso assumido pelas empresas na geração de emprego e renda para os moradores da comunidade e o que realmente está sendo cumprido. De tal modo, a análise documental também foi importante para evidenciar parcerias entre os portos e outras instituições públicas e privadas.

A entrevista, de acordo com Gil (2010) pode ser definida como a técnica em que o pesquisador se apresenta frente ao entrevistado e lhe formula perguntas, com o objetivo de obtenção de dados que norteiam a sua pesquisa, sendo caracterizada ainda como uma forma de interação social, além de possibilitar a captação de informações sobre o que as pessoas acreditam, pensam, sabem, esperam, sentem ou desejam, assim como explicações ou razões a respeito de determinado assunto.

Neste estudo foi utilizada a entrevista estruturada com um roteiro de perguntas pré-formuladas que buscaram investigar a percepção dos líderes comunitários de Miritituba acerca de quais eram as fontes de emprego dos comunitários de Miritituba, antes da implantação das empresas portuárias; qual tem sido a contribuição das empresas dos portos graneleiros na geração de emprego e renda para os comunitários de Miritituba; se antes de iniciarem o processo de instalação, as empresas assumiram algum compromisso quanto a geração de emprego e renda para os moradores da comunidade; se as empresas ou a AMPORT ofertaram algum curso profissional para preparar os moradores para trabalharem nos portos; qual a participação da mão de obra local nos empregos gerados pelas empresas e quais funções são executadas pelos trabalhadores locais; quais as principais dificuldades das empresas dos portos para contratação de mão de obra local.

Nesta perspectiva, a entrevista tornou-se aplicável para esta pesquisa no sentido de facilitar a comunicação entre pesquisador e participante, de modo a permitir a coleta de informações que abrangem o ponto de vista do líder comunitário acerca

da contribuição dos portos graneleiros na geração de emprego e renda a partir da implantação destes em Miritituba.

A pesquisa de campo estava prevista para ser realizada a partir da análise de relatórios e outros documentos cedidos pela AMPORT e a Prefeitura. No entanto, desde o mês de março do corrente ano foram enviados vários e-mails com solicitação de autorização de pesquisa e disponibilização de documentos sobre a temática abordada, mas até a finalização deste trabalho não foram atendidas. A empresa disponibilizou apenas alguns informativos que são entregues à comunidade sobre as ações e notícias a respeito da atuação das empresas do porto de Miritituba.

Em função disto, resolveu-se entrevistar os gestores das empresas portuárias instaladas em Miritituba. Os empresários alegaram ser a AMPORT responsável por essas informações. Com esse impasse, decidiu-se que a coleta seria realizada a partir dos dados levantados por meio das entrevistas com os líderes comunitários do Distrito, com o documento cedido pela Prefeitura Municipal de Itaituba e os informativos disponibilizados pela AMPORT.

A entrevista teve um roteiro composto por 11 (onze) questões, combinando perguntas abertas e fechadas, sendo realizada com 07 (sete) líderes comunitários de Miritituba, representantes da Associação de Moradores do Bairro Nova Miritituba, Associação das Mulheres de Miritituba, Representante do distrito por parte da Prefeitura Municipal de Itaituba (Subprefeito) e Associação dos Comunitários da Vila de Miritituba, que residem há pelo menos 10 (dez) anos no distrito, por se tratar de um período que compreende o antes e depois da instalação dos portos.

### 3.4 Participantes da pesquisa

O presente estudo teve como público alvo 09 (nove) participantes, entre instituições pública e privada e os líderes locais, conforme listados no Quadro 04.

Quadro 4 - Participantes da pesquisa.

<b>INSTITUIÇÃO/PARTICIPANTE</b>	<b>NÚMERO DE PARTICIPANTES</b>
AMPORT	01
PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAITUBA	01
Líderes da comunidade	07
<b>Total de Participantes</b>	<b>09</b>

Fonte: Autora do trabalho (2019).

Para a coleta de dados documentais foi envolvida a Prefeitura Municipal de Itaituba, a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica AMPORT e a Associação do Bairro Nova Miritituba (este bairro fica no trajeto da transportuária, sendo que sofre interferência da instalação das empresas diretamente), estes órgãos foram selecionados, por se tratar de instituições que estão diretamente ligadas à comunidade de Miritituba, participando e acompanhando as transformações do distrito.

A Prefeitura Municipal de Itaituba é o órgão responsável pelo gerenciamento da cidade de Itaituba. A legalização do Distrito de Miritituba deu-se em 1993, a partir da criação da Lei Municipal nº 1.178/93 e faz parte da jurisdição de Itaituba, assim a Prefeitura é, portanto, quem controla todas ações públicas voltadas ao distrito.

A AMPORT é a instituição que possui vínculo de sociedade empresarial e busca parceria com as empresas em estudo - Bunge, Cargill, CIANPORT e Hidrovias do Brasil, estando então à frente das ações de responsabilidade social diretamente das respectivas empresas associadas e representando-as diante do governo e da sociedade itaitubense, assim como realizando fórum de comunicação social e participando das reuniões referentes à contribuição e influência das empresas em Miritituba.

Para melhor condução no processo de coleta de dados, foram selecionados apenas os portos instalados e em operação no recorte temporal dos anos de 2012 a 2017, o período corresponde ao início da instalação portuária, até o início da presente pesquisa.

Quanto à realização das entrevistas, foi selecionada uma amostra da população correspondente às principais lideranças locais escolhidas levando em conta que são as que representam a comunidade e participam diretamente das reuniões e ações públicas voltadas ao distrito, além de que estes residem no distrito há um período superior a 10 (dez) anos, inerentes às fases anterior e posterior à implantação e operação dos portos graneleiros. Deste modo, sendo considerados importantes para este estudo que busca a percepção do moradores para compreender a realidade vivenciada por moradores, a partir da instalação das empresas.

Assim, conforme recomenda a Resolução 510/2016, todos os participantes da pesquisa foram convidados a participar como voluntários, recebendo o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), no caso dos líderes locais, com as devidas informações e esclarecimentos, tais como: natureza da pesquisa, justificativa,

objetivos, métodos e potenciais riscos e benefícios de atuação como participante na pesquisa (TCLE em anexo) e, no caso das instituições coparticipantes, foi solicitada uma declaração de autorização das instituições, permitindo o acesso documental.

### **3.5 Análise de dados**

Deste modo, a análise dos dados referentes às entrevistas deu-se por meio da Análise de Conteúdo de Bardin (2011), técnica elucidada por Câmara (2013). De acordo com essa autora, tal técnica permite que seja analisado como um determinado fenômeno que se manifesta nas atividades, procedimentos e interações diárias.

A análise de conteúdo que, de acordo com Campos (2004), é formada por uma série de técnicas utilizadas para interpretação e análise de dados qualitativos, buscando descrever o conteúdo emitido no processo de comunicação, seja ele por meio de falas ou de textos. No entanto, observa-se que existe, por parte do pesquisador iniciante ou daquele que não tem costume de utilizar estas técnicas, dificuldades em relação ao entendimento e aplicação do método.

Dessa forma, torna-se de ampla relevância que o pesquisador adote essa técnica como hábito na análise e interpretação dos dados, de maneira a compreender que, em especial na pesquisa qualitativa, é necessário que sejam consideradas as vivências do sujeito, bem como suas percepções sobre determinado objeto e seus fenômenos (BARDIN, 2011).

Na pesquisa em Miritituba, o fenômeno observado foi o diagnóstico da geração de emprego e renda no distrito, a partir da instalação de empresas portuárias na comunidade, assim como as transformações observadas na vida dos moradores e na economia local. Para a análise e interpretação dos dados da pesquisa foram confrontadas as informações coletadas, contextualizando-as de forma a compreender como o fenômeno se manifesta nos documentos apresentados tanto pela AMPORT quanto pela Prefeitura e as falas a partir das entrevistas. As respostas dos entrevistados foram transcritas integralmente, descrevendo suas percepções a partir da vivência na comunidade.

Norteados pelos objetivos específicos, os dados coletados a partir das entrevistas e análise documental foram agrupados de acordo com os objetivos a serem alcançados, a estratégia de análise a ser utilizada e qual pergunta norteadora

se pretendia responder para que desta forma pudesse facilitar a discussão dos dados, conforme apresentado no Quadro 5.

Quadro 5 – Organização das informações para análise dos dados.

<b>CATEGORIA DE ANÁLISE</b>	<b>OBJETIVO A SER ALCANÇADO</b>	<b>ESTRATÉGIA DE ANÁLISE</b>	<b>PERGUNTA NORTEADORA</b>
SOCIOECONÔMICA	Averiguar o compromisso assumido pelas empresas na geração de emprego e renda para os moradores da comunidade e o que realmente está sendo cumprido.	Análise do Convênio 008/2013 (Agenda Mínima) para a compreensão do acordo estabelecido entre as empresas e o governo municipal.	O que as empresas se propuseram a fazer?
	Analisar a contribuição do porto graneleiro na geração de emprego e renda a partir da implantação destes em Miritituba.	Análise de Plano de Controle Ambiental Integrado das empresas e os Informativos produzidos pela AMPORT entregues a comunidade sobre as ações das empresas em Miritituba, para a compreensão destas.	O que as empresas estão fazendo?
	Avaliar as percepções dos líderes da comunidade, acerca de qual tem sido a contribuição dos portos na geração de emprego e renda para os comunitários de Miritituba.	Análise das informações coletadas nas entrevistas realizadas com sete líderes comunitários do distrito para a compreensão da percepção destes acerca das mudanças socioeconômicas em relação a geração de emprego e renda ocorridas com a instalação das empresas e de projetos desenvolvidos pelos portos.	O que a população visualiza a respeito da contribuição dos portos na geração de emprego e renda?

Fonte: Autora do trabalho (2019).

A discussão e entendimento dos resultados foram realizados de forma a seguir o objetivo proposto da pesquisa para que as conclusões se tornem razoavelmente construtivas e verificáveis (GIL, 2010). Para que assim, os resultados obtidos possam ser discutidos, atendendo uma ordem de análise crítica, buscou-se a triangulação das informações a partir das diferentes fontes de coleta de dados, justificando com autores que evidenciam o objeto, para se chegar às devidas conclusões.

A organização dos dados para análise, a partir da técnica de triangulação de dados, teve-se três fontes para comparação entre as informações obtidas: a entrevista com líderes comunitários; a análise documental a partir do documento cedido pela Prefeitura Municipal de Itaituba, e; os informativos disponibilizados pela AMPORT.

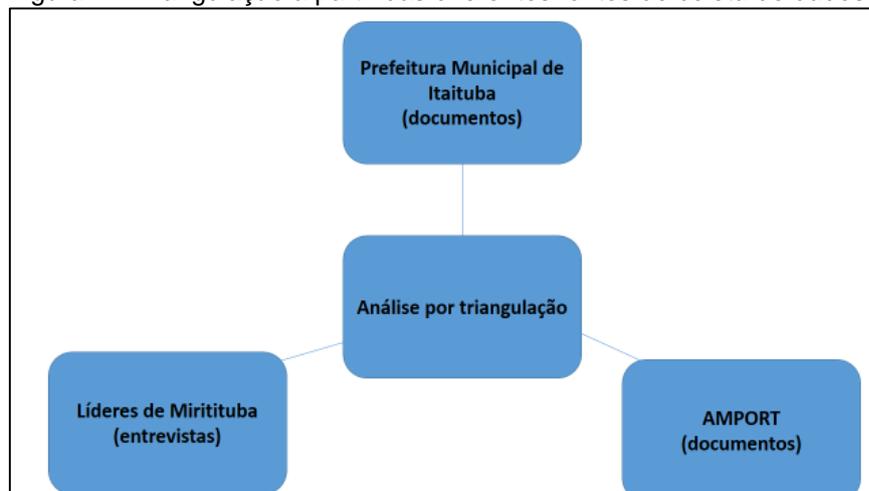
Esta técnica está descrita no subitem a seguir que apresenta o conceito e a maneira como foi realizada.

### 3.5.1 Técnica de Triangulação de Dados

Para categorização dos dados coletados, foi utilizada como instrumento de desenvolvimento de pesquisa a técnica de triangulação que ocorre quando há um tríplice enfoque no estudo de um fenômeno. Ela consiste na combinação de metodologias diversas e tem por objetivo abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e compreensão do fato estudado. Apresentam-se quatro tipos de triangulação, sendo as mais comuns, a triangulação segundo as fontes, diferentes relatos ou funções de informantes e os métodos, entre dados coletados por meio de várias abordagens, como qualitativo e quantitativo (LAKATOS; MARCONI, 2010).

Os dados coletados na análise documental foram importantes para confrontar as informações sobre a contribuição dos portos na geração de emprego e renda por meio de dados da Prefeitura Municipal de Itaituba, pelo Convênio Nº 008/2013, a respeito dos compromissos assumidos pelas empresas com a comunidade de Miritituba por meio de dados fornecidos pela AMPORT e os dados coletados por entrevistas com os principais líderes comunitários, expressando como os moradores percebem a atuação das empresas frente às transformações socioeconômicas. Nesse sentido, a triangulação auxiliou na análise e compreensão dos dados coletados a partir de diferentes fontes. A técnica de triangulação apresentada na Figura 7 evidencia os aspectos a serem analisados neste estudo.

Figura 7 - Triangulação a partir das diferentes fontes de coleta de dados.



Fonte: Autora do trabalho (2019).

Assim, a triangulação desta investigação, ocorreu a partir de dados coletados em três diferentes fontes, devendo ocorrer a partir do seguinte tripé: dados da Prefeitura Municipal de Itaituba pela análise documental, dados da AMPORT por meio de dados documentais e dados dos líderes locais a partir da realização de entrevistas.

## **4 CAPITULO II - A RELAÇÃO ENTRE A INSTALAÇÃO DE EMPRESAS PORTUÁRIAS E A GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA EM MIRITITUBA**

Esta seção apresenta os dados obtidos a partir da análise documental com documentos fornecidos pela Prefeitura Municipal de Itaituba, no caso o Convênio 008/2013, os documentos fornecidos pela AMPORT, no caso o Plano de Controle Ambiental Integrado das empresas (disponível no site da SEMAS, Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará) e os Informativos entregues a comunidade sobre as ações das empresas em Miritituba das entrevistas com os líderes comunitários.

Foram entrevistados 07 (sete) pessoas consideradas as principais lideranças do distrito de Miritituba, representantes da Associação de Moradores do Bairro Nova Miritituba, Associação das Mulheres de Miritituba, Representante do distrito por parte da Prefeitura Municipal de Itaituba (Subprefeito) e Associação dos Comunitários da Vila de Miritituba, que residem há pelo menos 10 (dez) anos no distrito, por se tratar de um período que compreende o antes e depois da instalação dos portos na comunidade estudada.

### **4.1 Entre o compromisso assumido e as ações executadas pelas empresas acerca da geração de emprego e renda**

As empresas portuárias, antes de serem instaladas no Distrito de Miritituba, passaram por vários processos para liberação das suas atividades, entre eles os Estudos de Impactos Ambientais, os Relatórios de Impactos Ambientais, entre outros procedimentos legais. Além destes que já são obrigatórios em âmbito nacional, foi firmado um acordo com o Governo local, em busca de benefícios específicos para a comunidade que recebeu o porto. Assim esta subseção apresenta uma análise do que foi assumido pelas empresas com a cidade de Itaituba, em especial ao Distrito de Miritituba, e quais as ações estão sendo executadas.

#### **4.1.1 O que foi acordado e qual o conhecimento da população sobre isto**

O Convênio 008/2013 estabelecido entre a Prefeitura Municipal de Itaituba e a Associação dos Terminais Portuários e das Estações de Transbordo de Cargas da

Hidrovia do Tapajós - ATAP e suas empresas associadas instaladas em Miritituba leva em consideração que:

A) é atribuição do Estado do Pará e do Município de Itaituba garantir a busca pelo desenvolvimento econômico integrado setorialmente e que diminua as desigualdades regionais, locais e pessoais, sendo portanto indispensável ao Estado do Pará e ao Município de Itaituba propiciar condições para a realização de investimentos no setor produtivo, mediante a formação de parcerias com o setor privado, visando ao incremento do desenvolvimento industrial, logístico e comercial;

B) que os empreendimentos das Associadas em questão terão como resultado a formação de um complexo portuário moderno e que os benefícios que a implantação desses empreendimentos proporcionarão para a economia e o desenvolvimento social do Brasil, do Estado do Pará e do Município de Itaituba, não só na região dos empreendimentos, mas também para as regiões vizinhas, em decorrência da elevação das ofertas de emprego direto e indireto e do aumento das receitas.

C) que a ATAP e as ASSOCIADAS concordaram com o Município de Itaituba em adotar as medidas por estas propostas, resultando na Agenda Mínima, com recursos próprios e sob sua responsabilidade (ITAITUBA, 2013, p. 02-03).

Os pontos firmados neste acordo possibilitaram a criação de um termo de compromisso conhecido como Agenda Mínima que constitui o Anexo I deste pacto com o nome Carta ATAP Nº 004/2013 destinada a consolidar algumas ações relativas a agenda de investimentos e ações da ATAP (atualmente AMPORT) em Itaituba/Miritituba.

A parceria firmada entre as empresas portuárias, na figura da ATAP, com a Prefeitura Municipal de Itaituba, conhecido por Agenda Mínima, trouxe várias expectativas para a população de Miritituba, visto que apresentou um plano de ações criado com base na implementação do porto na comunidade. Observou-se que o Governo afirmou sua crença na possibilidade de desenvolvimento econômico para o município de Itaituba com a chegada destas empresas, uma vez que grandes empreendimentos tendem a contribuir com fatores econômicos, como geração de emprego e renda, para o local em que se instalam. Neste ínterim, foi estabelecido o Convênio 008/2013 como forma de garantia para o Distrito.

As questões acordadas no documento estão ligadas à Saneamento Básico, Saúde, Segurança Pública, Assistência Social, Infraestrutura, Aparelhamento e Modernização de Gestão Municipal, Redes Troncais de Distribuição de Água, Serviços de Utilidade Pública e Apoio de formação à mão de obra e à geração de emprego e renda, este último é o objeto deste estudo.

Sobre o apoio na formação de mão de obra e à geração de emprego e renda ficou estabelecido que seriam implantadas “salas de treinamento e planos de

formação de mão de obra para a cadeia de serviços e negócios decorrentes do complexo portuário, inclusive, apoio ao programa municipal de formação de aprendizes em Miritituba e Itaituba” (ITAITUBA, 2019, p. 05).

Neste termo a ATAP e suas associadas informaram ainda que estavam sendo desenvolvidas parcerias com o Instituto Federal do Pará – IFPA, com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI, com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE, e com a Faculdade de Itaituba – FAI. Estas parcerias surgiram a fim de ofertar cursos de formação profissional para os moradores locais com o intuito de alocá-los nas empresas para participarem do quadro de trabalhadores.

Foi previsto também, dentro do Programa, a criação de um Centro de Treinamento em Miritituba, a fim de facilitar o deslocamento dos trabalhadores e motivá-los a integrar os cursos e treinamentos que se pretendia desenvolver. Para implantação desse Centro de Treinamento, a ATAP propôs a reforma de uma sala de informática e a implantação de um auditório com capacidade para 50 (cinquenta) trabalhadores na Escola Municipal de Ensino Fundamental Integração Nacional, em Miritituba. A Associação se responsabilizou ainda pelos custos relacionados à realização dos cursos profissionalizantes relacionados à capacitação da mão de obra necessária aos empreendimentos na época.

Fleury e Almeida (2013) em seu estudo sobre a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte comentam a respeito da expectativa da população e do Governo local com base na instalação deste grande empreendimento no município de Altamira. Os autores colocam que empresários locais, na época, apoiaram a instalação da empresa com a perspectiva de uma melhoria na economia local, assim como a população que esperava um aumento na geração de emprego. Porém, apesar de termos e acordos pré-definidos, as transformações ocorrentes modificaram a cidade, mas não somente com benefícios, muitos conflitos surgiram e as empresas não cumpriram em sua totalidade com os acordos e a população acabou sofrendo com as consequências que envolveram questões ambientais, sociais, culturais, econômicas e até mesmo educativa.

Ao analisar os documentos nota-se que muitos benefícios foram apresentados como forma de amenizar as transformações ocorrentes em Miritituba. No entanto, estes acordos despertaram expectativas na comunidade e no Governo local, demonstrando em seu texto pontos importantes para o desenvolvimento de Miritituba.

Assim a entrevista com os líderes a seguir traz uma visão das percepções destes a partir do conhecimento da instalação do porto na localidade.

Na entrevista com os líderes comunitários foi questionado se sabiam se antes de iniciarem o processo de instalação, as empresas assumiram algum compromisso quanto à geração de emprego e renda para os moradores da comunidade. Obteve-se as seguintes respostas:

**Entrevistado A:** *Não sei dizer. Lembro que, no começo, a Cargill disse que ia gerar de início alguns empregos para cerca de 350 (trezentos e cinquenta) pessoas só na primeira etapa de instalação, mas eu queria que a Cargill tivesse implantado e se comprometido em ajudar a comunidade diretamente. Trazendo benefícios nas ruas, instalar água para os moradores por 30 (trinta) anos depois de instalada. Bom seria se 5% (cinco por cento) dos recursos arrecadados para impostos fosse voltado para benefícios da comunidade, investiria esse valor em asfaltar as ruas, ajudar nas escolas e creches, posto de saúde e a própria comunidade, no caso a Associação dos Comunitários da Vila de Miritituba, que fizesse o acompanhamento dos serviços. Não seria em dinheiro, mas em benefício, a própria empresa realizaria as obras e a Associação só acompanhava e fazia a prestação de contas com o município.*

**Entrevistado B:** *Através do fórum de comunicação foi repassado que as empresas iriam gerar muitos empregos para a comunidade e que também iria dar cursos para preparar as pessoas daqui para trabalharem nos portos.*

**Entrevistado C:** *Prometeram através de audiências públicas que iam gerar emprego para comunidade e ainda iriam ajudar em outras coisas como abastecimento de água, asfaltamento, ajuda para reformar escolas e outras coisas.*

**Entrevistado D:** *Prometeram empregos para os moradores da comunidade.*

**Entrevistado E:** *Foi estabelecida a Agenda Mínima, um acordo entre a Prefeitura e as empresas dos portos sobre benefícios para comunidade.*

**Entrevistado F:** *Foi prometido, através da Agenda Mínima, que 80% (oitenta por cento) dos empregos seria para a comunidade de Miritituba.*

**Entrevistado G:** *Prometeram e muito, muitas coisas de benefícios para a comunidade, a gente vê os vereadores cobrando na TV sobre emprego, asfalto e outras coisas.*

Nota-se que, de acordo com as respostas dos entrevistados, a maioria afirma que as empresas, certamente, se comprometeram em gerar empregos para a comunidade. Alguns até tem o conhecimento sobre o Convênio 008/2013,

popularmente chamado de Agenda Mínima, e acreditam que esse acordo propunha benefícios para o distrito no que diz respeito a geração de emprego e renda. No entanto, o entrevistado A foi mais além em comentar este assunto, colocou a ideia que tem em relação aos impostos e geração de trabalho, comentou sobre a possibilidade do acordo que foi fechado ter uma participação de ações diretamente com a comunidade.

Contudo, observa-se que houveram audiências públicas, participação em câmara de vereadores, nos meios de comunicação, mas a comunidade não foi consultada. Ela foi amplamente informada da implantação das empresas e os benefícios que trariam para a comunidade local.

Essa massificação de divulgação de instalação das empresas e o compromisso assumido de implantação de uma Agenda Mínima, com benefícios diretos a população, criou expectativas aos moradores e contribuiu para que estas se instalassem, sem que sofresse qualquer tipo de resistência por parte da comunidade, haja vista que não se identificou nem nas pesquisas orais, em documentos e, até mesmo, em matérias jornalísticas, qualquer informação sobre resistência dos moradores sobre a instalação dos portos na comunidade pesquisada.

Foram indagados ainda sobre como a comunidade de Miritituba participou do processo de instalação das empresas no distrito. E obteve-se as seguintes respostas:

**Entrevistado A:** *não sei dizer, mas provavelmente disseram que ia ajudar na geração de emprego e renda para a comunidade.*

**Entrevistado B:** *não sei dizer*

**Entrevistado C:** *audiências públicas e reuniões.*

**Entrevistado D:** *audiências públicas, reuniões e comunicação das empresas.*

**Entrevistado E:** *audiências públicas e reuniões.*

**Entrevistado F:** *as portas fechadas com a prefeitura e a população não participou.*

**Entrevistado G:** *não sei dizer.*

Observa-se que há uma distinção nas respostas dos líderes, alguns dizem que a participação do distrito deu-se por audiência pública e reuniões, uma vez que esta é uma das exigências legais para liberação de implantação de empreendimentos em uma localidade. Outros disseram que não sabiam dizer como foi tal participação. De certa forma, vale analisar qual o tipo de comunicação está sendo estabelecida entre

as empresas e a sociedade, e qual o interesse da população em participar de reuniões que discutem sobre as transformações em sua comunidade.

Qualquer empreendimento de um nível grandioso, precisa cumprir alguns passos para implantação em um determinado lugar. Um deles é a análise dos impactos que este poderá causar e tais estudos são apresentados por meio de audiências públicas com a participação e exposição dos interesses e ações da empresa para comunidade (DIAS, 2013).

Deste modo, nota-se que a comunidade não foi consultada sobre concordância ou discordância com a instalação dos portos na comunidade, sendo as decisões tomadas de cima para baixo, cabendo a ela aceitar a instalação. Para isso, foi feito todo um trabalho de convencimento por meio das empresas, do governo municipal, dos políticos, câmara de vereadores. Essa conscientização foi importante para que, ao se instalarem, não sofressem qualquer tipo de resistência por parte da comunidade local. Neste contexto, existe a confirmação sobre a participação da comunidade nas audiências, visto ser uma exigência legal para a instalação da empresa.

Os entrevistados foram perguntados se as empresas possuem algum vínculo de comunicação com a comunidade de Miritituba e, caso afirmativo, como se dá esse processo. E obteve-se as seguintes respostas:

**Entrevistado A:** *reuniões e anúncio na TV e no facebook.*

**Entrevistado B:** *fórum de comunicação da AMPORT e Ambientare aberto ao público, apresentam o que fazem nas empresas e o público também participa colocando o que precisa todo bimestre.*

**Entrevistado C:** *tem sim, através da AMPORT, ATAP bimestralmente.*

**Entrevistado D:** *tem, através de reuniões.*

**Entrevistado E:** *através da AMPORT que é a responsável pelas empresas.*

**Entrevistado F:** *a AMPORT faz os fóruns para apresentar as ações, mas a Agenda Mínima por exemplo nunca cumpriram e prometeram um sistema de água mas não funciona.*

**Entrevistado G:** *reuniões e reuniões, mas tudo muito difícil de entender o que falam e prometem e não cumprem.*

Alguns entrevistados disseram que sim, algumas vezes há divulgação de informações por meio de um fórum de comunicação e interação com a comunidade, que acontece bimestralmente em parceria com a AMPORT, além de anúncios na internet e jornais.

O informativo de edição nº 6 (2014), apresenta os resultados dos encontros periódicos para manter a população de Miritituba informada sobre a atuação da ATAP e de suas associadas.

A ATAP coloca que o objetivo do fórum de comunicação social é facilitar a transmissão de informações tanto para Itaituba, no geral, quanto para os moradores de Miritituba, em particular, apresentando as ações que foram acordadas e já realizadas pelas empresas e seus resultados. Ressaltaram que a população que compareceu nos dois últimos fóruns realizados nos dias 11 (onze) e 19 (dezenove) de setembro de 2014 (dois mil e quatorze) se mostrou satisfeita com os resultados e se entusiasmou com as novas oportunidades de trabalho, formação profissional, geração de renda e atendimentos.

O informativo de edição nº 7 (2015) ressalta sobre uma reunião acontecida no dia 26 (vinte e seis) de fevereiro de 2015 (dois mil e quinze) em que foram apresentados resultados sobre o status dos investimentos constante no Convênio 008/2013 e as ações de responsabilidade socioambiental desenvolvidas como a construção de um Centro Integrado de Miritituba, onde atualmente funciona o CRAS, além de serem esclarecidas dúvidas sobre os empreendimentos.

De acordo Gioielli (2012) a comunicação é notada como um processo de interação entre a sociedade e a empresa, tendo uma fundamental relevância para execução de estratégias para disseminar a imagem da empresa como um todo, configurando de tal modo uma habilidade essencial a todos envolvidos na organização.

No Plano de Controle Ambiental Integrado (2016), que foi instituído pela ATAP, estão as informações sobre a concepção do Programa de Responsabilidade Socioambiental e Articulação Institucional, que deverá ter como ponto de partida o diagnóstico realizado no âmbito do Estudo de Impacto Ambiental - EIA, notadamente, os impactos identificados e avaliados para o meio socioeconômico, sendo que as ocorrências e as ações propostas, devem ser organizadas por área social.

Ainda, a concepção destes programas leva em consideração as ações de apoio institucional previstas no Convênio 008/2013, estabelecido entre a ATAP e Prefeitura Municipal de Itaituba. As ações previstas no Programa não devem estar orientadas para a substituição do poder público na prestação dos serviços que lhe cabe oferecer, mas para realização de ações conjuntas de apoio, naquilo que legalmente couber aos empreendedores.

O Plano de Controle Ambiental Integrado prevê ainda que:

[...] para apoio à geração de renda, foi firmada parceria com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Assistência Social, para realização de cursos de geração de renda e inclusão social em Miritituba e Itaituba, e com o Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequena Empresa – SEBRAE, para a realização de cursos e seminários sobre empreendedorismo (com temas voltados para técnicas de venda, formação de preço, atendimento ao cliente e planejamento), para fomentar a criação, regularização e melhorias para microempreendedores individuais e micro empresários (PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL INTEGRADO, 2016, p. 35).

No informativo edição nº. 03 (2014) entregue pela ATAP a comunidade de Miritituba traz informações acerca do Convênio entre Prefeitura e a ATAP que garantem benefícios à população local. O texto diz que este acordo foi criado com o propósito de formalizar a cooperação entre o governo municipal e as empresas associadas para a execução de obras, visando preparar o município para recebimento dos empreendimentos em Miritituba, maximizando os efeitos positivos.

De tal modo, ao confrontar as informações coletadas com os líderes, o documento da Prefeitura e os documentos da AMPORT, nota-se que para o distrito de Miritituba foram estabelecidos vários aspectos no que diz respeito a contribuição dos portos na geração de emprego e renda para comunidade, alguns dos entrevistados afirmaram que foram estabelecidos compromissos quanto a geração de empregos diretos para os moradores, assim como também foi colocado que estes receberiam cursos para capacitação profissional para poderem conseguir serem inseridos nos campos de trabalho destas empresas.

A ATAP, na época, firmou esse compromisso com o governo municipal para que as empresas não se instalassem na localidade sem uma contrapartida positiva para os habitantes, mas que pudessem reparar de alguma maneira os pontos negativos que foram gerados a partir da instalação destas no distrito.

É importante e necessário frisar que a ISO 26000 aponta que as empresas devem atuar na comunidade local a partir de questões como a geração de emprego por meio da expansão e diversificação das atividades econômicas e do desenvolvimento tecnológico, investimentos sociais em geração de riqueza e renda por meio de iniciativas de desenvolvimento econômico local, expansão de programas de educação e capacitação, promoção e preservação da cultura e das artes, e prestação e/ou promoção de serviços de saúde para a comunidade (VIDAL, 2019).

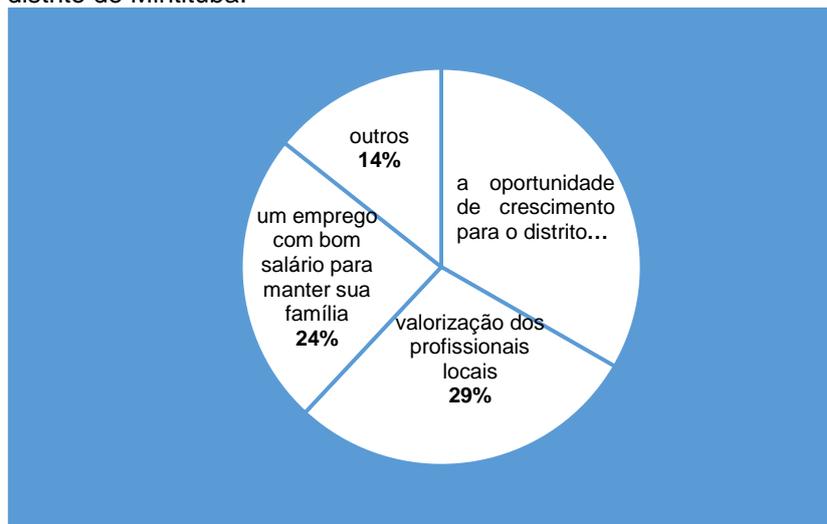
Corroborando com o estudo Freitas e Oliveira (2016) afirmam que em investigação da implantação do Complexo Portuário Industrial do Açú, observaram a

pressão sobre os recursos territoriais, infraestrutura e serviços públicos, em função dos deslocamentos populacionais atraídos pela crescente demanda de trabalho. Este ponto positivo, neste caso a oferta de trabalho, se não for bem elencado pode trazer consequências negativas à comunidade, visto que muitos trabalhadores são atraídos de outras regiões com o intuito de melhorar de vida, obter um emprego estável e trazer sua família, assim se deslocam de suas regiões para tais regiões em desenvolvimento, e acabam abarrotando as cidades e trazendo consequências sociais negativas para estes locais.

#### 4.1.2 Quanto as expectativas dos moradores em relação a chegada das empresas portuárias à comunidade e aos compromissos afirmados

Conforme apresentado no tópico anterior, antes da implantação e até mesmo durante o processo de instalação muitas propostas de melhorias e benefícios foram firmadas para o distrito, assim a comunidade gerou muitas expectativas em relação ao desenvolvimento da região. Deste modo, os líderes foram questionados sobre qual foi a expectativa deles com a implantação das grandes empresas no distrito de Miritituba. E obtiveram-se as seguintes respostas:

Figura 8 - Expectativa com a implantação das grandes empresas no distrito de Miritituba.



Fonte: Autora do trabalho (2019).

Observa-se portanto, uma diversidade de opiniões quanto às expectativas com a implantação das grandes empresas na região, 33% (trinta e três por cento) dos entrevistados acreditaram que estas empresas trariam uma oportunidade de

crescimento para o distrito, já 29% (vinte e nove por cento) esperava a valorização dos profissionais locais, 24% (vinte e quatro por cento) tinha a expectativa de conseguir um emprego com bom salário para manter sua família e 14% (quatorze por cento) colocaram outras opções relacionadas à organização e contribuição na infraestrutura da comunidade, asfaltamento das ruas dentro do distrito, melhoria na situação econômica e estrutural do local.

Torna-se relevante frisar que as pessoas que vivem em uma comunidade pequena e pacata como era a de Miritituba, ao receber grandes empreendimentos criam muitas expectativas e anseios quanto às suas necessidades de sobrevivência. No entanto, a contribuição só pode ser realmente efetivada a partir do momento em que sejam criadas políticas públicas que abarquem a questão de crescimento e desenvolvimento local, visto que estes dois termos se diferenciam no andamento de sua aplicabilidade.

Fleury e Almeida (2013) relatam que em Altamira (PA) um estudo sobre os impactos da Usina Hidrelétrica de Belo Monte na gestão urbana, constatou que as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal, destinadas às famílias, no âmbito das políticas compensatórias, não impactam positivamente no caráter distributivo em benefício da população local. A expectativa criada pela população foi tão intensa que as políticas aplicadas não conseguiram superar as demandas, já que muitas pessoas de outras regiões se deslocaram para a cidade com a perspectiva de uma nova oportunidade de emprego e renda para tentar melhorar de vida.

Segundo o informativo edição nº. 03 (2014) entregue pela ATAP à comunidade de Miritituba, a ATAP frisa que para o estabelecimento do Convênio 008/2013 foram levados em consideração os benefícios com a implantação dos empreendimentos para a comunidade de Miritituba, já que estes proporcionarão uma movimentação à economia local e ao desenvolvimento social que abrangerá não só o município, mas as cidades vizinhas também, pelo elevado número de ofertas de empregos diretos e indiretos e geração e circulação de renda.

A diversidade de interesses e de indivíduos que compõe e produzem o espaço interno na Amazônia, distingue os modelos e tendências da trajetória das cidades e do urbano, se comparadas às demais regiões do Brasil, especialmente em função da grande mobilidade da população em busca das oportunidades de trabalho, que ocasiona o fluxo e refluxo de imigrantes característico da região (MACHADO, 1999).

Ao serem perguntados sobre qual tem sido a contribuição das empresas dos portos graneleiros na geração de emprego e renda para os comunitários de Miritituba, obteve-se as seguintes respostas:

**Entrevistado A:** *contribuíram pouco, trouxeram mais gente de fora do que contrataram da comunidade, na minha opinião foi só ¼, então deixaram a empresa se instalar sem um contrato que amarrasse um retorno para a comunidade.*

**Entrevistado B:** *sim, contribuíram através do programa jovem aprendiz.*

**Entrevistado C:** *tem contribuído com ajuda no CRAS, com cursos. Tem também o programa jovem aprendiz que antes dele as crianças ficavam nas ruas, agora tem oportunidade de trabalhar e aprender uma profissão. Eles também ajudam com merendas nas creches e materiais para saúde das crianças como escovas de dentes, creme dental e fio dental.*

**Entrevistado D:** *sim gerou bastante emprego direto e indireto.*

**Entrevistado E:** *contribuiu gerando cerca de 90% de contratação da mão de obra local do distrito e de Itaituba também, gerando renda e impostos para a cidade.*

**Entrevistado F:** *positiva a contribuição, pois aumentou o número de empregos para as pessoas de Miritituba.*

**Entrevistado G:** *sim, mais ou menos, alguns melhoraram, antes não tinha muitos empregos, agora tem, aqueles que estudaram puderam entrar para trabalhar nestas empresas.*

Foi possível notar, quanto à contribuição das empresas dos portos graneleiros na geração de emprego e renda para os comunitários de Miritituba, a maioria dos entrevistados manifestam que as empresas geraram empregos para comunidade, além de contribuírem na parte social como o entrevistado C comentou sobre ajuda com alimentos para merenda escolar da creche e produtos de higiene pessoal, foi citado ainda sobre o programa jovem aprendiz que tem sido implementado pelas empresas como forma de oportunizar jovens ter a experiência do primeiro emprego.

Santos *et al.* (2010) comentam que a liberalização do comércio e as privatizações do setor de infraestrutura nos últimos anos do século XX transferiram uma gigantesca parcela do poder político, econômico e estratégico do Estado para as empresas.

Sendo assim, as empresas são convidadas agora a dividir com a sociedade civil em suas várias configurações de organização não apenas esse excedente de poder, mas também o que detinham antes. Estabelece-se, assim, um mundo tripolar-

governos/empresas/ sociedade civil organizada – que está a pedir novas formas de governança (ALMEIDA, 2007).

O movimento oposto que se articula dá-se em virtude das ações das empresas e do próprio Estado, notadamente nas regiões mais carentes do mundo, em permitir a extração de suas riquezas regionais em favor de grandes grupos, que buscam o lucro, sem atentar-se com a sociedade, porém colaboram para as diferenças regionais. Tal inversão na forma de exploração é imprescindível para a recuperação das potencialidades regionais, por meio de uma atuação entre governo, empresa e sociedade civil organizada, que podem esquematizar ações de desenvolvimento e crescimento econômico-social (SANTOS *et al.*, 2010).

Sen (2000) evidencia a íntima relação entre desenvolvimento e liberdade, observando que a pobreza e a carência de oportunidades econômicas se dão também pela falta de planejamento local, que gera dependência em relação a outros espaços produtivos, impossibilitando a melhoria de qualidade de vida pela geração de emprego e renda.

Confortando as informações, levando em consideração que o único documento apresentado pela Prefeitura Municipal de Itaituba em relação aos portos em Miritituba foi o Convênio 008/2013, nota-se que a geração de emprego e renda foi um dos acordos estabelecidos como benefícios para a comunidade de Miritituba, e a partir das percepções dos líderes comunitários essas ações tem sido efetivadas neste aspecto. Entretanto, alguns pontos ainda precisam ser melhor estudados e organizados, pois gerar um emprego temporário por exemplo, não é sinônimo de contribuição duradoura para o distrito.

#### **4.2 Perfil profissional dos trabalhadores e o processo de qualificação dos moradores para inserção nas empresas instaladas em miritituba**

As transformações na comunidade de Miritituba aconteceram em vários pontos, principalmente nas questões voltadas à geração de emprego e renda. Neste contexto, um ponto importante a ser analisado é como a população de Miritituba estava preparada para receber as transformações no mercado de trabalho, preparação essa ligada ao processo de qualificação profissional e ao perfil profissional, levando-se em conta as atividades que eram desempenhadas antes da chegada das empresas portuárias.

#### 4.2.1 Fontes de empregos antes da instalação dos portos em Miritituba

Ao discutir as expectativas dos moradores em relação à chegada das empresas portuárias à comunidade, os entrevistados colocaram que acreditaram que estas empresas trariam uma oportunidade de crescimento para o distrito, uma valorização dos profissionais locais, além de conseguir adquirir um emprego com bom salário para manter sua família. Assim, em busca de compreender o perfil profissional da comunidade, foi perguntado aos líderes comunitários sobre quais eram as fontes de emprego em Miritituba, antes da implantação das empresas portuárias. E estes responderam o seguinte:

**Entrevistado A:** *garimpo, pesca, agricultura, madeira e carvoeiro.*

**Entrevistado B:** *pesca.*

**Entrevistado C:** *serralherias e madeiras.*

**Entrevistado D:** *madeira, garimpos, servidores públicos.*

**Entrevistado E:** *madeiras, pesca, funcionários públicos, INCRA, DNIT e comércio local.*

**Entrevistado F:** *pescaria, madeiras e prefeitura.*

**Entrevistado G:** *garimpo, roças e pesca.*

Os entrevistados disseram que as principais atividades realizadas antes da chegada das empresas portuárias ao distrito baseavam-se em atividades diretamente ligadas à extração de recursos naturais, tais como: madeiras, pesca, garimpagem, agricultura e os serviços públicos disponibilizados pela Prefeitura.

Como já apresentando anteriormente na Agenda Mínima (Convênio 008/2013) ficou acordado que o Apoio de formação à mão de obra e à geração de emprego e renda ficou estabelecido que seriam implantadas salas de treinamento e planos de formação de mão de obra para a cadeia de serviços e negócios decorrentes do complexo portuário, inclusive, apoio ao programa municipal de formação de aprendizes em Miritituba e Itaituba.

No informativo de edição nº 5 (2014), em reportagem, o presidente da CDL em Itaituba declarou que, conhecendo as mudanças que o município irá passar, faz-se necessário que, tanto o empresário quanto os colaboradores façam cursos para qualificação profissional, principalmente para quem pretende trabalhar nos portos, pois somente quem estiver qualificado poderá mudar de profissão.

Observando os dados, nota-se que as atividades econômicas desempenhadas pelos moradores locais eram totalmente diferentes do que as empresas portuárias precisavam, assim estes não possuíam o perfil profissional para ingressarem como trabalhadores nestas. Deste modo, os que tinham intenção em mudar de profissão, não só pela vontade, mas com a necessidade de sobrevivência, sofreram com mudanças educacionais, culturais e sociais para tentar se adequar às condições exigidas pelo novo mercado.

Deste modo, com a chegada das empresas portuárias, foi necessário modificar o perfil do trabalhador local, uma vez que as atividades praticadas anteriormente, não permitiam uma preparação para atuação no porto. Percebe-se que a população não estava preparada, em relação à qualificação profissional, para atuar em funções diferentes daquelas que era acostumada a desempenhar.

Esse é um problema sério que ocorre em pequenas regiões que recebem grandes empreendimentos com ramo diferente do que é rotineiro para a região. A preparação da população deveria ter acontecido previamente se o governo tivesse verificado as mudanças no perfil do trabalho no mercado de trabalho local e investido em programas para qualificação e estímulo de obtenção de conhecimento pela comunidade.

Assim sendo, os entrevistados foram questionados também se as empresas ou a AMPORT ofertaram algum curso profissional para preparar os moradores para trabalharem nos portos, em caso positivo, quais foram, foram obtidas as seguintes respostas:

**Entrevistado A:** *Sim. Cursos ofertados para atender o mercado, já que as pessoas da comunidade não estavam preparadas para serem empregadas. Curso de atendimento e classificador de grãos.*

**Entrevistado B:** *Sim, empreendedorismo, corte e costura, classificador de grãos, panificação e assistente administrativo.*

**Entrevistado C:** *Sim, classificador de grãos, classificador de qualidade, operador de máquinas, assistente administrativo.*

**Entrevistado D:** *Sim, mas não sei o nome dos cursos.*

**Entrevistado E:** *Sim, com vários cursos para qualificação de mãos de obra como classificador de grãos, eletricitista e segurança do trabalho.*

**Entrevistado F:** *Sim com o apoio do CRAS só um grupo que participa sempre, não tem divulgação para os outros moradores.*

**Entrevistado G:** *Sim, curso de classificador de grãos e terraplanagem, retroescavadeira.*

Os entrevistados disseram que são ofertados cursos para qualificar os moradores locais em busca de inserir estes nas empresas portuárias. Mas, nota-se que os cursos ofertados para comunidade referem-se a funções do nível operacional, levando em conta as atividades que eram desempenhadas por estes antes da instalação dos empreendimentos em Miritituba.

O informativo de edição nº 6 (2014) traz dados sobre os cursos profissionalizantes que foram promovidos com parcerias a outras instituições com a proposta de preparar e qualificar a mão de obra local para inserção no mercado de trabalho. Foram realizados vários cursos por meio do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego – PRONATEC. Os cursos ofertados foram de operador-retroescavadeira e operador de empilhadeira que tiveram parcerias com a Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Mineração do Pará, Prefeitura Municipal de Itaituba, SENAI, SEMDAS e ATAP.

Quadro 6 - Cursos de Capacitação de Mão de Obra durante a etapa de operação do empreendimento.

<b>Função/Qualificação</b>
Assistente Administrativo
Assistente de Recursos Humanos
Assistente de Meio Ambiente
Recepcionista
Classificador
Balanceteiro
Auxiliar de armazém
Supervisor de manutenção
Operadores de pá carregadeira
Operador de tombador
Auxiliar de tombador

Fonte: Plano de Controle Ambiental Integrado (2016, p. 67).

De acordo com o Plano de Controle Ambiental Integrado (2016), a programação dos cursos procede de acordo com a necessidade efetiva de demanda, observando o tempo necessário para formação em cada atividade, de forma que os egressos dos cursos de qualificação de mão de obra estejam aptos, em tempo, ao exercício das funções criadas ao longo da implantação do empreendimento.

O número de vagas oferecidas serão ao menos 30% maior que a demanda, de maneira que o benefício da formação profissional estenda-se além dos profissionais absorvidos diretamente pelas obras. Os cursos oferecidos são gratuitos e a carga horária mínima é de 30 (trinta) horas/aula.

O informativo de edição nº 6 (2014) destaca ainda que foram realizados cursos de agente de limpeza urbana, agente de observação de segurança, ajudante de pedreiro, mestres de obra, pedreiro, pedreiro de alvenaria estrutural, eletricista industrial e auxiliar administrativo, todos executados pelo SENAI.

Para Gioielli (2012), o grande motivo para uma empresa ser socialmente responsável, ou seja aplicar projetos voltados para benefícios da sociedade, é que isso proporciona a ela consciência de si mesma e de suas interações na sociedade. Deste modo, a empresa é idealizada enquanto ator social habilitado a assumir o desafio de associar estrategicamente o desempenho econômico com princípios essencialmente éticos e morais, tanto para com o público interno à empresa como para a sociedade em geral.

De tal modo, ao ser observado que a população exercia atividades diferentes das funções que seriam executadas no porto de Miritituba, o Governo Local, junto com as empresas, contemplou, dentro da Agenda Mínima, ações voltadas para resolver tal problema e inserir a comunidade na geração de emprego e renda.

Nas entrevistas, os líderes comunitários deixaram claro isso, afirmando que houve a oferta de cursos para população, mas com queixas quanto aos cursos ofertados e quem pode participar. Desta maneira, pode-se perceber que houve o cumprimento do ponto acordado entre as empresas e o governo. A ATAP, atualmente AMPORT, buscou proporcionar cursos à população local e, além dos já ofertados, ainda tem planos de outros cursos voltados não somente para qualificação e inserção destes no mercado profissional, mas também no estímulo ao empreendedorismo individual, como forma de geração de renda e possibilidade de melhoria de vida.

#### **4.3 Participação da mão de obra local nos empregos diretos e indiretos e principais dificuldades para contratação**

A inserção da mão de obra local nas empresas portuárias passou por dificuldades na contratação uma vez que a análise, a partir da compreensão da qualificação da mão de obra da comunidade e verificação do perfil profissional dos moradores, demonstrou que os mesmos não possuíam conhecimentos necessários para atuação nas empresas e nos novos postos de trabalho que surgiram.

Deste modo, fez-se necessário analisar qual a participação da mão de obra local nos empregos gerados pelas empresas e quais funções são executadas pelos

trabalhadores locais. As informações obtidas por meio das entrevistas com os líderes locais, são:

**Entrevistado A:** *Nem ¼ da população foi empregada, e os que foram só serviços básicos das empresas como auxiliar de serviços gerais.*

**Entrevistado B:** *cerca de 40%, trabalham como classificador de grãos e assistente administrativo no programa jovem aprendiz.*

**Entrevistado C:** *cerca de 40%, dos moradores da comunidade e trabalham como classificador de grãos e serviços gerais.*

**Entrevistado D:** *cerca de 50% dos trabalhadores são locais e trabalham como classificador de grãos.*

**Entrevistado E:** *cerca de 90% são locais e trabalham como classificadores de grãos, na limpeza, como motoristas e seguranças.*

**Entrevistado F:** *mais ou menos uns 40% e geralmente são dos serviços gerais, por falta de qualificação.*

**Entrevistado G:** *não sei dizer.*

Observa-se que as funções executadas pelos moradores locais estão ligadas às funções básicas para funcionamento das empresas portuárias, como classificador de grãos e auxiliar de serviços gerais. Mas, há uma controvérsia na quantidade de trabalhadores locais, alguns afirmaram que foram empregados cerca de 40% (quarenta por cento) dos moradores, outros disseram que não foi empregado nem um quarto do total que deveria ser, outro disse que foi empregada cerca de 90% (noventa por cento) de mão de obra local. No entanto, o que intriga são as funções colocadas por eles em que a maioria afirmou: os trabalhadores empregados trabalham somente nas funções básicas, como classificador de grãos e como auxiliar de serviços gerais, mas, o percentual estimado por eles é muito alto pelas funções executadas; acredita-se assim, que estes não tem conhecimento sobre os cargos que são ofertados por estas empresas.

No Plano de Controle Ambiental Integrado (2016) a ATAP assumiu o compromisso de buscar junto a programas governamentais, e outras iniciativas, cursos de capacitação ou profissionalizantes, que serão oferecidos nas instituições de ensino locais, para qualificação ou requalificação da mão de obra local.

Ainda neste Plano, a empresa afirmou que seriam realizados cursos voltados para os trabalhadores que atuam junto às obras de instalação dos empreendimentos associados ou ETC em operação, em horário e local que facilitem sua participação.

Os trabalhadores qualificados durante a fase de instalação teriam novas oportunidades de emprego e geração de renda com trabalho autônomo e presença de trabalhadores.

O informativo de edição nº 10 (2016) elucida outros cursos profissionalizantes para a comunidade de Miritituba, com parceria do SENAI. Os cursos foram ofertados para atender às demandas do mercado por mão de obra qualificada. Os cursos de operado de retroescavadeira e mestre de obras possibilitaram aos participantes aprenderem técnicas sobre a manutenção de máquinas pesadas e como operá-las, e a supervisionar, administrar cronograma e controlar recursos e padrões produtivos.

Os entrevistados foram perguntados se ao observarem a geração de emprego, se conseguiram perceber quais as principais dificuldades das empresas dos portos para contratação de mão de obra local, e os líderes responderam o seguinte:

**Entrevistado A:** *preparação profissional.*

**Entrevistado B:** *falta experiência para função e falta também a qualificação profissional.*

**Entrevistado C:** *falta de comunicação entre a empresa e a comunidade, para nós sabermos quais as funções tem disponível para contratação.*

**Entrevistado D:** *falta de preparação da comunidade e falta de qualificação.*

**Entrevistado E:** *falta de mão de obra qualificada e experiência de trabalho em carteira.*

**Entrevistado F:** *falta de qualificação e não tem o perfil que a empresa precisa.*

**Entrevistado G:** *povo não é estudado e não se preparou para trabalhar nestas empresas.*

De acordo com as respostas dos entrevistados, as principais dificuldades para contratação de mão de obra local é a preparação de profissionais para atuarem no mercado emergente. Essa dificuldade pode estar ligada à cultura e forma de viver que os moradores tinham antes da chegada dos empreendimentos, como já citado anteriormente, os moradores de Miritituba antes da instalação das empresas na região trabalhavam em atividades de pesca, agricultura e madeireira, assim não tinham como ter experiência ou preparação para atuar em funções diferentes destas a que estavam acostumados.

No informativo de edição nº 5 (2014) apresenta uma reportagem sobre a relação entre ATAP e SINE que realizaram cadastro de trabalhadores de Miritituba de acordo com suas qualificações. A ação teve o objetivo de favorecer a contratação de

mão de obra local, baseado no Convênio da Agenda Mínima. Após o cadastramento de currículos dos moradores e estabelecimento do perfil profissional destes, o SINE iria fazer o encaminhamento de candidatos para contratação.

No informativo de edição nº 7 (2015), a informação sobre a parceria com o SINE foi reforçada, afirmando que as contratações locais deram-se a partir do encaminhamento de candidatos para os postos de trabalho que foram surgindo, criando oportunidades de emprego aos profissionais cadastradas naquela instituição, permitindo o acompanhamento da contratação de mão de obra local.

De tal modo, observa-se que o perfil profissional influencia diretamente nas dificuldades para contratação de mão de obra local, visto que não estavam preparados e qualificados para atender às novas demandas de mercado, no entanto a ATAP por meio dos dados elencados tem buscado meios para qualificar as pessoas, assim como encaminhá-las à instituição responsável por cadastrar currículos em banco de dados para posteriormente terem a oportunidade de trabalho tão esperada.

#### **4.4 O papel da economia informal no porto de miritituba**

Esta subseção buscou verificar os empregos diretos e indiretos gerados a partir da instalação destas empresas e investigar qual o papel da economia informal no Porto de Miritituba.

Como já citado, as principais atividades econômicas consistiam em garimpagem, agricultura, pesca, carvoaria e pequenos comércios voltados a atender as necessidades básicas da comunidade. Sendo assim, fez-se importante compreender quais mudanças ocorreram na economia local.

Deste modo, os líderes comunitários foram indagados se conseguiram observar algum aumento de empresas ligadas indiretamente à instalação dos portos, como por exemplo, pessoas que trabalham por conta própria em restaurantes, lanchonetes, posto de gasolina, farmácia, mercadinhos, entre outros, eles responderam o seguinte:

**Entrevistado A:** *sim teve aumento de mercadinhos, padarias, mas eu particularmente queria uma ajuda das empresas para a comunidade, não só isso, não só levar mas deixar algo para nós.*

**Entrevistado B:** *mais ou menos, postos de gasolina, restaurantes e lanchonetes, o resto já tinha.*

**Entrevistado C:** *sim, posto de gasolina, mercadinhos, restaurantes, borracharia, lanchonete, farmácia e açougue.*

**Entrevistado D:** *sim, restaurantes, posto de gasolina, casas para alugar e mercadinhos.*

**Entrevistado E:** *aumentou em vários segmentos como comércio, oficinas, postos de gasolina para abastecimento dos combustíveis dos motoristas.*

**Entrevistado F:** *sim, postos de gasolina, lanchonetes, restaurantes e borracheiros.*

**Entrevistado G:** *sim, posto de gasolina, restaurante, lanchonete e dentista.*

As respostas demonstram que os entrevistados perceberam aumento em diversos tipos de segmentos, dentro da comunidade, a partir da instalação das empresas portuárias, como postos de gasolina, restaurantes, lanchonetes, borracharia, mercadinhos e oficinas. Estes negócios estão ligados, diretamente, à movimentação de carretas e outros veículos, sendo considerado como emprego efeito-renda.

Najberg e Pereira (2004) comentam que emprego efeito-renda é aquele obtido a partir da transformação da renda dos trabalhadores e empresários em consumo, ou seja, uma parcela da receita das empresas levantada a partir da venda de produtos e serviços se transforma, com o pagamento de salários, em renda dos trabalhadores e dos empresários. Ambos gastam parte de sua renda, comprando bens e serviços diversos, segundo seu perfil de consumo, estimulando a produção de um conjunto de setores e realimentando o processo de geração de emprego. No caso de Miritituba, os caminhoneiros que recebem pela carga entregue no porto precisam satisfazer suas necessidades básicas e manutenção dos veículos.

No informativo de edição nº 5 (2014), a ATAP frisou que o desenvolvimento da região do Tapajós, que se intensifica com a instalação de vários empreendimentos, entre eles, os terminais portuários e as hidrelétricas, requer que a população, o poder público e as entidades locais estejam preparados para esta nova fase que vive o município de Itaituba e região. Assim, a ATAP buscou estimular a produção de conhecimento e desenvolvimento social do município por meio de parcerias com instituições como o SEBRAE e a CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas, por exemplo.

No dia vinte e um de maio de dois mil e quatorze, a ATAP juntamente com o SEBRAE e a CDL, ofertaram um seminário de desenvolvimento de fornecedores em Itaituba. A ideia central era de orientar aos empresários locais sobre os critérios de

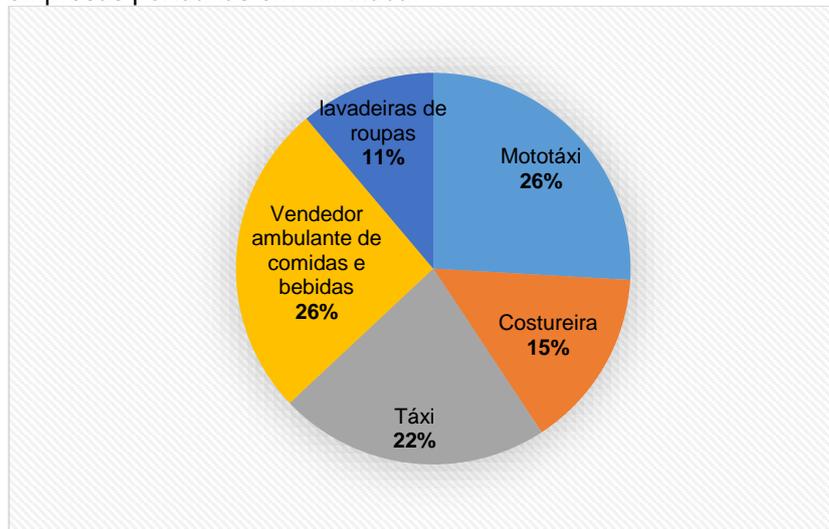
fornecimento e formas de aquisição de materiais e serviços, além de assumir o compromisso de adquirir materiais do mercado local.

O informativo de edição nº 8 (2015) apresentou um curso sobre empreendedorismo com parceria do SEBRAE, cerca de duzentos moradores de Itaituba e Miritituba participaram de aulas teóricas e práticas. Ao final, o gerente do escritório do SEBRAE mostrou-se positivo quanto à participação da sociedade e ministrou a palestra sobre os caminhos para o empreendedorismo individual, apresentando as vantagens do trabalho autônomo regularizado, como o acesso a benefícios previdenciários.

Moura (2006) enfoca essa integração das parcerias e enfatiza que a conscientização das empresas de que também são responsáveis por melhorar o bem-estar da comunidade, contribui de forma efetiva com desenvolvimento local, principalmente quando cria e fortalece parceria com o papel do Estado e outros membros da sociedade civil.

Perguntados se perceberam um aumento de empregos indiretos, após a instalação das empresas portuárias em Miritituba, todos os entrevistados responderam que sim e sobre os tipos de emprego afirmaram serem:

Figura 9 – Geração de empregos indiretos após a instalação das empresas portuárias em Miritituba.



Fonte: Autora do trabalho (2019).

A maioria dos entrevistados, ou seja, 26%(vinte e seis por cento) afirma que o tipo de emprego indireto que mais aumentou foi o de vendedor ambulante de comidas e bebidas e de mototáxi com 26%(vinte e seis por cento) também, seguido de 22% (vinte e dois por cento) de táxi, 15% (quinze por cento) de costureiras e 11% (onze

por cento) lavadeiras, a opção outros não teve resposta. Deste modo, observa-se que a contribuição para a economia local aconteceu com áreas que estão ligadas às necessidades básicas do ser humano, como alimentação, seguido da necessidade de locomoção, transporte público como mototáxi e táxi. O aumento de costureiras e lavadeiras de roupas também foram citados, estas ocupações podem estar ligadas às empresas que geralmente contratam organizações terceirizadas para fazer higienização e manutenção dos uniformes e outras roupas dos colaboradores e da própria empresa.

Ainda no informativo de edição nº 8 (2015) foi divulgado sobre cursos ofertados para incremento da renda e inclusão social na sede do município e no distrito de Miritituba, com cerca de duzentas vagas para os cursos de *patchwork*, pintura em tecido, artesanato em pneu, tapeçaria, fabricação de chocolates caseiros (ovos de páscoa e trufas) e produção de salgados, tendo como prioridade o público em situação de maior vulnerabilidade social, cujos cursos eram ofertados em forma de parcerias com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Assistência Social de Itaituba (SEMDAS) e a ATAP.

O informativo de edição nº 11 (2016) divulgou que, em novembro de 2016 (dois mil e dezesseis) a ATAP passou a ser AMPORT – Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica. Esta modificação deu-se pela fusão de novas empresas associadas que atuam no arco norte. Foi apresentado ainda que desde 2013 (dois mil e treze) até 2016 (dois mil e dezesseis) foram criados quase 1.200 (um mil e duzentos) empregos diretos, tendo uma média de 76% de mão de obra local.

Assim, a economia informal em Miritituba mostrou um crescimento com a chegada das empresas portuárias, havendo aumento nos tipos de comércios para atender à demanda de caminhoneiros e outros trabalhadores que se deslocaram para a comunidade, além de trabalhos informais como costureira, mototáxi, táxi, entre outros. Por esse lado, tem-se um resultado positivo acerca deste ponto analisado. A movimentação econômica no Distrito foi modificada, trazendo contribuições no que diz respeito às oportunidades de sobrevivência e melhoria de vida.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo permitiu uma visão mais clara em relação às mudanças ocorridas no Distrito de Miritituba, no que diz respeito à geração de emprego e renda, por meio das percepções de líderes comunitários e a compreensão da atuação das empresas portuárias, assim como o acordo estabelecido entre Governo e estas empresas.

Os resultados possibilitaram perceber que a contribuição dos portos ao distrito de Miritituba, na geração de emprego e renda, tem acontecido de forma positiva. No entanto, alguns aspectos precisam ser levados em consideração como a qualificação e perfil profissional dos moradores da comunidade.

Nos resultados levantados foram encontradas divergências de informações entre os informativos da AMPORT e a fala das lideranças comunitárias, principalmente no que concerne aos cursos de qualificação profissional ofertados pelas empresas, quanto à qualificação profissional e variedade de funções para atuação nestas empresas portuárias descritas pelos entrevistados e pelos informativos da AMPORT. Os moradores dizem que foram ofertados cursos como classificador de grãos, estes frisaram ainda que os cursos de formação profissional limitavam-se a um pequeno grupo, ficando restrito à participação de outros moradores

Outro dado relevante na pesquisa diz respeito ao sentimento da comunidade de que as empresas têm estimulado à economia informal no distrito de Miritituba, principalmente com a oferta de cursos para a comunidade local. Ao mesmo tempo em que a comunidade percebe essa oferta de cursos pelas empresas, como estímulo ao desenvolvimento da economia informal, a AMPORT por meio de seus informativos expressou que os cursos ofertados visam atender às demandas da população, tanto na preparação para as oportunidades de trabalho surgidas como no estímulo de trabalho autônomo, tais como: corte e costura, produção de alimentos e de artesanatos; com isso, a economia informal também tem sido estimulada, ao que os entrevistados informaram que muitos empreendimentos individuais também foram influenciados pela instalação destas empresas.

A comunidade também se ressentia da ausência de acompanhamento do Governo municipal, junto às empresas, no acompanhamento das ações e atividades das empresas, previstas no termo de Convênio 008/2013 previamente firmados entre sociedade, governo municipal e as empresas portuárias. Assim, faz-se necessário que

o governo municipal acompanhe as ações e atividades das empresas, assim como o cumprimento dos compromissos previamente firmados entre sociedade, governo municipal e as empresas portuárias, visto que,, segundo a Prefeitura Municipal de Itaituba o único documento referente aos portos é o Convênio 008/2013 que estabelecia o que deveria ser cumprido em benefício da sociedade de Itaituba, especialmente ao distrito de Miritituba, e não existe mais nenhum documento quanto ao acompanhamento das ações efetivadas. A respeito de tais ações, estão sendo prestadas as contas com a sociedade, por meio de informativos para poder comprovar que as empresas estão cumprindo seu papel diante do acordado com a população da região.

Esta pesquisa encontrou muitos desafios para ser concluída, entre eles pode-se citar a dificuldade em conseguir documentos sobre a temática para serem analisados. A pesquisa de campo com a coleta de dados estava prevista para ser realizada a partir da análise de relatórios e outros documentos cedidos pela AMPORT e a Prefeitura, no entanto, ao entrar em contato com a AMPORT e fazer a solicitação de tais documentos não se obteve respostas. Desde o mês de março deste ano foram enviados vários e-mails, com solicitação de autorização de pesquisa e disponibilização de documentos sobre a temática abordada, mas até a finalização deste trabalho não foram atendidas, os únicos documentos disponibilizados pela empresa foram os informativos que são entregues à comunidade sobre as ações e notícias a respeito da atuação das empresas do porto de Miritituba. Deste modo, a participação da AMPORT deu-se somente por informativos públicos entregues à sociedade de Itaituba e Miritituba, já que a solicitação não foi atendida e muito menos respondida, isto atrapalhou, de certa forma, ter um resultado preciso a partir de levantamentos apenas com estes informativos e entrevistas.

No entanto, a temática estudada trouxe uma visão mais ampla acerca da discussão da atuação das empresas portuárias em Miritituba, no que diz respeito à geração de emprego e renda, e pode responder às questões pesquisa e aos objetivos levantados de forma positiva, confirmando que houve um aumento na geração de emprego e renda, mas que outros estudos precisam ser realizados, pois neste contexto, muitas outras problemáticas podem ser levantadas, contribuindo na compreensão das transformações ocorrentes em comunidades que receberam ou receberão grandes empreendimentos como este de Miritituba.

## REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, L. G.; LEITE, N. R. **Gestão estratégica de pessoas, comprometimento e contrato psicológico: o caso vale**. Fundação de amparo a pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), 2010.
- ALMEIDA, F. **Os desafios da sustentabilidade**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007
- ALMEIDA, H. S. de; TEIXEIRA, M. C. Ações afirmativas como medida de proteção das minorias. In: **Revista do Curso de Direito**. Faculdade de Humanidades e Direito. Universidade Metodista de São Paulo, Vol. 8, n. 8, 2011.
- ALMEIDA, D. S. **História do município de Itaituba: Importância Econômica e Geopolítica na Amazônia Legal, na Mesorregião do Tapajós e no Estado do Pará**. Curitiba: Editora CRV, 2012.
- ALVES, G. **O novo (e precário) mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo**; São Paulo: Bomtempo Editorial, 2005.
- AMBIENTARE. **Estudo de Impacto Ambiental**. Estação de Transbordo de Carga ETC CIANPORT, Itaituba. 2012.
- AMBIENTARE. **Estudo de Impacto Ambiental**. Estação de Transbordo de Carga ETC Cargill. 2013.
- ANTAQ. Agência Nacional de Transportes. **Observatório dos transportes aquaviários – Belém**. 2016 Disponível em: <http://observatorioantaq.info/index.php/2016/06/05/belem/>. Acesso em: 20 maio 2019, 16:02.
- ANTAQ. Agência Nacional de Transportes. **Meio Ambiente**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/meio-ambiente/>. Acesso em: 24 maio 2019, 18:06.
- ARAÚJO, F. H. C. B. **Sistema portuário brasileiro: evolução e desafios**. 66 f. Dissertação de Mestrado- Curso de Engenharia e Gestão Portuária, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.
- BALIM, A. P. C.; MOTA, L. R. SILVA, M. B. O. Complexidade Ambiental: o repensar da relação Homem-Natureza e seus desafios na sociedade contemporânea. **Revista Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v. 11, no 21, p.163-186, jan/jun-2014.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**. Estudos Avançados USP, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005.
- BENTIVI, D. R. C. **DA LAVOURA AO CONCRETO: Os impactos sociais causados pela construção da refinaria Preimun I em Bacabeira/MA**. São Paulo, 2012. 130p. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

BORGES, A. **Gigantes da logística descobrem Miritituba**, 2013. Disponível em: <https://www.valor.com.br/brasil/3062200/gigantes-da-logistica-descobrem-miritituba>. Acesso em: 22 dez. 2018, 15:07.

BORGES, F. F. **Intervenção estatal na economia: o Banco Central e a evolução das políticas monetária e creditícia**. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo. Faculdade de Direito. São Paulo, 2010.

BORTOLETO, E. M. **A implantação de grandes hidrelétricas: desenvolvimento, discursos e impactos**. 2001. Disponível em: [http://www.maternatura.org.br/hidreletricas/biblioteca\\_docs/grandes%20hidrel%C3%A9tricas.pdf](http://www.maternatura.org.br/hidreletricas/biblioteca_docs/grandes%20hidrel%C3%A9tricas.pdf). Acesso em: 06 maio 2019, 22:09.

BRASIL. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU. **Desenvolvimento de infraestrutura de transportes no Brasil: perspectivas e desafios**. Seminário TCU. Brasília, DF: 2007.

BRASIL. Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ. **Movimentação dos portos organizados**. Disponível em: [http://www.antaq.gov.br/Portal/Relatorio\\_Estatistico\\_Semestral\\_2014/Movimentacao-Portos-Organizados.html](http://www.antaq.gov.br/Portal/Relatorio_Estatistico_Semestral_2014/Movimentacao-Portos-Organizados.html). Acesso em: 27 mar. 2019, 23:12.

BRASIL, Porto sem papel. **Glossário portuário**. Portal de informações portuárias. Disponível em: <http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario>. 2015. Acesso em: 04 abr. 2019, 12:56.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Arco norte: o desafio logístico**. Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relatores Lúcio Vale, Remídio Monai; Tarcísio Gomes de Freitas, Alberto Pinheiro. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016. 392 p. (Série estudos estratégicos; n. 6 PDF). Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco\\_norte.pdf](https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf). Acesso em: 20 set. 2019, 23:05.

BRASIL. Secretaria dos Portos da Presidência da República – SEP/PR. **O Sistema Portuário Nacional**. 2018. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 04 agos. 2018, 22:34.

BRASIL. Plataforma Agenda 30. **Acelerando as transformações para Agenda 2030 no Brasil**. Disponível em: <http://www.agenda2030.org.br/>. Acesso em: 02 de abr. 2019, 10:23.

BRITO, P. Sistema portuário brasileiro. *In: I Congresso colombiano de portos organizados. II Seminário portuário anual público-privado latino americano*. Associação Latino Americana de Portos e Terminais. Brasília, DF: ANTAQ, 2011.

BRUMMER, S. **Histórico dos movimentos de proteção ao meio ambiente**. 2010. Disponível em: <https://jus.co.br/artigos/18162/historico-dos-movimentos-internacionais-de-protecao-ao-meio-ambiente>. Acesso em: 01 de abr. 2019, 19:21.

BUENO, E. **Produto nacional**: uma história da indústria no Brasil. Brasília: CNI, 2008.

BUNGE. **Bunge: participando do desenvolvimento da economia brasileira**. Disponível em: <http://www.bunge.com.br/Bunge/Perfil.aspx>. Acesso em: 29 ago. 2019, 16:32.

CACCIAMALI, M.C. **Ajustamento do mercado de trabalho no Brasil nos anos 80**. In: LAVINAS, I. Reestruturação do espaço econômico e regional do Brasil. São Paulo: HUCITEC, 1993.

CACCIAMALI, M. C.; PIRES, J.; LACERDA, G.; PIRES, E. L.; PORTELA, A. **CRESCIMENTO ECONÔMICO E GERAÇÃO DE EMPREGOS: CONSIDERAÇÕES SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS. PLANEJAMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS Nº 12 - JUN/DEZ DE 1995**.

CÂMARA MUNICIPAL DE ITAITUBA. **Hidrelétrica do Tapajós ainda está na etapa de engenharia e estudos ambientais**. Reunião sobre a construção da hidrelétrica aconteceu ontem, em Itaituba. 2009. Disponível em: <https://itaituba.pa.leg.br/@@search?SearchableText=Hidrel%C3%A9trica+do+Tapaj%C3%B3s+>. Acesso em: 20 mar. 2019, 20:01.

CAMARA MUNICIPAL DE ITAITUBA. **ATA DA AUDIÊNCIA DE EMPREGOS EM MIRITUBA 23-03-2017**. Disponível Em: <https://www.itaituba.pa.leg.br/processo-legislativo/atas-das-sessoes/atas-do-ano-de-2017/ata-da-audiencia-de-empregos-em-mirituba-23-03-2017.pdf>. Acesso em; 31 ago. 2019, 21:22.

CÂMARA, R. H. Análise de conteúdo: da teoria à prática em pesquisas sociais aplicadas às organizações. **Rev. Interinstitucional de Psicologia**. 6 (2). jul-dez 2013. p.179-191. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/gerais/v6n2/v6n2a03.pdf>. Acesso em: 29 dez. 2018, 21:56.

CAMPOS, C. J. G. **MÉTODO DE ANÁLISE DE CONTEÚDO**: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde. 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/reben/v57n5/a19v57n5.pdf>. Acesso em 14 de jun. 2016, 23:34.

CARGILL. **Relatório de Sustentabilidade 2016**. 2016, 41p.

CASTRO, E. R. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração Sul-Americana. **Caderno CRH**, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, jan/abr. 2012.

CDP. Companhia das Docas do Pará. **Portos e Terminais**. Disponível em: <http://www.cdp.com.br/porto-de-belem>. Acesso em: 22 maio 2019, 17:07.

CONAMA **Resolução nº 306 de 05/07/2002**. Disponível em: [http://www.mma.gov.br/estruturas/a3\\_p/\\_arquivos/36\\_09102008030504.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/a3_p/_arquivos/36_09102008030504.pdf). Acesso em: 02 maio 2019, 21:02.

CURCINO, G. A. **Análise de adequabilidade de portos às novas teorias e práticas portuárias**: um estudo de caso no porto de Belém. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2007.

DIAS, A. V. C. **PORTOS E A GESTÃO AMBIENTAL ESTUDO DE CASO: COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP**. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. CENTRO TECNOLÓGICO. DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL. 2013. Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária. Disponível em: [http://www.transportes.gov.br/images/arquivos\\_engenharia\\_gestao\\_portuaria/anibal-valentim-costa-dias.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/arquivos_engenharia_gestao_portuaria/anibal-valentim-costa-dias.pdf). Acesso em: 19 maio 2019, 23:45.

FARIA, S. F. **Transporte aquaviário e a modernização dos portos**. São Paulo: Aduaneiras, 1998.

FIGUEIREDO, G. S. O papel dos portos concentradores na cadeia logística global. Artigo Científico. In: **Anais do XXI Encontro Nacional de Engenharia de Produção Bahia**, 2001.

FLEURY, L. C.; ALMEIDA, J. A CONSTRUÇÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE: CONFLITO AMBIENTAL E O DILEMA DO DESENVOLVIMENTO. **Ambiente & Sociedade**. São Paulo v. XVI, n. 4 np. 141-158 n out-dez. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/asoc/v16n4/09.pdf>. Acesso em: 04 out. 2019, 16:57.

FREITAS, B. V.; OLIVEIRA, E. L. Impactos socioeconômicos da construção do Complexo Portuário-Industrial do Açú sobre a população e o território de São João da Barra. **Revista de Geografia-PPGEO-UFJF**, v. 2, n. 1, 2016.

GARCIA, j. F.; NASCIMENTO, d. M. GRANDES PROJETOS NA AMAZÔNIA: a hidrelétrica de belo monte e seus efeitos sobre os acidentes de trânsito. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. G&DR. v. 14, n. 3, p. 317-348, mai-ago/2018, Taubaté, SP, Brasil.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIOIELLI, R. L. P. **Empresa, Sociedade e Comunicação: debates e tendências na transição pós-moderna**. Tese de doutorado. Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, Programa de Pós graduação em Meios e Processo Audiovisuais, Linha de Pesquisa de Cultura Audiovisual. São Paulo: 2012. 327p. Disponível em: [https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27161/tde-16052012-151737/publico/Doutorado\\_Completo\\_RafaelGioielli.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27161/tde-16052012-151737/publico/Doutorado_Completo_RafaelGioielli.pdf). Acesso em: 04 out. 2019, 16:58.

GOUVEIA, N. **Resíduos sólidos urbanos: impactos socioambientais e perspectiva de manejo sustentável com inclusão social**. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.org/pdf/csc/v17n6/v17n6a14.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2016,16:25.

HOFFMANN, R. Distribuição de renda e crescimento econômico. **ESTUDOS AVANÇADOS** 15 (41), 2001. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142001000100007](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142001000100007). Acesso em 02 maio 2019, 23:02.

HOFMANN, R. M. **IMPACTOS AMBIENTAIS CAUSADOS PELAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO E AMPLIAÇÃO DE PORTOS MARÍTIMOS NO BRASIL COM ÊNFASE NAS COMUNIDADES PESQUEIRAS**. Câmara dos Deputados Praça dos Três Poderes Consultoria Legislativa Anexo III - Térreo Brasília – DF. Agosto de 2015. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/a-camara/documentos-e-pesquisa/estudos-e-notas-tecnicas/areas-da-conle/tema14/2015\\_8839-impactos-ambientais-portos-em-comunidades-pesqueiras](http://www2.camara.leg.br/a-camara/documentos-e-pesquisa/estudos-e-notas-tecnicas/areas-da-conle/tema14/2015_8839-impactos-ambientais-portos-em-comunidades-pesqueiras). Acesso em: 10 jun. 2017, 15:49.

HONORATO, C. O estado imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, T; LAPA, R do A. **História econômica da independência e do império**. 2. ed. São Paulo: Hucitec - Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica. Editora USP/Imprensa Oficial, 2002. p. 161-176.

IANNI, O. **Teorias da globalização**. 5. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 1999.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População no último censo. Município de Itaituba, 2019**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/itaituba/panorama>. Acesso em: 03 ago 2019, 21:02.

ITAITUBA. Prefeitura Municipal de Itaituba. **RESGATANDO UM PEDAÇO DA HISTÓRIA DE ITAITUBA**. Disponível em: [http://www.itaituba.pa.gov.br/noticias/resgatando\\_um\\_pedaco\\_da\\_historia\\_de\\_itaituba](http://www.itaituba.pa.gov.br/noticias/resgatando_um_pedaco_da_historia_de_itaituba). Acesso em: 31 ago 2019, 20:04.

KITZMANN, D. I. S.; ASMUS, M. L.; KOEHLER, P. H. W. Gestão Ambiental Portuária Desafios, Possibilidades e Inovações em um Contexto de Globalização. **Espaço Aberto**, PPGG - UFRJ, V. 5, N.2, p. 147-164, 2014. Disponível em: <https://www.revistas.ufrj.br>. Acesso em: 23 maio 2019, 23:07.

LACERDA, S. M. Investimentos nos portos brasileiros: oportunidade da concessão da infraestrutura portuária. In: **BNDS Setorial**, n. 22 p.297-315. Rio de Janeiro set. 2005.

LACERDA, G. N.; CACCIAMALI, M. C. Process os adjustment, government employment and regional differentiation of the labour markets in Brazil during the 80's. In: **INTERNATIONAL WORKING PARTY ON LABOUR MARKET SEGMENTATION**, XVIII, Jul. 1992, Cambridge. Anais Cambridge: 1992.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia Científica**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LIMA, A. M. M.; SILVA, A. C.; SILVA, L. C. **Proposição de Implementação de um Sistema de Gestão Ambiental no Instituto Adolfo Lutz.** (Trabalho de conclusão do curso de Pós Graduação em Gestão Ambiental). SENAC. São Paulo, 2007.

LIMA, M. O. **PROGRAMA DE MEIO AMBIENTE E SAÚDE NO ENTORNO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS E INDUSTRIAIS DE BARCARENA E ABAETETUBA, ESTADO DO PARÁ. 2013.** Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2017/slides-seminario-barcarena-abaetetuba/painel-5-2013-poluicao-atmosferica-saude-humana-e-populacoes-expostas/apresentacao-01-programa-meio-ambiente-e-saude-barcarena-marcelo-oliveira-lima.pdf>. Acesso em: 26 maio 2019, 13:03.

LOPES, A.O.F. **Geração de Energia Elétrica a Partir de Resíduos Sólidos Orgânicos Portuários.** 80p. Mestrado (Dissertação). Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ/COPPE. Rio de Janeiro, 2015.

MACHADO, L. O. **Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira.** Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, n 1, p. 109-138, 1999.

MARTINS, G. P. **DESEMPREGO ESTRUTURAL NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO.** 2006. Disponível em: <http://tcc.bu.ufsc.br/Economia295527.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2018, 12:00.

MEDEIROS, M.L. **Estímulo à Expansão, Modernização e Otimização da Infraestrutura e Instalações Portuárias: Estudo e caso do Porto Público de Itajaí.** 108p. Mestrado (Dissertação). Universidade Vale do Itajaí UNIVALE/PMGPP. Itajaí-SC, 2015.

MENDES, A. D. **Envolvimento e Desenvolvimento: Introdução À Simpatia de Todas as Coisas.** In: CAVALCANTI, Clóvis (Org.). DESENVOLVIMENTO E NATUREZA: Estudos para uma sociedade sustentável. INPSO/FUNDAJ, Instituto de Pesquisas Sociais, Fundação Joaquim Nabuco, Ministério de Educação, Governo Federal, Recife, Brasil. Outubro 1994. p. 262. Disponível em: <http://168.96.200.17/ar/libros/brasil/pesqui/cavalcanti.rtf>. Acesso em: 10 jun. 2017, 15:00.

MESQUISTA, P. L. de. **Sistema portuário nacional.** Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. 2015. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 04 abr. 2019,13:00.

MINAYO, M. C. S. Pesquisa Social. **Teoria, método e criatividade.** 18. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MINAYO, M.C.S.; HARTZ, Z.M.A.; BUSS, P.M. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v.5, n.1, p.7-18, 2000.

MORAES, A. C. **O caminho da vitória: o perfil do empreendedor de sucesso no segmento de cosméticos.** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina: 2005.

MOREIRA, M. J. C. **Gestão portuária: otimização de instalações e tecnologias da informação no Porto de Fortaleza em comparação com os portos das regiões Norte e Nordeste.** 84 f. Dissertação - Curso de Engenharia e Gestão Portuária, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

MOURA, R.F.G. **Responsabilidade social empresarial no complexo portuário de Santos SP.** 106f. Mestrado (Dissertação). Universidade Católica de Santos UCS/PMGS. Santos-SP, 2006.

NAJBERG, S.; IKEDA, M. **MODELO DE GERAÇÃO DE EMPREGO: METODOLOGIA E RESULTADOS.** Rio de Janeiro, 1999. Disponível em: [https://web.Bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/13494/1/Td-72%20Modelo%20de%20gera%C3%A7%C3%A3o%20de%20emprego%20%20metodologia%20e%20resultados.\\_P\\_BD.pdf](https://web.Bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/13494/1/Td-72%20Modelo%20de%20gera%C3%A7%C3%A3o%20de%20emprego%20%20metodologia%20e%20resultados._P_BD.pdf). Acesso em: 07 jul. 2019, 21:00.

NAJBERG S.; PEREIRA, R. O. **NOVAS ESTIMATIVAS DO MODELO DE GERAÇÃO DE EMPREGOS DO BNDES.** 2004. Disponível em: <http://www.Mdic.gov.br/sistemas/web/renai/public/arquivo/arq1273762148.pdf>. Acesso em: 29 ago. 2019, 10:00.

OLIVEIRA, O. V.; FORTE, S. H. A. C. Microempreendedor Individual: fatores da informalidade. **CONNEXIO**, Fortaleza, Ano 4, Edição Especial 2015.

OLIVEIRA, L. V. de; RICÚPERO, R. **A abertura dos portos.** São Paulo: Senac, 2007.

ONU. Organização das Nações Unidas. **A ONU e o Meio Ambiente.** Disponível em: <http://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>. Acesso em: 01 abr. 2018, 23:45.

PALHETA, Ana Patrícia. **LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGA - ETCS IMPLANTADAS E EM OPERAÇÃO EM MIRITUBA, ITAITUBA, PARÁ.** 2019. Disponível em: <http://www.ambientare-sa.com.br/pt-br/servicos#servico-0>. Acesso em: 02 set. 2019, 13:02.

PATRONI, L. **Nova rota diminui custo de transporte da soja produzida em MT,** 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2016/03/nova-rota-diminui-custo-de-transporte-da-soja-produzida-em-mt.html>. Acesso em: 23 dez. 2018, 23:11.

PENA, R. F. A. **Problemas socioambientais urbanos.** Disponível em <http://brasilecola.uol.com.br/brasil/problemas-ambientais-sociais-decorrentes-urbanizacao.htm>. Acesso em: 13 jun. 2016, 15:35.

PEREIRA, É. F.; TEIXEIRA, C. S.; SANTOS, A. Qualidade de vida: abordagens, conceitos e avaliação. **Rev. bras. Educ. Fís. Esporte**, São Paulo, v.26, n.2, p.241-50, abr./jun. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbefe/v26n2/07.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019, 23:10.

PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL INTEGRADO 2016. **ESTAÇÃO DE TRANSBORDO DE CARGAS: ETC HBSA TAPAJÓS (HBSA), ETC ITAITUBA**

**(CIANPORT), ETC MIRITITUBA (RIO TURIA - BUNGE) E ETC CARGILL (CARGILL).** Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/servicos/licenciamento-de-a-a-z/projeto-de-gestao-ambiental-integrada-do-estado-do-para/>. Acesso em: 02 set. 2019, 10:04.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G. **Portos e meio ambiente.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

PRESTES, M. L. M. **A pesquisa e a construção do conhecimento científico: do planejamento aos textos, da escol à academia.** 4. ed. São Paulo: Rêspel. 2012.

RAMOS, C. A. **Políticas de Geração de Emprego e Renda - Justificativas Teóricas, Contexto Histórico e Experiência Brasileira,** 2003. Página da UnB - Universidade de Brasília - Departamento de Economia. Disponível em: <http://vsites.unb.br/face/eco/cpe/TD/277Fev07CARamos.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2018, 13:45.

SÁNCHEZ, L. E. **Avaliação de Impacto Ambiental: Conceitos e Métodos.** São Paulo: Oficina de textos, 2008. 495p

SANTOS, M.M.C.; SANTOS FILHO, M.B.; SANTOS, V.M.C.; SOUZA, M.F.M.; RODRIGUES, F.C. Educação ambiental e o homem do campo: vivências a partir de classes multisseriadas. **Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos- Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças –Espaço de Diálogos e Práticas.** ENG, Porto Alegre, 2010.

SANTOS, R. M. dos. Nova lei dos portos vai impulsionar exportações. In: **Jornal do Brasil.** Seção País - Sociedade Aberta. Publicado em 21/08/2013. Disponível em: <http://www.jb.com.br/sociedade-aberta/noticias/2013/08/21/nova-lei-dos-portos-vai-impulsionar-exportacoes/>. Acesso em: 20 abr. 2015, 15:08.

SCHMIDHEINY, S. Fazer mais com menos. **Exame,** São Paulo, n.17, agosto 2002. p.102-106.

SECCHI, L. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos.** São Paulo: Cengage Learning, 2012.

SEN, Amartya Kumar. **Desenvolvimento como liberdade.** São Paulo: Cia. das Letras, 2000.

SEQUINEL, M. C. M. Cúpula mundial sobre desenvolvimento sustentável - Joanesburgo: entre o sonho e o possível. **ANÁLISE CONJUNTURAL,** v.24, n.11-12, p.12, nov./dez. 2002. Disponível em: [www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/bol\\_24\\_6e.pdf](http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/bol_24_6e.pdf). Acesso em: 02 abr. 2019, 11:05.

SERAPIÃO, B. **Código de Ética.** Hidrovias do Brasil. 2016. 17p.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico.** 22. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, C. F.; PORTO, M. M. **Transportes, seguros e distribuição física internacional de mercadorias**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SILVA, K. S. Globalização e exclusão social. Curitiba: Juruá, 2000. 171 p.

SINISGALLI, P. A. A. **Valoração dos danos ambientais de hidrelétricas: estudos de caso**. Unpublished PhD Thesis, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, Brazil, 2005.

SOLER, J. Nova lei dos portos estimula investimentos privados. In: **Agência Universitária de Notícias – USP**, São Paulo. Edição 46, n. 102. Publicada em 21/11/2013. Disponível em: [.http://www.usp.br/aun/exibir.php?id=5658](http://www.usp.br/aun/exibir.php?id=5658). Acesso em: 19 abr. 2019, 22:47.

TERMINAL Portuário e Retroportuário. **Portogente**, 2016. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/72905-terminal-portuario-e-retro-portuario>. Acesso em: 17 maio 2019, 23:56.

TRECHO da Rodovia Transamazônica 2019. Fotografia de Rafael Manzuti. Disponível em: <http://www.sinfra.mt.gov.br/-/5905683-visita-ao-porto-de-miritituba-pa-e-br-163> Acesso em: 28 ago. 2019, 22:51.

URANI, A. **Crescimento e geração de emprego e renda no Brasil**. 1995. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ln/n35/a02n35.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2019, 23:00.

VAINER, C. B.; F.G. ARAÚJO. **Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional**. Rio de Janeiro: CEDI, 1992.

VASCONCELOS, F. N. **Os Desafios da Legislação Ambiental para os Portos: A Interface Ambiental no Porto de Vitória/ES**. 2014. Disponível em: [http://anpur.org.br/app-urbana-2014/anais/ARQUIVOS/GT2-100-15-2014051016472\\_0.pdf](http://anpur.org.br/app-urbana-2014/anais/ARQUIVOS/GT2-100-15-2014051016472_0.pdf). Acesso em: 10 jun. 2018, 14:12.

VIDAL, V. V. **RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL EM EMPRESAS PORTUÁRIAS DE MIRITITUBA, MUNICÍPIO DE ITAITUBA (PA)**. Dissertação de mestrado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Ambiente e Qualidade de Vida - PPGSAQ, da Universidade Federal do Oeste do Pará. Área de concentração: Políticas Públicas, Diversidade e Desenvolvimento Amazônico Santarém, 2019.

VOLPI, O. J. Desenvolvimento Sustentável, Interdisciplinaridade e o Meio Ambiente: uma visão conceitual integradora. **Revista da Unifebe**, Brusque-SC, 2009.

## APÊNDICES

### APÊNDICE – A TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ PRÓ-REITORIA DE PESQUISA  
PÓS-GRADUAÇÃO E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA  
CENTRO DE FORMAÇÃO INTERDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE, AMBIENTE E QUALIDADE  
DE VIDA  
MESTRADO ACADÊMICO

#### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O presente estudo tem como título: Diagnóstico da geração de emprego e renda a partir da implantação dos portos em Miritituba, Itaituba-Pará, tem por objetivo geral verificar a visão das lideranças comunitárias sobre a contribuição dos portos graneleiros na geração de emprego e renda a partir da implantação destes em Miritituba, e como objetivos específicos averiguar o compromisso assumido pelas empresas na geração de emprego e renda para os moradores da comunidade e o que realmente está sendo cumprido; conhecer o perfil de qualificação profissional dos trabalhadores que atuam direta e indiretamente nas empresas instaladas; verificar a participação da mão de obra local nos empregos gerados pelas empresas de forma direta e indireta; e analisar o papel da economia informal no Porto de Miritituba.

Este estudo busca contribuir de forma clara sobre as questões de desenvolvimento que estão acontecendo na cidade de Itaituba e região, no que diz respeito a implantação de grandes empreendimentos como empresas portuárias, objeto deste estudo e outros tipos de projetos que já estão sendo discutidos e futuramente serão implementados na região como hidrelétricas e ferrovias, assim esta pesquisa buscará clarificar as informações que muitas vezes saem de forma distorcida, e que a população nem sempre consegue compreender o que está realmente acontecendo, servindo ainda como base teórica de estudo para outras regiões que futuramente estejam em processo desenvolvimento como esta encontra-se hoje.

A sua participação nesse estudo consiste em **RESPONDER AO QUESTIONÁRIO**. Não foram identificados riscos ou desconfortos decorrentes de sua participação neste estudo. No caso de quaisquer dúvidas ou questionamentos você poderá contatar a pesquisadora principal deste estudo, Elines dos Santos Batista pelo telefone (93)99132059 ou pelo e-mail:

elinesdsantos@yahoo.com.br, assim como sua orientadora, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Fátima Matos pelo e-mail fmatoz@gamil.com.

Sua participação neste estudo é voluntária, tendo você o direito de a qualquer momento recusar-se a participar, retirar seu consentimento ou interromper sua participação neste estudo, sua recusa não implicará em qualquer prejuízo. Será garantido a manutenção de sua privacidade e confidencialidade. Os resultados desta pesquisa serão utilizados para fins de pesquisa sobre a temática e serão publicados ou apresentados em eventos científicos, sendo que você poderá ser informado sobre os resultados da pesquisa se assim o desejar.

Este termo de consentimento possui duas vias, sendo que uma ficará em seu poder e a outra será arquivada com a pesquisadora.

### PARTICIPAÇÃO NA PESQUISA

Eu, \_\_\_\_\_, declaro que fui informado (a) dos objetivos da pesquisa de maneira clara e detalhada e que pude esclarecer minhas dúvidas. Tenho conhecimento de que a qualquer momento poderei solicitar novas informações e de interromper minha participação se assim o desejar.

Em caso de dúvidas poderei contatar a qualquer momento a pesquisadora Elines dos Santos Batista pelo telefone (93)99132059 ou pelo e-mail: elinesdsantos@yahoo.com.br, assim como sua orientadora, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Fátima Matos pelo e-mail fmatoz@gamil.com.

Declaro que concordo em participar desse estudo e que recebi uma cópia deste termo de consentimento livre e esclarecido e me foi dada a oportunidade de ler e esclarecer as minhas dúvidas.

ITAITUBA, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Participante

\_\_\_\_\_  
Pesquisador (a)

## APÊNDICE – B

### ROTEIRO DO QUESTIONÁRIO PARA OS LÍDERES COMUNITÁRIOS

Tema: Diagnóstico da geração de emprego e renda a partir da implantação dos portos em Miritituba, Itaituba-Pará.

1) Quais eram as fontes de emprego dos comunitários de Miritituba, antes da implantação das empresas portuárias?

---

---

---

2) Na sua opinião, qual tem sido a contribuição das empresas dos portos graneleiros na geração de emprego e renda para os comunitários de Miritituba?

---

---

---

3) Você sabe se antes de iniciarem o processo de instalação, as empresas assumiram algum compromisso quanto a geração de emprego e renda para os moradores da comunidade?

Sim ( ) Não ( ) Em caso afirmativo, quais?: \_\_\_\_\_

4) Como a comunidade de Miritituba participou do processo de instalação das empresas no distrito?

---

---

---

5) As empresas possuem vínculo de comunicação com a comunidade de Miritituba? Se sim, como se dá essa comunicação?

---

---

6) As empresas ou a AMPORT ofertaram algum curso profissional para preparar os moradores para trabalharem nos portos? Em caso positivo, quais?

---

---

---

7) Qual foi sua expectativa com a implantação das grandes empresas no Distrito Miritituba? Se preferir, marque mais de uma questão.

( ) a oportunidade de crescimento para Distrito.

( ) valorização dos profissionais locais

( ) Um emprego com bom salário para manter sua família

( ) outros, especifique: \_\_\_\_\_

8) Você conseguiu observar aumento de empresas, ligadas indiretamente a instalação dos portos, como por exemplo, pessoas que trabalham por conta própria, restaurantes, lanchonetes, posto de gasolina, farmácia, mercadinhos, entre outros?

---

---

---

9) Você percebeu um aumento de empregos indiretos após a instalação das empresas portuárias em Miritituba?

( ) Sim ( ) Não

Se sim quais?

( ) Mototáxi

( ) Costureira

( ) Táxi

( ) Vendedor ambulante de comidas e bebidas

( ) lavadeiras de roupas

( ) outros \_\_\_\_\_

10) Você saberia dizer qual a participação (em percentual) da mão de obra local nos empregos gerados pelas empresas e quais funções são executadas pelos trabalhadores locais?

---

---

---

11) Ao observar as geração de emprego, consegue perceber quais as principais dificuldades das empresas dos portos para contratação de mão de obra local?

---

---

---

---