

PUERTOS Y LICENCIAS AMBIENTALES EN TAPAJÓS:

IRREGULARIDADES Y VULNERACIÓN DE DERECHOS



El estudio ***Puertos y licenciamiento ambiental en Tapajós: irregularidades y violaciones de derechos*** fue elaborado por Terra de Direitos con el objetivo de comprender y analizar la dinámica de implantación de emprendimientos portuarios en la región de Tapajós (AP) y las violaciones de derechos asociadas a los mismos.

El análisis de los documentos de licenciamiento ambiental permitió mostrar cómo este proceso tuvo una serie de vacíos e irregularidades, como la no realización de estudios de impacto ambiental, la falta de consulta previa a los pueblos y comunidades afectadas por los proyectos, entre otros.

El estudio forma parte de la plataforma en línea *Portos no Tapajós*, que reúne información sobre los **41 puertos proyectados, en construcción o en funcionamiento identificados en las ciudades paranaenses de Santarém, Itaituba y Rurópolis**, que son ciudades clave en la cadena logística del agronegocio y actúan como punto final para el transporte de la producción a granel al mercado internacional.

La plataforma también dispone de datos anuales sobre incendios y deforestación para mostrar la progresión de los daños medioambientales directamente relacionados con el corredor logístico.

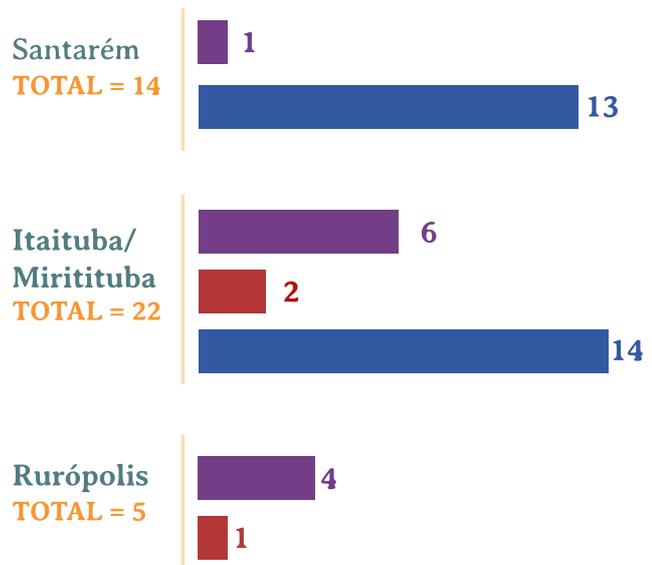
Las comunidades indígenas, quilombolas y otras comunidades tradicionales, así como sus protocolos de consulta, también están presentes en el mapa del territorio.

En **10 años**, el número de puertos de la región de Tapajós ha crecido un **105%**.

¿Qué es la licencia ambiental?

El licenciamiento ambiental es un procedimiento administrativo que exige estudios previos para la instalación de actividades u obras con potencial de causar degradación ambiental. Además de conceder licencias, el procedimiento también se encarga de establecer condiciones para mitigar los impactos registrados, así como de evaluar y supervisar las condiciones.

Número de puertos por municipio en octubre de 2023



Previstos



En construcción



En operación

Aceleración de la creación de puertos

Tras la creación de la Ley de Puertos (nº 12.815) en 2013, se produjo un aumento acelerado del número de puertos en los tres municipios analizados, lo que trajo consigo el pisoteo de las normas de licencia ambiental. Hasta 2013 -sin la Ley de Puertos- la región de Tapajós contaba con 19 puertos proyectados, en construcción o en funcionamiento.

Itaituba representa más del 50% del total de 41 puertos analizados

Itaituba ha sido considerado un municipio clave en el proceso de implantación de instalaciones portuarias para el transporte de la producción a granel del Centro-Oeste. Esto se debe a la reducción de los costes de transporte al mercado internacional, debido a la ubicación estratégica de la ciudad y a la buena navegabilidad del río Tapajós. Además de estar cerca de la BR 163 -que atraviesa Brasil de norte a sur-, el barrio de Miritituba, en Itaituba, debe ser el punto final de la vía férrea EF-170, conocida como Ferrogrão. El proyecto, actualmente en fase de planificación, pretende unir el municipio a Sinop (MT).

De los **41 puertos** identificados, **27** están en funcionamiento y sólo **5** disponen de documentación completa sobre licencias medioambientales.

Los puertos identificados en el estudio se encuentran entre las actividades para las que es obligatoria la licencia ambiental. Sin embargo, se ha observado que el proceso de concesión de licencias para estas empresas no ha seguido los pasos necesarios: elaboración y aprobación del Estudio e Informe de Impacto Ambiental (EIA/RIMA); concesión de la Licencia Previa; concesión de la Licencia de Instalación; concesión de la Licencia de Explotación.

La concesión de una licencia está condicionada a la existencia de una licencia previa y de estudios medioambientales (el primer paso en la concesión de licencias).

Puertos que han comenzado a conceder licencias y a operar, por año



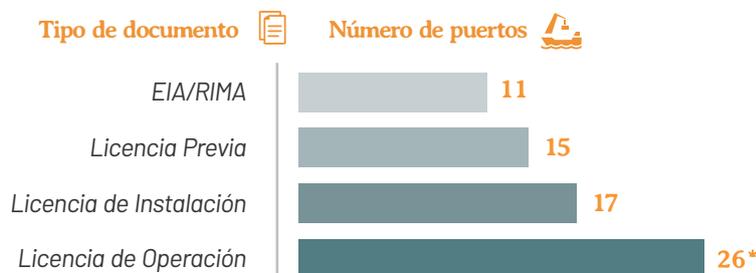
Fuente: Terra de Direitos, a partir de la consulta de los datos puestos a disposición en el proceso de licenciamiento ambiental.



Puerto de la transnacional estadounidense Cargill en el distrito de Miritituba, Itaituba.

Foto: MBoia Produções

Cantidad de puertos que poseen documentos de licencia



* El número de emprendimientos con Licencia de Operación es inferior al número de puertos en operación porque no fue posible identificar la LO del puerto de Transportes Bertolini, en Itaituba, en operación desde 2005.

Fuente: basándose en los datos disponibles en el sitio web de Semas y a través del LAI.

Licencias correctivas

Es posible que un puerto se instale sin haber realizado ninguna de las fases del proceso de licencia ambiental, es decir, de forma irregular. Para regularizarlo, la empresa necesita realizar un licenciamiento correctivo y recibirá una Licencia de Explotación del órgano licenciador, así como una multa del órgano ambiental por haberse instalado sin las licencias anteriores, como fue el caso del puerto de Cargill en Santarém.

Este tipo de licencias representa una debilidad en la actuación de la agencia medioambiental y puede convertirse irregularmente en una norma en la forma de actuar de las empresas. **Pagar la multa por la concesión de licencias correctivas puede considerarse más rentable**

para las empresas que seguir los ritos ordinarios del concesión de licencias.



La advertencia es que en estos casos la medición y evaluación de los impactos ambientales y comunitarios no se realiza de antemano, lo que compromete los análisis ambientales, pone en riesgo el territorio y puede provocar transformaciones permanentes irreparables.

Cargas peligrosas

No se encontraron estudios o informes ambientales para los 14 puertos con indicaciones de transportar combustibles o cargas peligrosas

Hay indicios de que los **13 puertos en funcionamiento** con esta identificación no realizaron los estudios, incluso con riesgo de alto impacto ambiental.

Licencias caducadas

De los 27 puertos en funcionamiento en el Tapajós, al menos 10 tenían licencias de explotación caducadas en el momento de realizar este estudio.

Según el Decreto nº 1.120/2008 - PA, si las empresas solicitan la renovación de su licencia ambiental al menos 120 días antes de la fecha de expiración, la licencia se prorroga hasta que el órgano que concede la licencia emita su dictamen. En otras palabras, incluso cuando las licencias de operación han expirado, las empresas que han solicitado la renovación dentro del plazo establecido por el decreto siguen operando irregularmente. Esto revela la debilidad de la supervisión del organismo de medio ambiente, que no fija un plazo para la expedición de la nueva licencia.

De los 41 puertos, sólo 11 disponían de estudios de impacto ambiental (EIA/RIMA).

Previstos en la Resolución 1/1986 del Consejo Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), **el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y el Informe de Impacto Ambiental (RIMA) son requisitos previos indispensables para la concesión de una Licencia Previa para la instalación de un puerto** (la primera licencia que se concede en el proceso de autorización ambiental de un proyecto). Los estudios deben evaluar los aspectos medioambientales, físicos, biológicos y socioeconómicos.

Consulta previa, libre e informada

Ninguno de los 41 puertos identificados llevó a cabo el proceso de consulta previa con los pueblos indígenas, quilombolas y otros pueblos y comunidades tradicionales afectados.

Se identificaron **diez protocolos de consulta previa** para los diferentes pueblos tradicionales directamente afectados por los puertos. A través de los protocolos, los pueblos establecen las reglas para el procedimiento de consulta previa libre, informada y de buena fe, ejerciendo su derecho a su propia organización social. Pero es importante recordar que el derecho a la consulta no depende de la existencia previa de un protocolo.

Se identificaron **algunos casos emblemáticos**, fruto de la resistencia de los grupos afectados por los proyectos y de la lucha por garantizar el derecho a la consulta previa, libre e informada de los pueblos y comunidades tradicionales:

- **Suspensión del proceso de licencia ambiental para el puerto de Rio Tapajós Logística (RTL)**, en Itaituba (PA), garantizada por los tribunales, hasta que el pueblo Munduruku de Tapajós haya sido consultado en 2022. La licencia sigue suspendida.
- **En 2016, se suspendió el proceso de concesión de licencias ambientales para el puerto de la Empresa Brasileira de Portos de Santarém (Embraps)**, en Santarém (PA), hasta que se hubiera realizado una consulta previa y se hubieran rectificado los estudios ambientales para tener en cuenta a los pueblos y comunidades tradicionales del Lago do Maicá. La concesión de licencias sigue suspendida.

Datos y falta de transparencia medioambiental

Lo que se encontró fue la ausencia de una serie de documentos relacionados con los procesos de concesión de licencias ambientales en los organos, lo que **viola el derecho a la transparencia** ambiental pública.

Propuestas de medidas para hacer frente a los problemas institucionales

Es necesario tomar algunas medidas para garantizar que los desarrollos portuarios sigan las normas de concesión de licencias medioambientales y que los pueblos y comunidades tradicionales vean garantizados o salvaguardados sus derechos. Por ello recomendamos:

- Que se garanticen los procedimientos de consulta y consentimiento previo de conformidad con el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo para los pueblos y comunidades tradicionales, incluidos los pueblos indígenas, quilombolas, comunidades ribereñas, pescadores y cualquier otra comunidad que se identifique colectivamente;
- Que las Fiscalías Federal y Estatal vigilen e investiguen los procesos de licenciamiento ambiental de los desarrollos portuarios (en operación, proyectados o en construcción) en el Tapajós, a fin de conocer la regularidad de estas instalaciones y garantizar el cumplimiento de las condicionantes;
- Que el Congreso Nacional no apruebe el Proyecto de Ley No. 2.159/2021 ("Proyecto de Ley de Licencias Ambientales"), que flexibiliza el proceso y debilita aún más la garantía de protección ambiental y los derechos de los grupos étnicos;
- Que el Congreso Nacional apruebe el Acuerdo Regional sobre Acceso a la Información, Participación Pública y Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (conocido como Acuerdo de Escazú)- que garantiza la participación pública en la toma de decisiones ambientales, el acceso a la justicia y la seguridad de los activistas-, instrumento fundamental para garantizar una gobernanza ambiental y climática transparente y democrática, así como para garantizar los derechos de los defensores de derechos humanos ambientales;
- Que los organos medioambientales y Antaq actualicen sus sitios web para que las licencias expedidas estén totalmente disponibles, además de mejorar el sistema de búsqueda para garantizar un acceso completo y fácil a los documentos;
- Que se refuercen los organismos de regulación e inspección ambiental, con recursos financieros y humanos adecuados, para garantizar las condiciones de eficacia de los procesos de transparencia activa y pasiva;
- Que se apruebe el proyecto de ley 572/2022, por el que se establece la Política Nacional de Derechos Humanos y Empresas, con el fin de que las empresas rindan cuentas por las violaciones de los derechos de las comunidades afectadas.

Acceda a la plataforma interactiva on line **Portos do Tapajós**, conozca los datos e involúcrese en la lucha en defensa del Tapajós.

portos.terradereitos.org.br



Realización:
Terra de Direitos

Revisión:
Silmara Vitta

Traducción:
Espanglish

Diagramación:
Sintática Comunicação



Terra de
Direitos