

O quilombo que parou um porto

Por Anna Schlidt · 16/06/2016

Pequeno grupo de comunidades tradicionais do Pará conseguiu suspender licenciamento até que moradores locais sejam escutados sobre impactos da obra

Por Piero Locatelli, [Repórter Brasil](#)

Mais de quatrocentas famílias [quilombolas](#) eram invisíveis para os produtores de soja que pretendem construir um porto nas margens do Rio [Amazonas](#), no trecho em que suas águas banham o estado do Pará. Os estudos ambientais do Porto do Maicá, em Santarém, afirmavam “não existir nenhum território quilombola na área diretamente afetada do empreendimento”. Mas, a menos de cinco quilômetros do local previsto para o porto, sete comunidades quilombolas dependem do rio para sobreviver.

Até então ignoradas, essas comunidades conseguiram obrigar o empreendimento a enxergá-las. O licenciamento da obra foi suspenso até que quilombolas e outras populações tradicionais da região do lago do Maicá sejam ouvidos pelo governo e pela empresa construtora do porto, a Embraps (Empresa Brasileira de Portos de Santarém). Eles foram obrigados a fazer o processo de consulta às comunidades da região, conforme estabelece a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho.



Quilombolas vivem da pesca no rio Amazonas, onde deve ser construído o porto.

Os quilombolas de Maicá formam um grupo pequeno, mas conseguiram um feito grande. Apesar de ter sido assinada pelo Brasil há quatorze anos, a aplicação da convenção ainda é uma novidade, e pode mudar a forma como todas as comunidades são tratadas por empreendedores no país inteiro. O documento determina que comunidades tradicionais sejam consultadas “cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente”.

João Lira, um dos líderes da comunidade Murumuru, explica o que a letra fria da convenção significa para os quilombolas: “Eles [empresários] acham que ainda está no tempo de empurrar tudo goela a baixo, que a gente tem que aceitar calado. Mas nós sabemos que eles precisam nos ouvir, nos respeitar, e nos consultar.”

“Informações apresentadas pela Embraps demonstram o discurso carregado de uma visão colonialista e ultrapassada”

Depois de serem ignoradas pelos estudos de impacto do empreendimento, as comunidades reivindicaram o direito de serem consultadas ao Ministério Público Federal. Pedindo a suspensão do licenciamento enquanto não houvesse a consulta, duas procuradoras entraram com uma Ação Civil Pública contra o estado do Pará, a empresa, a Fundação Palmares e o Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária).

As procuradoras questionam se a empresa ignorou os quilombolas por “mera incompetência” ou vontade de deixá-los invisíveis. Na ação, consta que

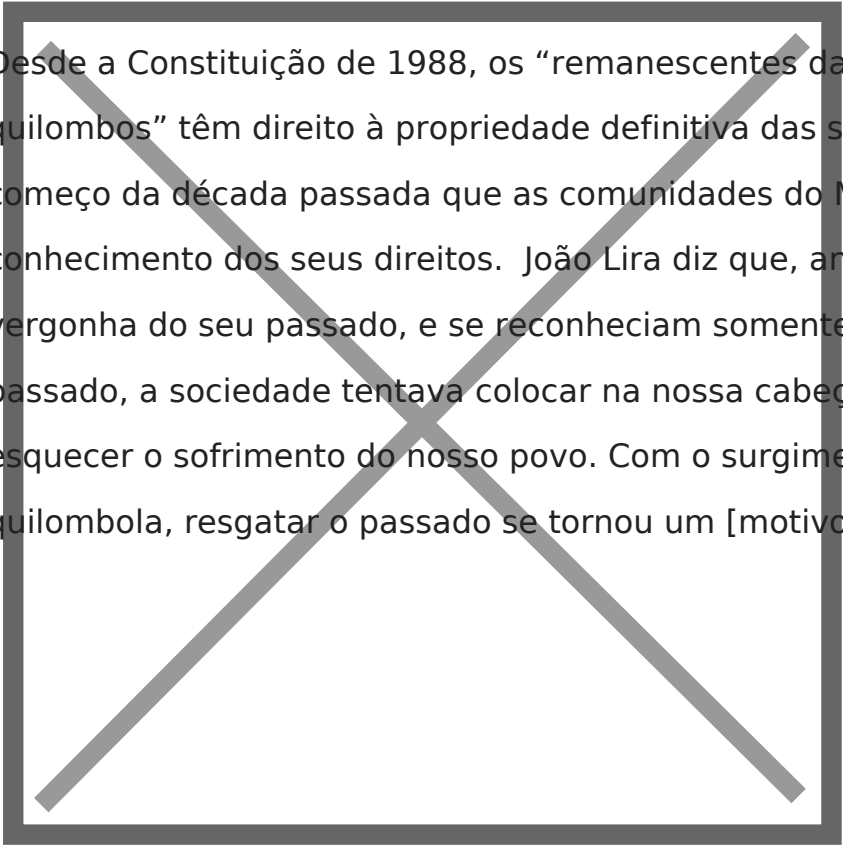
“informações apresentadas pela Embraps demonstram o completo desconhecimento da temática [...] e discurso carregado de uma visão colonialista e ultrapassada.” Um juiz federal aceitou o pedido em 12 de abril de 2016, e o processo da obra está parado desde então.

Acesse a íntegra da [Ação Civil Pública](#), da [decisão judicial](#) e do [RIMA do terminal da Embraps](#).

O terminal da Embraps (em verde) e as comunidades quilombolas (em vermelho) reconhecidas pela Fundação Palmares na região do lago do Maicá, em Santarém (PA)

Por que quilombolas?

Os quilombolas do Maicá só conseguiram ser consultados graças a um processo que começou há mais de uma década, quando os descendentes de escravos dessa região começaram a reivindicar as suas origens e, conseqüentemente, os seus direitos.



Desde a Constituição de 1988, os “remanescentes das comunidades dos quilombos” têm direito à propriedade definitiva das suas terras. Mas foi só no começo da década passada que as comunidades do Maicá começaram a ter conhecimento dos seus direitos. João Lira diz que, antes disso, eles possuíam vergonha do seu passado, e se reconheciam somente como ribeirinhos. “No passado, a sociedade tentava colocar na nossa cabeça que nós tínhamos que esquecer o sofrimento do nosso povo. Com o surgimento do movimento quilombola, resgatar o passado se tornou um [motivo de] orgulho,” diz João Lira.

As comunidades começaram a ser reconhecidas pelo Estado graças à sua organização. Desde o final da década de 1990, eles formaram associações de moradores e começaram um diálogo maior com comunidades de outras regiões. Entre 2003 e 2007, sete delas foram certificadas pela Fundação Palmares, órgão do Governo Federal. Dentre elas, duas já foram delimitadas pelo Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) e aguardam o decreto que desapropria os terrenos de fazendeiros e outros posseiros que se encontram nas suas terras.

Quilombo

O movimento de resgatar a identidade quilombola não é restrito ao local, mas representa uma dinâmica de diversas comunidades no país, intensificado desde 2003, quando foi regulamentado o processo de demarcação das terras quilombolas pelo governo federal. Um movimento que costuma provocar uma pergunta polêmica: por que, afinal, um grupo se considera quilombola?

O simples fato da pergunta ser feita já incomoda Mário Pantoja de Souza, líder da associação da comunidade Murumuru. Ele explica: “se você é negro, você é olhado com preconceito. Se você é moreno ou claro, então você não é quilombola, porque você não é negro”. As casas onde eles moram, muitas vez de alvenaria e com luz elétrica, e a música mais ouvida no local, o arrocha, tampouco se encaixam em um estereótipo ligado à escravidão do passado. “Ao longo do tempo, nós aprendemos a viver a cultura de terceiros,” diz Mário. Ele conta que, hoje, a sua comunidade educa os mais jovens, para que eles tenham orgulho de serem quilombolas.

“No passado, a sociedade tentava colocar na nossa cabeça que nós tínhamos que esquecer o sofrimento do nosso povo. Com o surgimento do movimento quilombola, resgatar o passado se tornou um [motivo de] orgulho”

Mário Pantoja. Foto: Mikael Carvalho / Repórter Brasil

Para Mário Pantoja, os quilombolas começaram a viver a “cultura de terceiros” ao longo

Em sua maioria, as comunidades foram formadas por escravos que fugiram de fazendas de cacau e se estabeleceram nas margens do rio Amazonas. Hoje, os quilombolas que moram naqueles mesmos lugares vivem principalmente da subsistência, complementada por programas sociais e a venda do peixe, açaí e farinha. Esse modo de vida, que é distinto dos habitantes das cidades, é o que buscam proteger se opondo ao projeto do porto.

Leia mais:

[Em busca de reconhecimento, quilombolas sofrem ameaças e confisco de objetos históricos](#)

O desenvolvimento dos outros

O modo de vida dessas comunidades está em risco por um desejo alheio às necessidades delas: a busca por um caminho mais curto para a soja brasileira sair do país. Com a construção do porto, seria possível diminuir em cerca de 800 quilômetros o trajeto feito por terra pelos grãos que saem do Mato Grosso e, atualmente, necessitam passar pelo Porto de Santos. A alternativa de passar pelo Porto do Maicá, em Santarém, encurtaria em sete dias o tempo que os barcos levam para chegar à Europa. “Isso significa muito para o produtor e para o país, para a redução do custo Brasil. Você acaba investindo esse dinheiro em outra coisa, e vai gerar renda, emprego”, argumenta Pedro Riva, produtor de soja e dono de 75% da empresa que pretende construir o porto. Riva estima que serão gerados 700 empregos diretos na construção, e outros 70 posteriormente.



Caminho que será feito pela soja antes de ser exportada.

O porto é parte de uma série de projetos com o mesmo objetivo: escoar a produção agrícola brasileira para o mercado internacional. Duas empresas estrangeiras já mostraram interesse em construir outros terminais em Santarém, o que complementaria outras rotas abertas na região. Uma delas é a construção de uma ferrovia paralela à BR-163, que permitiria levar a soja por trilhos do Mato Grosso até a cidade de Itaituba, noroeste do Pará. A outra seria uma hidrovia pelo rio Tapajós, que permitira transportar os grãos mato-grossenses pelo rio até Santarém, de onde podem ir direto para outros continentes.

As promessas de renda e emprego para a população local, que acompanham todas essas obras, são vistas de forma cética pelos quilombolas da região. “O que a gente reivindica é que o empreendedor venha não somente mostrar as coisas boas. Nós queremos saber as coisas ruins que vão acontecer com a construção desse e de outros portos” diz Mário.

“Coisas ruins”

Boa parte das ‘coisas ruins’ ficaram de fora do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da Embraps, onde os impactos já deveriam ter sido detalhados. Advogada da ONG Terra de Direitos, que presta assessoria jurídica às comunidades, Layza Queiroz afirma que os quilombolas navegam hoje um “mar de incertezas” sobre o projeto, mas algumas das consequências da construção já são previsíveis.

“O que a gente reivindica é que o empreendedor venha não somente mostrar as coisas boas. Nós queremos saber as coisas ruins que vão acontecer com a construção desse e de outros portos”

Um deles seria o impacto sobre a pesca. O estudo não afirma que medidas serão tomadas para a preservação dos peixes, responsáveis pela sustentação diária das comunidades. A empresa se resume a dizer que serão tomadas medidas de proteção às espécies em risco de extinção no rio Amazonas, ou seja, somente duas das mais de 150 que vivem ali.

Os quilombolas ainda temem que a área aterrada pelo porto possa afetar a reprodução dos peixes, já que o lago funciona como um berçário. “A preocupação não é agora, é daqui a dez anos: como é que vamos alimentar nossos filhos, nossos netos?”, pergunta João Lira. O advogado da empresa, Andrew Raseira, afirma que as obras “não devem assorear” o terreno e impactar a reprodução dos peixes.

[Barcos em Santarém, onde os quilombolas levam seus peixes para a venda. Foto: Mika](#)

Barcos em Santarém, onde os quilombolas levam seus peixes para a venda.

O estudo da empresa também não fala sobre como a obra afetará a navegação dos quilombolas. Zé Maria, morador da comunidade de São José do Itaquí, só possui acesso à sua casa pelo rio. Com a construção, ele teme não conseguir chegar mais à cidade pelo seu caminho diário. “Assim como a gente vai levar alimentos, a gente também vai buscar,” diz o líder da comunidade, preocupado. Ele receia que o porto o faça desviar pelo braço mais forte do rio Amazonas, um caminho mais longo e perigoso para pequenas embarcações. O advogado da empresa afirma que, como as esteiras serão suspensas, e as embarcações poderão passar por baixo dela, a obra não deve afetar a navegação dos quilombolas.

Outra preocupação é com a estrada que será aberta pela prefeitura para levar uma grande quantidade de caminhões ao local. Quilombolas entrevistados pela reportagem temem que o tráfico de caminhões tenha consequências para as

comunidades, como poluição ambiental e sonora. Somente o pátio de triagem tem capacidade de receber 938 caminhões por dia.

[Pedro. Foto: Mikael Carvalho/Repórter Brasil](#)

Pedro Martins, advogado da Terra de Direitos, afirma que a falta de titulação agrava os outros problemas dos quilombolas.

Os estudos da empresa afirmam que a estrada não provocará “impactos significativos nas populações residentes do entorno da área do empreendimento.” Eles também argumentam que “todos os equipamentos com alta capacidade de emissão de ruídos serão alvo de isolamento acústico”.

“Foram empregos só no início das obras. Depois, a gente só vai ficar com o desemprego e com as mazelas que o projeto vai trazer”

A promessa é vista com ceticismo. João Lira acredita que o projeto não irá trazer “nenhum benefício” para as comunidades da região. Ele faz um paralelo com o porto da empresa multinacional Cargil, construído em 2003. “Foram empregos só no início das obras. Depois, eles trazem a mão-de-obra especializada, gente de outros estados, de outras regiões ou até de outros países. Aí a gente só vai ficar com o desemprego e com as mazelas que o projeto vai trazer.”

A construção do porto também deve agravar outro problema no local: a falta de titulação das terras das comunidades. Com a construção, a expectativa é de que o preço da terra suba na região. Isso tornaria mais difícil a retirada de fazendas que estão dentro de áreas quilombolas. De acordo com o processo de titulação, essas fazendas ainda devem ser indenizadas pelo poder público a valores de mercado, explica o advogado Pedro Martins, da Terra de Direitos. Depois que o porto for construído, essa indenização deve ficar ainda mais cara, e portanto, improvável de

ser quitada pelo governo federal.

[Quilombolas fazem paralelo entre o Porto do Maicá e o terminal construído pela Cargil](#)
Quilombolas fazem paralelo entre o Porto do Maicá
e o terminal construído pela Cargil no começo da
década.

Como será a consulta?

Todos esses problemas jamais foram apresentados às comunidades, e a aplicação da Convenção 169 surge justamente como uma garantia de que a população local tenha conhecimento detalhado dos impactos, possam opinar sobre a obra, contribuindo com seu conhecimento do local, além de reivindicar compensações para quem for afetado por elas, propor mudanças fundamentais no projeto e até mostrar uma posição contrária à construção.

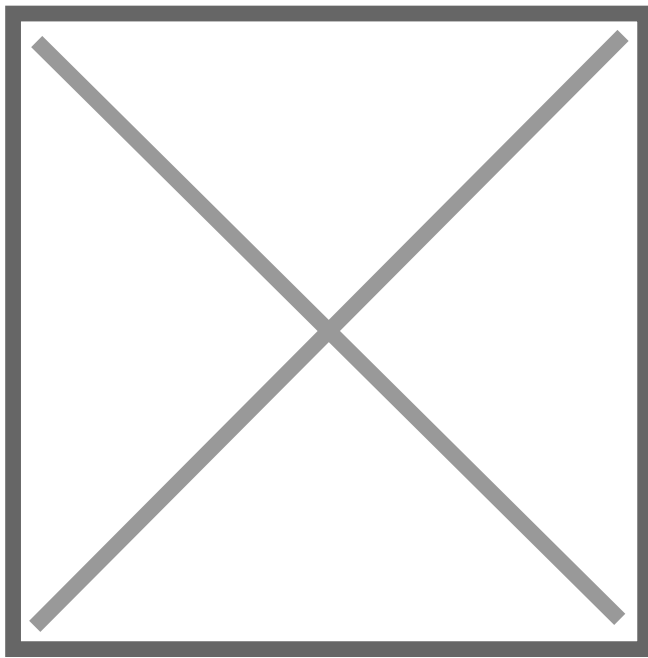
Mas, dependendo da forma como ela for feita, a consulta pode se tornar inócua. A decisão judicial não estabelece detalhes sobre o processo, resume-se a afirmar que o licenciamento deve ser suspenso “até que seja demonstrada a efetiva realização do procedimento de consulta livre, prévia e informada às populações quilombolas e tradicionais situadas na sua área de influência direta”.

[Quilombolas tem forma de organização própria que deve ser respeitada na consulta.](#)
Quilombolas tem forma de organização própria que deve ser
respeitada na consulta.

Para a procuradora Fabiana Schneider, responsável pelo caso, são as próprias comunidades que devem dizer como a consulta deve ser feita. Segundo ela, só assim a forma de se organizar de cada uma delas será respeitada. Para isso, deve ser elaborado um protocolo de consulta: documento com detalhes sobre como,

onde e de que forma eles devem ser ouvidos. “Cada comunidade vai ter uma forma de decisão. Uma decisão coletiva, ou uma forma de decisão centrada na sua liderança, seja um cacique, seja uma liderança quilombola, então essa é a forma que não é dita por nós. Não somos nós que vamos decidir por eles,” diz a procuradora. Atualmente, a Federação das Organizações Quilombolas de Santarém já elabora um protocolo de consulta.

Já a Embraps se adianta à elaboração das regras pelas comunidades. Pedro Riva afirma já ter contratado uma empresa para a consulta. Sem detalhar como ela será feita, ele conta que os trabalhos “já foram iniciados”, e somente aguarda uma autorização da Fundação Palmares. “Está tudo prontinho. Aí espero que o Ministério Público nos libere para marcar essa audiência pública e fazer acontecer,” diz o produtor de soja.



Dileudo vê a consulta como uma oportunidade de mostrar porque eles serão prejudicados pela obra.

Presidente da Federação das Organizações Quilombolas de Santarém, Dileudo Guimarães não acredita que a consulta proposta por Riva possa funcionar. Assim como a maioria dos quilombolas ouvidos pela reportagem, ele vê o processo como uma oportunidade de descobrir e mostrar porque eles serão prejudicados pela obra.

O maior desafio da consulta é equilibrar, na mesma balança, forças díspares. De um lado, um dos maiores setores econômicos do país com o argumento do desenvolvimento. De outro, comunidades que vivem de modo sustentável e que, devido aos impactos do empreendimento, seriam obrigadas a deixar o local onde vivem para engrossar as periferias das cidades.

A decisão passa por um elemento delicado que as populações das cidades costumam ter dificuldade em entender: a sobrevivência de um modo de vida. Mesmo assim, Mário explica e espera ser ouvido: “se a gente perder isso aqui, é praticamente perder a nossa vida”.

**Colaborou Mikael Carvalho*

Foto: Mikael Carvalho/[Repórter Brasil](#), Lilo Clareto/[Repórter Brasil](#)

Esta publicação foi realizada com o apoio da Fundação Rosa Luxemburgo com fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ).