

O FIM DE UM QUILOMBO

Por Katarine Costa · 02/05/2024

[Felipe Sabrina | The Intercept](#)

[Lesen Sie auf Deutsch](#)

A paisagem da Ilha do Cajual, no Maranhão, vai mudar. A mata frondosa e os palmeirais de coco babaçu vão ser substituídos por navios cargueiros de até 350 metros de comprimento, levando milhares de toneladas de ferro, cobre, soja, milho e outras commodities para a China, Estados Unidos e [Europa](#).

Até 2027, os quilômetros de praias e mangues darão lugar a um complexo portuário, com linhas férreas, subestações de energia e galpões, onde 1,8 mil trabalhadores vão se revezar dia e noite na ilha do município de Alcântara

Esta é a mudança que os portugueses naturalizados brasileiros Paulo Salvador, Nuno da Mota e Silva e Nuno Martins, da empresa Grão-Pará Maranhão, a GPM, pretendem concluir. A ideia é ocupar quase 90% do [Território Quilombola Vila Nova](#), na Ilha do Cajual, com o Terminal Portuário de Alcântara e a ferrovia EF-317.

“Um empreendimento dessa envergadura, na prática, extingue o território quilombola. Inviabiliza por completo a proteção do território”, explicou Yuri Costa, defensor público da União no Maranhão. A defensoria entrou no ano passado com uma ação civil pública que cobra a titulação do quilombo.

O projeto foi pensado para escoar soja e outras commodities do agronegócio e da mineração para China, Estados Unidos e [países da Europa](#). Mas, no estudo de viabilidade encomendado pela GPM, o principal produto a ser transportado é o

minério de ferro, extraído pela Vale S.A. da Serra dos Carajás, no Pará.

Hoje, o minério é escoado pela Estrada de Ferro Carajás até o Terminal Portuário Ponta da Madeira, em São Luís, ambos operados pela Vale. O projeto, segundo a GPM, é uma “resposta à necessidade de satisfazer a demanda futura para exportação de minério de ferro, através de um porto de águas profundas”.

A Ilha do Cajual é uma Área de Proteção Ambiental das Reentrâncias Maranhenses, com importância internacional. É um ambiente “bastante preservado” e sensível, segundo um relatório do Ibama de 2018, e ainda abriga fósseis de dinossauros que habitaram a região há cerca de [95 milhões de anos](#).

É também uma área quilombola onde 51 famílias, cerca de 92 pessoas, vivem de pesca, agricultura e criação de pequenos animais – um modo de vida herdado de seus antepassados, trazidos na condição de escravizados há pelo menos três séculos.

O processo para titular o território como quilombola no Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, o Incra, e na Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União no Maranhão se arrasta desde 2007. O processo é a única forma de dar às famílias a regularização definitiva do terreno.

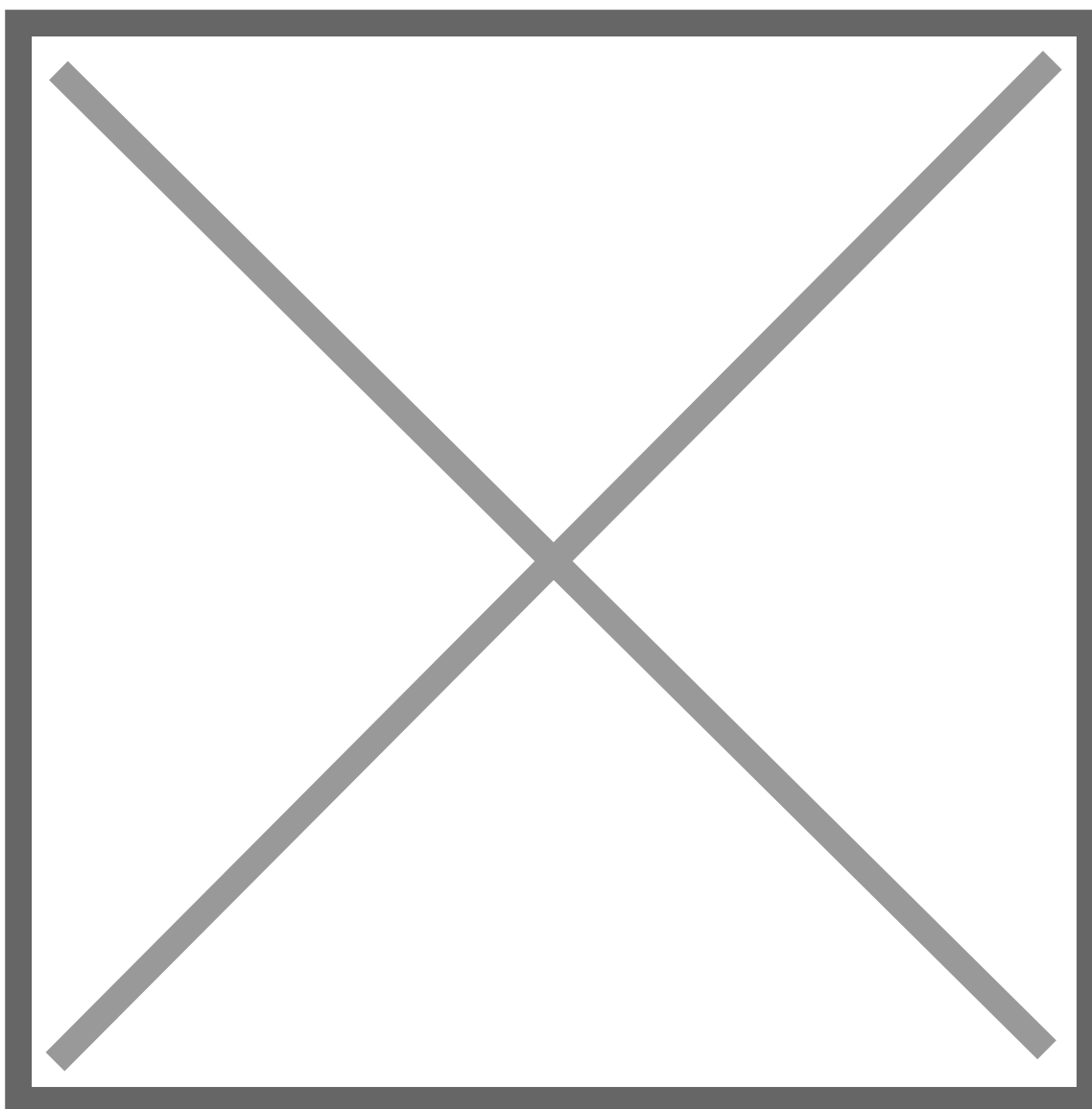
No entanto, em 2017, a Associação de Moradores da Comunidade Negra Rural Quilombola de Vila Nova Ilha do Cajual assinou um contrato cedendo o uso e usufruto de mais de 14 milhões de metros quadrados do território – ou 1,4 mil campos de futebol – para a instalação e operação do porto. O acordo, em nome de toda a comunidade, é válido por tempo indeterminado.

Com investimento bilionário e duas autorizações federais outorgadas, o empreendimento da GPM prevê parceria da empresa pública [alemã Deutsch Bahn](#) e tem forte [apoio](#) do atual governo federal e do governo do [Maranhão](#).

Porto ocupará 87% do território quilombola

Agora, a comunidade está prestes a assistir ao início das obras, mesmo sem as devidas consultas legais. Em 2 de janeiro, o Ibama, órgão federal responsável por conceder ou não as licenças para o empreendimento, informou que a GPM ainda não tinha entregado todos os documentos que detalham os impactos socioambientais da obra.

O território quilombola da Ilha do Cajual ocupa uma área de pouco mais de 1.630 hectares, ou 1.630 campos de futebol, de acordo com dados do Cadastro Ambiental Rural, o CAR. Comparando as coordenadas geográficas da área terrestre do futuro porto, com as do território quilombola, é possível constatar que a associação permitiu que mais de 87% do território seja devastado para instalação do Terminal Portuário de Alcântara.



A área a ser destruída inclui residências, roças, região de preservação e uma escola municipal de ensino fundamental.

Para Danilo Serejo, cientista político e membro do Movimento dos Atingidos pela Base Espacial de Alcântara, o Mabe, a ilha é pequena para abrigar um empreendimento dessa magnitude. “Ainda que o porto comece exigindo uma estrutura mínima de trabalho, o que se espera de um empreendimento desse é que, com a demanda, ele vá necessitando de mais áreas. Inevitavelmente a comunidade vai sair”, ele diz.

Procurado pelo **Intercept Brasil**, o diretor-geral da Grão-Pará Maranhão, Paulo Salvador, informou que o empreendimento ocupará “apenas 20% do total da Ilha do Cajual”, e que o início das obras e operação do empreendimento têm cronograma de dois a três anos, a depender dos processos administrativos de autorização e licenciamento.

Perguntamos ao empresário para onde as famílias seriam removidas, uma vez que o projeto será implantado em grande parte da área do quilombo.

Ele disse que as decisões sobre o desenho do empreendimento e seus impactos sobre a comunidade estão sendo “tomadas em conjunto, buscando-se a harmonização das necessidades de implantação do terminal, com a localização dos diversos núcleos habitacionais existentes”.

Ferrovia atravessa comunidade, mas moradores não sabem

A ferrovia que consta no projeto da GPM tem 520 quilômetros e atravessa pelo menos 22 municípios maranhenses, segundo traçado disponibilizado pela própria empresa aos órgãos do governo. A estrada de ferro cruza mais de uma dezena de assentamentos rurais, e em alguns pontos passa a pouco mais de 10 quilômetros de distância de Terras Indígenas.

Em um dos mapas de afetações produzidos pela GPM, o quilombo [Tanque de Valença](#), no município de Matinha, não aparece representado, mas ele é cortado ao meio pela linha férrea. Visitamos a comunidade em agosto do ano passado, e nenhum dos mais de 10 moradores com quem conversamos sabia da existência do empreendimento.

Para Danilo Serejo, os impactos socioambientais da ferrovia serão ainda piores que os do porto. “Você tem a exposição de uma população ao pó de minério de ferro, que vai gerar uma série de problemas respiratórios, de pele, de saúde naquelas pessoas e comunidades que vão estar à margem dessa ferrovia. Ainda tem o problema da poluição sonora, de livre circulação e trânsito no território”.

Para os moradores havia pouca informação sobre a correta localização e os impactos que ocasionaria o empreendimento, disse o Ibama.

Em troca do uso e apropriação dos recursos do território, os empresários portugueses oferecem no contrato 51 residências com saneamento básico, água, energia, escola de ensino fundamental, campo de futebol, espaço para manifestação religiosa e posto de saúde.

Eles, no entanto, não especificam onde esta estrutura será instalada. O contrato também diz que à associação parceira “caberá o fruto correspondente a 6% do empreendimento, com todas as suas respectivas vantagens”. Mas não há informação sobre prazos e condições da repartição de lucros, e nem detalhes sobre as “respectivas vantagens”.

Em março de 2018, faltando poucos dias para se completar um ano da assinatura do acordo entre empresa e associação quilombola, seis analistas do Ibama fizeram uma vistoria técnica na Ilha do Cajual e conversaram com moradores.

No [relatório](#), os funcionários destacaram que “quando indagados pelo Ibama sobre o empreendimento, foi verificado que, de modo geral, para os moradores havia pouca informação sobre a correta localização e os impactos que ocasionaria”.

No início de fevereiro, perguntamos a Josilene Pereira Penha, vice-presidente da associação quilombola, se ela sabia que o território seria quase todo ocupado para

a instalação do empreendimento.

“Para a gente que vive naquelas terras, a gente vê, escuta as coisas, mas às vezes não sabe fazer aquela análise clínica sobre o que a gente está olhando ali”, respondeu Penha, que foi uma das três pessoas da associação que assinou o contrato com a GPM, ainda em 2017.

Na época, ela era secretária-geral da entidade. Penha informou que a orientação da atual presidente, Vanda Almeida Pereira – que era vice-presidente em 2017 –, é de não dar entrevista sobre o empreendimento.

Para gente que vive naquelas terras, a gente vê, escuta as coisas, mas às vezes não sabe fazer aquela análise.

Paulo Salvador, diretor-executivo da Grão-Pará Maranhão, disse que a obra ainda está em fase de licenciamento ambiental e que a “associação quilombola da Ilha do Cajual tem o direito, por lei, ao usufruto do território da ilha, como foi reconhecido por todos os órgãos consultados antes do processo de autorização”.

Disse, ainda, que a comunidade é parceira do projeto e que a associação está ciente do seu papel, “conforme constatamos recorrentemente nas nossas reuniões mensais, desde 2017”. Ainda segundo ele, a distribuição de 6% dos lucros à associação, prevista no contrato, será feita “como a qualquer acionista, sem data de expiração, sempre e quando o terminal portuário tenha resultados positivos”.

Ambiente é “bastante preservado” e sensível, segundo um relatório do Ibama de 2018
Ambiente é “bastante preservado” e sensível, segundo um relatório do Ibama de 2018. Foto: Pablo Monteiro.

Empresa não consultou Fundação Palmares e obteve facilidades de agência federal

O termo de parceria assinado entre a GPM e a associação quilombola foi decisivo para garantir aos empresários a possibilidade de celebrar dois contratos de adesão com o governo federal e iniciar o processo de licenciamento.

O documento de propriedade da terra, de ocupação ou de direito de uso e fruição é uma [exigência do governo federal](#) ao empreendedor que pretende instalar e explorar infraestrutura portuária. Sem ele, o processo não avança.

No entanto, um contrato como esse, tratando de território quilombola, deveria ser precedido por uma consulta prévia às comunidades atingidas pelo empreendimento, conforme prevê a [Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho](#).

Yuri Costa, o defensor público, argumenta que o acordo feito diretamente pela GPM não respeita as diretrizes nacionais e internacionais sobre o tema, “o que gera, na teoria, uma nulidade de toda a cadeia de licenciamento do projeto”.

Em dezembro de 2018, ainda no governo de Michel Temer, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq, assinou o contrato autorizando a GPM a construir e explorar a instalação portuária para uso privado por 25 anos prorrogáveis.

Mas a procuradoria da própria Antaq expressou preocupação sobre a validade do contrato que transmite a posse do terreno. Também disse ter dúvidas se a “associação teria legitimidade para celebrar o contrato em nome da comunidade quilombola”.

A procuradoria, então, sugeriu que a Antaq consultasse a Fundação Palmares, órgão federal que delibera sobre políticas públicas ligadas aos povos quilombolas. A Antaq não seguiu a recomendação e, ainda em dezembro de 2018, um dia depois do alerta, o então diretor-geral da agência, Mário Povia, assinou a resolução autorizando a construção.

Questionado sobre o porquê de não consultarem a Fundação Palmares, o atual diretor da Antaq, Alber Furtado de Vasconcelos Neto, respondeu que não era uma atribuição da agência.

“Se ele [empreendedor] entrega aqui o documento, a gente tem que dar fé pública. Se o documento não é válido, é outra discussão. Ele não consegue iniciar uma construção numa área que não é dele. A minha competência, na Antaq, não é ficar perguntando nos cartórios se o documento está certo, se está ok, se o escrivão escreveu ok. Cada um que responda pelos seus atos”.

Para Danilo Serejo, do Movimento dos Atingidos pela Base Espacial de Alcântara, o contrato entre a empresa e a associação tem apenas um efeito: validar a narrativa política do empreendimento de que GPM e comunidade estão caminhando em comum acordo. “Ele viola a convenção da OIT e, por consequência, viola a Constituição. O problema é que ele autoriza a narrativa da empresa. Isso fragiliza o enfrentamento”.

‘Se ele [empreendedor] entrega aqui o documento, a gente tem que dar fé pública. Se o documento não é válido, é outra discussão’

Serejo diz que o Mabe chegou a acionar o Ministério Público Federal em 2018, mas não houve respostas. “É preciso que se diga: nós não temos no Maranhão, hoje, o MPF atuante como tivemos em anos anteriores. Essa situação do porto do Cajual só está avançando da forma como está porque não houve ação mais contundente do

MPF”, apontou.

Procurado, o MPF disse que, até o momento, a GPM afirmou que ainda não interveio na área de implantação do empreendimento da Ilha do Cajual, pois aguarda autorização do Ibama. O inquérito civil aberto a partir da denúncia feita pelo Mabe foi arquivado. O MPF não respondeu questões específicas sobre a legalidade do contrato de parceria assinado entre empresa e associação quilombola, e nem sobre o impacto para a comunidade.

Enquanto processo é analisado pelos órgãos ambientais, consultoria já está no território
Enquanto processo é analisado pelos órgãos ambientais, consultoria já está no território para conversar com moradores sobre o empreendimento. Foto: Ingrid Barros.

GPM pressiona pela titulação do território quilombola

Em janeiro de 2023, a Defensoria Pública da União no Maranhão [moveu uma ação civil pública](#) cobrando a conclusão da titulação do território quilombola pelo governo federal. A GPM tentou se habilitar como parte interessada no processo, mas a juíza Bárbara Malta Araújo Gomes não aceitou. Em decisão de dezembro de 2023, ela determinou que o Incra conclua a titulação do território em seis meses.

Segundo Paulo Salvador, representante da GPM, o interesse da empresa em ser parte do processo é “contribuir, ao lado da DPU, para a regularização definitiva da comunidade quilombola residente na ilha do Cajual”.

Em novembro do ano passado, empresários da GPM e seus assessores jurídicos estiveram no Incra “pleiteando a titulação da área [quilombola]”, nas palavras do próprio superintendente do órgão, José Carlos Nunes Júnior. Para ele, o motivo era

claro: entrar em acordo com a associação dos quilombolas para a implantação desse porto”.

Empossado em [abril do ano passado](#), o superintendente nunca esteve, até o dia em que falei com ele, com os quilombolas da Ilha do Cajual. Perguntei se a retomada do processo de titulação se deu só após o pedido dos empresários portugueses. Ele negou. “O que norteia nossa atitude é a sociedade”, justificou.

Em janeiro deste ano, o Incra recorreu da decisão contra o prazo e a multa estipulados pela juíza na ação civil pública. O Instituto alegou falta de tempo, recursos e pessoal para cumprir com sua obrigação, mesmo após quase 20 anos desde o primeiro pedido de titulação da comunidade. Ainda não há decisão sobre o recurso.

Para o defensor Yuri Costa, o projeto inviabiliza a própria titulação, capaz de garantir segurança jurídica à comunidade.

Enquanto isso, desde janeiro deste ano, funcionários da empresa Virtú Ambiental estão na Ilha do Cajual visitando moradores para a elaboração do estudo ambiental.

“Serão vários dias em campo ouvindo as comunidades na área de influência do empreendimento”, [escreveu](#) em seu Instagram uma das sócias da empresa, Isabella Pearce. “Nessa missão, as líderes locais (coincidentemente, todas mulheres) estão nos guiando de casa em casa e nos ajudando a estabelecer esse amplo diálogo, porque enxergam, assim como nós, a urgente necessidade de melhora nas condições materiais de vida, ao tempo em que se preserva a identidade cultural”.

O marido de Pearce, [Francesco Cerrato](#), é também [sócio](#) da Virtú Ambiental e membro suplente do Conselho Estadual de Meio Ambiente do Maranhão, Consema,

até 2025.

Solicitamos uma entrevista a Isabella Pearce, mas ela afirmou que os diretores da GPM são as pessoas mais legítimas a responderem. Entramos em contato também com a Superintendência do Patrimônio da União no Maranhão e com o prefeito de Alcântara, [Nivaldo Araújo](#), mas não tivemos retorno até a publicação da reportagem.

Governos Temer, Bolsonaro e Lula deram aval para porto em cima de área quilombola

Mesmo sem as licenças necessárias para iniciar as obras, as últimas administrações do governo federal deram importantes passos burocráticos para viabilizá-las.

Em dezembro de 2021, durante o governo Jair Bolsonaro, o Ministério da Infraestrutura [autorizou](#) a empresa a construir e explorar, por 99 anos, a ferrovia EF-317, de 520 quilômetros, ligando o porto na Ilha do Cajual à cidade de Açailândia, no Maranhão.

Em março de 2023, no início do terceiro governo Lula, a Antaq publicou o primeiro aditivo do contrato de adesão do porto, atualizando o cronograma de execução do projeto e inserindo o valor global de investimento: R\$ 4,7 bilhões.

O superintendente da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Programas Estratégicos do Maranhão, José Reinaldo Tavares, se gaba das articulações para viabilizar o empreendimento. Ele já tratou do projeto com os ministros do Transporte, Renan Filho; Integração e Desenvolvimento Regional, Waldez Góes; e com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, e ministro da Indústria,

Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

“Também estivemos com uma das maiores estatais rodoviárias do mundo, a alemã Deutsch Bahn e realizamos diversas reuniões. A empresa responsável pela execução tem se empenhado para que, neste ano de 2024, seja iniciada a primeira fase do projeto”, completou.

A Deutsche Bahn será a gestora da operação ferroviária, disse Paulo Salvador, diretor-executivo da Grão-Pará Maranhão. A gestão funcionará em um regime aberto, que permite que qualquer operador utilize a ferrovia.

Procuramos o Ministério dos Transportes, que informou que a autorização ferroviária foi assinada pelo governo anterior e, após essa fase, a pasta “não arbitra sobre nenhum trâmite”. O Ministério de Portos e Aeroportos não respondeu ao pedido de entrevista. Já a alemã Deutsch Bahn disse que não comentaria o projeto.

Esta reportagem teve apoio da [Fundação Rosa Luxemburgo](#) e da Salve a Floresta.

Close