

**Universidade Federal Fluminense
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Curso de Graduação em Antropologia**



DIEGO PÉREZ OJEDA DEL ARCO

As comunidades quilombolas de Santarém/PA e o Porto de Maicá: os efeitos
sociais de um empreendimento anunciado

Niterói

2017

**Universidade Federal Fluminense
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Curso de Graduação em Antropologia**

DIEGO PÉREZ OJEDA DEL ARCO

As comunidades quilombolas de Santarém/PA e o Porto de Maicá: os
efeitos sociais de um empreendimento anunciado

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em
Antropologia da Universidade Federal Fluminense,
como requisito parcial para a obtenção do título de
Bacharel em Antropologia.

Orientador: Prof.^a. Dr.^a Deborah Bronz

Niterói

2017

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá

A675 Arco, Diego Pérez Ojeda del.

As comunidades quilombolas de Santarém/PA e o Porto de Maicá:
os efeitos sociais de um empreendimento anunciado / Diego Pérez Ojeda
del Arco. – 2017.

98 f.

Orientadora: Deborah Bronz.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Antropologia) –
Universidade Federal Fluminense, Departamento de Antropologia,
2017.

Bibliografia: f. 85-87.

1. Quilombo. 2. Santarém (PA). 3. Amazonas. 4. Projeto de
desenvolvimento. 5. Licença ambiental. I. Bronz, Deborah. II.

**Universidade Federal Fluminense
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Curso de Graduação em Antropologia**

DIEGO PÉREZ OJEDA DEL ARCO

As comunidades quilombolas de Santarém/PA e o Porto de Maicá: os efeitos
sociais de um empreendimento anunciado

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a. Dr.^a Deborah Bronz (Orientadora)
Universidade Federal Fluminense

Prof.^a Dr.^a Glaucia Oliveira da Silva
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Fabio Reis Mota
Universidade Federal Fluminense

Niterói

2017

AGRADECIMENTOS

A Grazia e Hilde, meus pais, por terem-me apoiado incondicionalmente na minha decisão de partir de casa na procura dos meus sonhos. A eles meu amor e gratidão mais sincera.

Aos meus irmãos, Alonso e Matias, por terem sido sempre exemplo constante, e por terem me ensinado a olhar à Amazônia, ao mar, às montanhas e aos pássaros.

A minha avó, Laly, a quem a distância não permitiu que me pudesse despedir pessoalmente. Este trabalho é para ti vovó, obrigado por tudo, vou sentir muito a tua falta.

Ao Programa de Estudantes Convenio de Graduação PEC-G do Ministério das Relações Exteriores, por me dar a oportunidade de realizar a minha formação acadêmica em Brasil.

Às professoras Deborah Bronz e Eliane Cantarino O'Dwyer, pela orientação, confiança, paciência e carinho. De igual maneira, meu agradecimento a todos os integrantes do Grupo de Estudos Amazônicos- GEAM da UFF, pelo incentivo mútuo e a enriquecedora troca de ideias.

A Juliana, pelo companheirismo, confiança, motivação, e por trazer consigo a calma necessária nos meus dias de tormenta.

Aos amigos e colegas do curso com os quais compartilhei lindos momentos, tanto dentro como fora das salas de aula; aos amigos da Baixada Fluminense, pelos dias de futebol e carnaval; aos amigos de Peru, pela presença contínua a pesar do tempo e a distância. E aos amigos da rua Fagundes Varela nº254, em Niterói, por abrir as portas da sua casa e dos seus corações, realmente me fizeram sentir o calor de um verdadeiro lar.

Finalmente, agradeço à Federação das Comunidades Quilombolas de Santarém-FOQS, pelo apoio brindado durante a pesquisa e pelo exemplo de luta diária e constante. Em especial, meu agradecimento a Lúcia, presidenta da Associação de Moradores Remanescentes do Quilombo de Arapemã Residentes em Maicá-AMRQARM, mãe, quilombola, e imagem viva da força da mulher amazônica.

“En nuestras tierras, los numeritos tienen mejor suerte que las personas. ¿A cuántos le va bien cuando a la economía le va bien? ¿A cuántos desarrolla el desarrollo?”

Eduardo Galeano, El libro de los abrazos (1989)

RESUMO

A presente monografia pretende, mediante a realização de uma análise situacional, abordar as consequências sociais que o projeto de construção do Porto de Maicá, voltado à exportação de soja, gerou sobre as comunidades quilombolas do Baixo Amazonas organizadas em torno à Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-FOQS. Por meio da análise deste caso em específico, discuto sobre a natureza dos projetos de caráter desenvolvimentista, colocando em questão o fato de que grandes empreendimentos podem sim produzir efeitos significativos mesmo sem terem dado início a suas obras de instalação. Nesse sentido, os efeitos sociais identificados dizem respeito ao sentimento de temor que as populações quilombolas passaram a ter por causa das incertezas sobre seu futuro; às limitações que o licenciamento ambiental apresenta ao ter que lidar com a presença de grupos organizados a partir do reconhecimento étnico; e o direcionamento da luta destas comunidades para que seja respeitado o seu direito de serem consultados, se valendo da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho-OIT, da qual Brasil é signatário.

Palavras-chave: Populações quilombolas. Baixo Amazonas. Projetos desenvolvimentistas. Licenciamento Ambiental. Consulta Prévia.

ABSTRACT

This study intends, through a situational analysis, to address the social consequences that the construction project of the Port of Maicá, exporting soybeans, generated over the quilombola communities of the Lower Amazon organized around the Federation of Quilombola's Organizations of Santarém-FOQS. Through the analysis of this specific case, I discuss the nature of development projects, drawing attention to the fact that large enterprises can produce significant consequences even without having started the installation works. In this sense, the social effects identified relate to the fear that quilombola populations have experienced due to the uncertainty of their future; the limitations that the environmental licensing process presents when having to deal with the presence of groups organized from ethnic recognition; and directing the struggle of these communities to respect their right to be consulted, using Convention 169 of the International Labor Organization (ILO), of which Brazil is a signatory.

Keywords: Quilombola population. Lower Amazon. Development projects. Environmental Licensing. Prior consultation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Exemplo de estrutura de madeira característica da várzea.....	07
Figura 2– Exemplo de estrutura característica do planalto santareno.....	08
Figura 3 – Mapa referencial da localização das comunidades quilombolas da FOQS.....	09
Figura 4 – Mapa de satélite da localização das comunidades quilombolas da FOQS.....	09
Figura 5 – Novas rotas de escoamento do agronegócio.....	24
Figura 6 – Barcaça transportadora de grãos e cereais.....	30
Figura 7 – Ilustração do projeto inicial do Terminal Portuário da EMBRAPA.....	35
Figura 8 – Localização das áreas do empreendimento segundo a proposta inicial.....	35
Figura 9 – Ilustração das modificações realizadas no projeto da EMBRAPA.....	35
Figura 10 – Alternativas de acesso propostas para o ingresso de caminhões ao Terminal.....	37
Figura 11 – O porto da CARGILL.....	51
Figura 12 – Casa de Lídia, presidenta da AMRQARM.....	58
Figura 13– Vista parcial do lago de Maicá desde o bairro Pérola de Maicá.....	58
Figura 14 – Protocolo autônomo de consulta quilombola realizado pela FOQS.....	69
Figura 15 – Vista da cidade de Santarém desde a comunidade quilombola de Arapemã.....	76
Figura 16 – Placa da Certidão de Autoreconhecimento na sede da AMRQARM.....	77

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABA	Associação Brasileira de Antropologia
ACES	Associação Comercial e Empresarial de Santarém
ADCT	Ato das Disposições Constitucionais Transitórias
ADA	Área Diretamente Afetada
AID	Área de Influência Direta
AII	Área de Influência Indireta
AMRQARM	Associação de Moradores Remanescentes do Quilombo de Arapemã Residentes em Maicá
ANTAQ	Agencia Nacional de Transportes Aquaviários
CDP	Companhia Docas do Pará
CODEC	Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CONSEG	Conselho da Grande Área de Maicá
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMBRAPS	Empresa Brasileira de Portos de Santarém
FADESP	Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa
FAMCOS	Federação das Associações de Moradores e Organizações Comunitárias de Santarém
FCP	Fundação Cultural Palmares
FOQS	Federação das Organizações Quilombolas de Santarém
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
LP	Licença Prévia
LI	Licença de Instalação
LO	Licença de Operação
MALUNGU	Coordenação das Associações das Comunidades Remanescentes de Quilombo do Pará
MPE/PA	Ministério Público Estadual do Pará
MPF/PA	Ministério Público Federal do Pará
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONG	Organização não governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PCA	Plano de Controle Ambiental
RTID	Relatório Técnico de Identificação e Delimitação
SEMMA/PA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
SEMAS/PA	Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente
UFF	Universidade Federal Fluminense
UFOPA	Universidade Federal do Oeste do Pará
TUP	Terminais portuários de uso privado
Z-20	Colônia de Pescadores de Santarém

SUMÁRIO

1.	Introdução.....	01
2.	Apontamentos preliminares e metodologia da pesquisa.....	03
	2.1 Análise situacional.....	10
	2.1.1 Lugar.....	11
	2.1.2 Gente.....	15
	2.1.3 Tempo.....	17
3.	O Porto de Maicá e a Nova Rota da Soja.....	20
	3.1 O Arco Norte como Projeto Desenvolvimentista	21
	3.2 Portos em Santarém.....	29
	3.2.1 O Porto da EMBRAPs.....	33
4.	Preocupações frente às possíveis consequências negativas da instalação do Porto de Maicá.....	39
	4.1 Percepções de integrantes das associações que integram a Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-FOQS.....	40
	4.1.1 Murumuru e os efeitos sobre a atividade pesqueira.....	43
	4.1.2 Saracura e o aumento da circulação de grandes navios.....	47
	4.1.3 Arapemã e o temor de ruptura das redes de sociabilidade..	49
	4.2 Inquietudes dentro de uma associação de moradores vizinha.....	52
5.	Invisibilidade e reconhecimento étnico no licenciamento ambiental da EMBRAPs.....	59
	5.1 Denúncias de irregularidades e judicialização do processo de licenciamento ambiental.....	60
	5.1.1 A exigência do cumprimento ao direito da consulta prévia, livre e informada.....	65
	5.2 Irregularidades no EIA/RIMA.....	70
	5.2.1 Diferentes tipos de invisibilização e identidades étnicas em jogo.....	75
6.	Considerações finais.....	83
	Bibliografia.....	85

1. Introdução

Nas últimas décadas foram produzidos um vasto número de estudos acadêmicos dentro das ciências sociais que focalizaram as suas análises principalmente nos efeitos sociais gerados pela construção de grandes empreendimentos industriais; efeitos estes que, na maioria das vezes, estavam relacionados aos deslocamentos compulsórios de pessoas e até de populações inteiras que se viram obrigadas a sair dos lugares onde tinham estabelecido não somente suas residências, mas também toda uma rede de relações sociais e culturais.

As causas destes deslocamentos eram distintas e se davam devido à instalação dos próprios empreendimentos em lugares povoados, ao alagamento das terras, no caso dos projetos hidroelétricos, ou às ampliações de rodovias para a passagem de caminhões e obras relacionadas à implantação de logística. Os deslocamentos também eram gerados pelas consequências econômicas que se produziam no meio, privando às pessoas de poderem continuar a realizar as atividades com as quais asseguravam o sustendo familiar.

Uma das características compartilhadas por todos estes exemplos aqui mencionados é o fato de que os empreendimentos, para poder gerar tais efeitos sociais, tiveram que ser primeiro efetivamente construídos e instalados; o que poderia parecer um requisito lógico para que os efeitos pudessem acontecer. Cabe perguntar, então, se um projeto de grande escala pode produzir efeitos sociais em uma população, mesmo sem ter chegado a iniciar as suas obras de instalação. E, se for o caso, quais poderiam ser os efeitos sociais de um empreendimento industrial que não chegou a se concretizar?

O presente trabalho monográfico busca responder a essas interrogações por meio da realização de um estudo de caso detalhado, no qual analisarei, de maneira pontual, a situação social gerada como consequência do projeto de construção de um Terminal Portuário em específico. Este porto, que estava planejado como parte de um projeto desenvolvimentista maior pensado para toda a região Norte do país, pretendia ser instalado na chamada “boca” do Lago de Maicá, localizada na margem direita do rio Amazonas, no município de Santarém, no Oeste do Estado de Pará.

Para viabilizar a presente pesquisa, realizei um trabalho de campo no município de Santarém e arredores, onde passei pouco mais de dois meses, entre janeiro e março de 2017. Pude voltar em outras duas oportunidades, nos meses de agosto e outubro do mesmo ano. Durante as minhas estadias em Santarém, estabeleci contato direto com diversos atores sociais que tiveram alguma relação, ou mantiveram alguma posição, com

respeito ao projeto de construção do empreendimento, o qual ficou popularmente conhecido como o Porto de Maicá. Todas essas entrevistas e conversações realizadas se mostraram realmente importantes, me ajudando a obter uma visão mais holística e abrangente do projeto em questão. Esta interação direta me levou também a delimitar mais especificamente o meu tema, o qual foi-se definindo por meio dos recortes etnográficos realizados.

Assim, por terem ocupado um papel de destaque no debate gerado ao redor do projeto de construção do Porto de Maicá, o foco do presente estudo se centrará exclusivamente em analisar as consequências sociais que se fizeram presentes nas comunidades quilombolas da região, cujas respectivas associações compõem a Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-FOQS. A interlocução mantida com os integrantes e representantes da Federação e das distintas associações quilombolas, se deu por meio de visitas pessoais que pude realizar a todas as doze comunidades quilombolas. Dessa maneira, foi possível manter um diálogo direto junto com os representantes da federação e os representantes e integrantes das distintas comunidades, que falaram sobre os efeitos sociais produzidos a partir da difusão do projeto de construção do referido Porto, que até o momento não chegou a se concretizar.

2. Apontamentos preliminares e metodologia da pesquisa

O projeto de construção do Terminal Portuário impulsionado pela Empresa Brasileira de Portos de Santarém-EMBRAPS, deve ser entendido dentro de um longo processo ainda não finalizado. Por sua parte, cabe assinalar que este apresentou momentos de maior ou menor tensão na medida em que certas circunstâncias específicas o influenciaram diretamente. É possível situar o momento de maior convulsão ao redor do projeto durante os primeiros meses do ano de 2016. Essa agitação, que chegou a tomar por inteiro o município de Santarém não passando despercebida pela imprensa escrita tanto local como nacional¹, se iniciou com a notícia do encaminhamento do Estudo de Impacto Ambiental-EIA por parte da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade-SEMAS/PA para o Ministério Público Estadual do Estado de Pará-MPE/PA . O Estudo foi enviado por esta secretaria no dia 18 de janeiro de 2016, como parte do procedimento para aquisição da Licença Prévia (LP), a qual representa a primeira das três etapas previstas dentro do Licenciamento Ambiental.

No quinto capítulo aprofundarei com maior detalhe no processo de licenciamento ambiental iniciado pela EMBRAPS. Cabe apenas mencionar que não foi coincidência que a discussão referente à construção do Porto de Maicá tenha ganhado uma maior relevância somente após ter sido publicado o EIA. Ainda se tendo conhecimento sobre aquele projeto, e incluso tendo sido publicado o Relatório de Impacto ambiental-RIMA em outubro de 2015, foi só com a publicação do EIA em janeiro de 2016 que “o negócio esquentou”, como foi colocado por um advogado ao que pude entrevistar, o qual forma parte da Comissão do Meio Ambiente da Ordem dos Advogados do Brasil-OAB de Santarém.

Várias organizações da sociedade civil, dentre as quais se encontram sindicatos, federações quilombolas e indígenas, assim como também movimentos sociais da região, ONGs e setores da igreja católica, apresentaram em conjunto, no dia 16 de fevereiro do 2016, uma nota pública se posicionando contra a construção do Porto de Maicá. Fica evidente que aquela reação se deu quando estas organizações perceberam que a EMBRAPS, tendo apresentado os Estudos correspondentes, já se encontrava numa fase bastante avançada do licenciamento.

¹<<http://oimpacto.com.br/2016/01/28/embraps-investira-mais-de-meio-bilhao-em-santarem/>>. Acesso em: 14/06/17; <<http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2016/02/audiencia-publica-sobre-o-porto-do-maica-e-adiada-para-mp-analisar-o-eia.html>>. Acesso em: 14/06/17.

A SEMAS/PA, órgão encarregado do licenciamento ambiental no Estado de Pará, chegou a marcar a Audiência Pública do Terminal Portuário para o dia 23 de fevereiro do 2016, sendo esta praticamente a última fase para que o projeto pudesse efetivamente adquirir a Licença Prévia (LP). O seguinte passo da empresa seria então buscar a Licença de Instalação (LI) que permitiria a construção efetiva do grande empreendimento, sobre o qual falarei com mais detalhe no próximo capítulo.

É importante assinalar que a situação social gerada frente à expectativa da construção de um projeto de tal magnitude não contou somente com opiniões negativas frente ao empreendimento, sendo estas variadas e até certo ponto antagônicas. Por um lado, se fazia presente o discurso de que a construção do Porto ajudaria no “desenvolvimento” de Santarém se criando novos postos de trabalho, representando assim uma excelente oportunidade para reativar a economia da região. Por outro lado, se fazia referência tanto aos impactos ambientais negativos que iriam a se proliferar, quanto aos impactos sociais e econômicos que seriam ocasionados na vida dos pescadores, das comunidades quilombolas e dos povos tradicionais localizados nos arredores de onde iria a ser instalado o empreendimento. Fazia-se referência também à necessidade de ampliação e pavimentação de várias estradas, situação que geraria o deslocamento de muitos moradores dos bairros por onde passariam os caminhões em direção ao Terminal Ferroviário aonde chegariam por via terrestre os produtos a serem exportados pelo Porto de Maicá.

A dicotomia em torno dos argumentos favoráveis e contrários à construção do Porto pode ser interpretada como um dos primeiros efeitos sociais gerados por dito projeto. A partir deste, que nem chegou a se concretizar, a população de Santarém e adjacências parecia ter se dividido em “dois grandes grupos” compostos por aqueles que se colocavam a favor ou contra o empreendimento.

Sendo o presente trabalho um estudo sobre a situação social gerada como consequência do projeto impulsado pela EMBRAPA, senti a necessidade de realizar um primeiro recorte etnográfico, tendo que escolher entre um destes “dois grandes grupos” aqui mencionados. A primeira delimitação realizada me levou a escolher, por motivos que passarão a ser explicados mais adiante, aquele grande grupo que se posicionou contrário à instalação do Porto.

Gostaria de apontar que um dos fatores que influenciaram a minha escolha foi a questão do tempo, posto que, devido a minhas curtas e intermitentes estadias em Santarém, teria sido realmente complicado poder abranger todo o espectro social antes

mencionado. Em segundo lugar, o difícil acesso aos possíveis interlocutores daquele grupo que se mostrava favorável à construção do Porto foi uma das maiores condicionantes que pesou na minha decisão de não focar nele. Na minha condição de estudante e estrangeiro acredito que não teria sido viável marcar alguma entrevista tanto com os representantes da própria EMBRAPA, como com os representantes de outras instituições que se mostravam favoráveis à instalação do Porto de Maicá, de entre as quais destacam-se a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará-CODEC e a Associação Comercial e Empresarial de Santarém-ACES.

Foi finalmente graças a uma entrevista realizada ao Sr. Antônio, morador de um dos bairros que iria a ser afetado com a construção do Porto, que pude tomar consciência da impossibilidade de realizar um estudo que relacionasse estes dois grupos mencionados linhas acima. Eu iniciei aquela entrevista perguntando sobre a maneira em que os moradores do bairro tinham recebido a proposta de construção do Porto de Maicá, e logo me vi questionado sobre a minha posição. A minha resposta parecia um requisito prévio à continuidade ou não, dependendo da mesma, de qualquer tipo de conversação.

Você é contra ou a favor do Porto? Só dou uma entrevista se for para uma pessoa que esteja contra a construção do Porto, como nós estamos.
(Sr. Antônio, bairro Pérola de Maicá, 08 de março de 2017).

A pergunta que o Sr. Antônio me fez, confirmou que um dos primeiros efeitos sociais visíveis do projeto de construção do Porto de Maicá tinha sido a criação de uma forte dicotomia entre aquelas pessoas e coletivos que se posicionavam a favor ou contra do empreendimento. Esta não foi a única vez que interlocutores tentaram-me enquadrar em uma das partes desta divisão como requisito prévio a qualquer tipo de interação. Por isso, uma pesquisa que tentasse abarcar aos dois conjuntos de atores poderia criar desconfiança em ambas as partes, não se possibilitando o acesso efetivo a nenhum dos dois grupos em questão.

Após estas considerações iniciais, parece-me oportuno explicar o que me levou a realizar a delimitação do meu segundo recorte etnográfico. Como tinha apontado anteriormente, a variedade de atores presentes na situação social gerada como consequência do projeto da EMBRAPA era bastante abrangente, mesmo dentro daquele grupo específico no qual podiam ser agrupados todas aquelas organizações, coletivos, federações, etc. que se posicionavam contrários à realização do referido projeto. Sem

deixar de realizar entrevistas formais e informais com estes atores incluídos dentro deste primeiro recorte etnográfico, decidi aprofundar meu trabalho na percepção e participação que as comunidades quilombolas agrupadas na Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-FOQS tiveram frente ao projeto de instalação do projeto portuário, assim como também nos efeitos sociais que este teria gerado no interior das comunidades.

Cabe aqui abrir um pequeno parêntese para assinalar que, no presente trabalho, chamarei de entrevistas formais a aquelas que, por dizê-lo de alguma maneira, foram feitas com “hora marcada”, prévio contato e agendamento. Em total realizei 14 entrevistas formais, não estruturadas, tanto a integrantes e representantes das associações quilombolas de Santarém e da FOQS, quanto a advogados ambientalistas, representantes da igreja, funcionários do Ministério Público Federal do Estado de Pará-MPF/PA, do Ministério Público Estadual do Estado de Pará- MPE/PA, do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária-INCRA, etc. Estas entrevistas formais tiveram diferente tempo de duração, variando de 20 minutos a mais de 1 hora.

Já o que chamo de entrevistas informais pode ser definido como conversações esporádicas que mantive com pessoas que ia conhecendo no transcurso da pesquisa. Em total contabilizei um total de 18 entrevistas informais, as quais tiveram um tempo de duração menor, além de ser frequentemente realizadas em presença de mais de duas pessoas. Todas as entrevistas que realizei, tanto formais como informais, foram importantes para a minha pesquisa, porém não todas foram incluídas textualmente no trabalho. Os trechos de algumas das entrevistas que sim decidi incluir aparecerão sempre com suas respectivas especificações referentes ao dia e ao lugar em que foram realizadas.

Mas voltando ao segundo recorte etnográfico realizado, uma das principais razões que o motivaram foi o destaque que as comunidades quilombolas de Santarém obtiveram nos debates referentes ao projeto de construção do Porto de Maicá. Muitas destas comunidades seriam diretamente afetadas pelo empreendimento, e precisamente por isso foram responsáveis diretas pela suspensão do licenciamento ambiental da EMBRAPA devido à falta da realização da consulta prévia, livre e informada, sobre a qual falarei em detalhe no último capítulo do presente trabalho.

Porém, sem dúvidas o que mais fortemente me influenciou na realização dessa segunda delimitação foi o contato prévio que pude estabelecer com as comunidades quilombolas e com os representantes das suas respectivas associações durante um outro trabalho de campo realizado no mês de fevereiro deste ano. Isto foi possível graças a minha participação dentro de uma pesquisa que envolveu pesquisadores da Universidade

Federal Fluminense-UFF e da Universidade Federal do Oeste do Pará-UFOPA². A mesma se intitulava “Interseções de conhecimentos etnográficos e arqueológicos em contextos do Baixo Amazonas: o caso do território Aiaia em Santarém, Pará”, e tinha como um dos seus principais objetivos refletir sobre os processos socioculturais de ocupação territorial, assim como repensar as novas formas de ocupação do território. A viagem de campo realizada me deu a oportunidade de conhecer pessoalmente todas as doze comunidades quilombolas agrupadas na FOQS, localizadas estas tanto na região da várzea como no “planalto” santareno³.

Por estarem localizadas em terra firme, as comunidades quilombolas do planalto apresentam diferenças em relação às comunidades quilombolas da várzea, as quais podem ser observadas na construção dos distintos recintos, já que, estando estas localizadas no planalto são menos propensas a sofrer com as inundações. Por isso a maioria das construções do planalto santareno têm a base de concreto e tijolo e ao nível do piso, a diferença das estruturas da várzea onde predomina a madeira. Na várzea, estas construções são nomeadas como “palafitadas”, por estarem sobre uma estrutura suspensa entre 1,5 m a 2,00m sobre o piso, de modo a evitar as inundações.



Figura 1: Exemplo de estrutura de madeira característica da várzea construída acima do nível do piso por ser uma área anualmente inundada. Na foto a escola da comunidade quilombola de Arapemã. Fonte: Acervo pessoal.

² Pesquisa realizada como resultado da aprovação de um edital universal do CNPq, o qual se caracteriza pela parceria estabelecida entre duas instituições de ensino superior, tendo sido a UFF e a UFOPA as universidades envolvidas neste caso em específico. Dito trabalho destacou também por sua interdisciplinaridade, já que juntou na sua coordenação a professoras de arqueologia e antropologia de ambas instituições.

³ Segundo assinala Deborah Lima (2005:11), ao longo dos 3.000km de extensão dos rios Solimões e Amazonas, em terras brasileiras, podem-se encontrar dois tipos de ambientes: a várzea, como é chamada a área de planície inundada anualmente, e a terra firme, terras altas que consistem em extensões do platô do período terciário que alcançam as bordas do rio. Entenda-se ao planalto santareno como pertencendo a este segundo tipo de ambiente.



Figura 2: Exemplo de estrutura de tijolo e cimento construída ao nível do piso, no planalto santareno (observe-se as terras altas do fundo). Na foto a escola da comunidade quilombola de Murumurutuba. Fonte: Acervo pessoal.

Por sua vez, entenda-se como comunidades ao termo localmente utilizado para se referir a grupos de unidades residenciais reunidas numa mesma localidade, onde são estabelecidos critérios próprios que, entre outras coisas, regulamentam a utilização de recursos em um território de uso comum. Já as comunidades quilombolas podem ser definidas, segundo o Artigo nº 2 do Decreto 4.887/2003, com os grupos étnico-raciais, segundo critérios de autoatribuição, com trajetória histórica própria, dotados de relações territoriais específicas, com presunção de ancestralidade negra relacionada com a resistência à opressão histórica sofrida. Aquele mesmo artigo estipula também que o território quilombola se constitui partir de uma porção específica de terra acrescida da configuração sociológica, geográfica e histórica que os membros da comunidade construíram ao longo do tempo, em sua vivência sobre a mesma⁴. Se faz necessário por isso, ao regularizar o território quilombola, considerar tanto a ocupação atual das terras como também os espaços necessários para a reprodução física e social das comunidades em questão.

Cabe mencionar, finalmente, que a minha intenção de realizar o presente trabalho monográfico foi comunicada aos representantes da FOQS desde o primeiro momento, tendo recebido deles, em reiteradas ocasiões, a sua aprovação; acreditando sempre que somente pode-se realizar uma pesquisa etnográfica com a aceitação e colaboração do grupo, seja este qual for.

⁴ Regularização de território quilombola, perguntas e respostas. INCRA. <<http://www.incra.gov.br/sites/default/files/incra-perguntasrespostas-a4.pdf>>. Acesso em: 22/06/17.

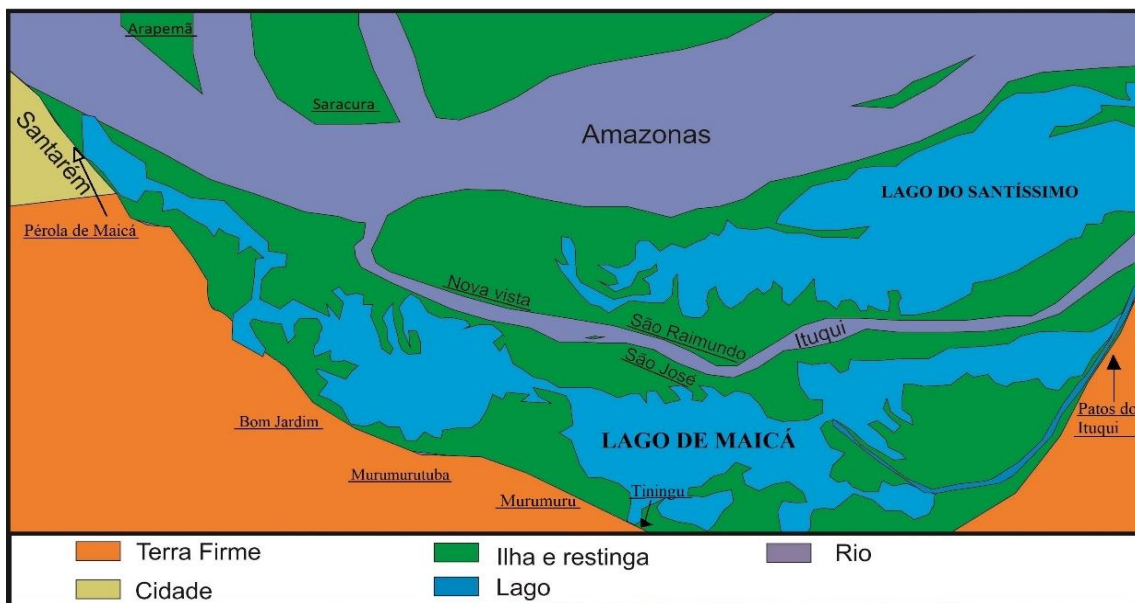


Figura 3: Pode-se apreciar mediante este primeiro mapa referencial a localização de onze das doze comunidades quilombolas agrupadas na FOQS, assim como também a sua proximidade com o Lago de Maicá. Fonte: Mapa da autoria da antropóloga Elisa Cotta, modificado por mim.



Figura 4: Pode-se apreciar neste segundo mapa de satélite o lugar exato onde tinha-se projetado instalar o Porto da EMBRAPs (em verde), na chamada “boca” do Lago de Maicá, e as comunidades quilombolas de Santarém organizadas na FOQS (em vermelho). 1) Pérola de Maicá; 2) Arapemã; 3) Saracura; 4) Nova Vista; 5) São Raimundo; 6) São José; 7) Patos do Ituqui; 8) Bom Jardim; 9) Murumurutuba; 10) Murumuru; 11) Tingu. A única comunidade quilombolas da FOQS que não aparece no mapa é a comunidade quilombola de Surubiu-Açú, por ser esta a comunidade que se encontra mais afastada da cidade de Santarém, se localizando na região de Aritapera, perto da fronteira com o Município de Alenquer. Fonte: Mapa extraído e modificado da página web Racismo ambiental⁵.

⁵<<http://racismoambiental.net.br/2016/06/15/o-quilombo-que-parou-um-porto/>>. Acesso em: 23/06/17.

2.1 Análise situacional

Uma vez especificados os recortes etnográficos que realizei para delimitar o grupo específico sobre o qual irei a centrar as minhas observações, é importante agora realizar alguns apontamentos respeito à metodologia de pesquisa que norteou o presente trabalho. Para isto tomei como referência principal às análises situacionais, instrumento elaborado por Van Velsen sob os preceitos da Escola de Manchester da qual ele formou parte. Devido à influência desta Escola, é possível encontrar nos seus trabalhos um destaque especial tanto para o conflito como para os processos de mudança social, os quais demandaram análises muito mais focalizadas em determinados tempos e espaços específicos.

É importante assinalar que as análises de Van Velsen, mesmo sendo consideradas processualistas, ainda se encontravam sob a influência direta do estrutural-funcionalismo; corrente teórico-metodológica que, ao estar por sua vez influenciada diretamente pelos principais preceitos do paradigma durkheimiano, lhe outorgava uma grande importância ao papel desempenhado pela sociedade. Porém, se bem é certo que o quadro de referência estrutural continuou presente na obra de Van Velsen, o grande aporte do autor radicou no exercício intelectual de extrapolar a excessiva rigidez dessas estruturas, atribuindo maior importância aos processos que ocorriam no interior das mesmas, sendo necessário para isto um estudo mais detalhado das particularidades dos indivíduos e das suas ações. Abordagem que deu como resultado uma concepção mais dinâmica dos sistemas e das próprias estruturas sociais, não mais entendidas como regulares dentro daquele modelo irreal/ideal dos fatos.

Como apontou Bela Feldman-Bianco (1987) na introdução da coletânea que ela mesma organizou, os fundamentos que sustentam as análises situacionais de Van Velsen poderiam ser entendidos como uma integração das contribuições de Radcliffe-Brown, no que diz respeito às análises dos sistemas estruturais, e de Malinowski, no que diz respeito às análises dos comportamentos concretos de indivíduos observados no campo. Por sua parte, Van Velsen destacava a necessidade de contextualizar as distintas situações nas quais se inseriam os comportamentos dos indivíduos, sendo necessário para isso um tipo diferente de material de campo que levasse em conta não só os processos sincrônicos, mas também os diacrônicos, podendo acessá-los por meio de distintos registros escritos, documentos históricos e memória coletiva, os quais passariam a integrar as análises antropológicas.

Desta forma, pode se dizer então que o método da análise situacional de Van Velsen é constituído pelo registro de um certo número de situações sociais concretas, assim como também pela importância dada ao comportamento de indivíduos específicos naquelas situações sociais determinadas e temporalmente contextualizadas. Por isso, esta metodologia requer também a integração de análises dos vários casos ou situações observadas em campo, tendo como finalidade a realização de uma melhor descrição dos processos sociais. Nas palavras de Van Velsen:

A nossa crítica a tradição estruturalista reflete mais a uma amplificação e a uma diferença de ênfase do que uma ruptura radical com esta tradição (...). Nos agora queremos adicionar algo a mais (...), um estudo das ações “normais” e “excepcionais” dos indivíduos” que operam a estrutura, e os processos que ocorrem no interior da mesma (...). A análise da maior importância à integração do material de caso a fim de facilitar a descrição dos processos sociais. (VAN VELSEN, 1967: 360).

A título de sínteses posso dizer que concordo plenamente com o proposto por Bela Feldman-Bianco ao dizer que: “Van Velsen baseia-se na análise sequencial de situações sócias focalizando *gente, lugar e tempo*, com o objetivo de apreender processos e ações em contextos específicos” (FELDMAN-BLANCO, 1967:32). No restante deste primeiro capítulo passarei a especificar cada um destes três pontos, dando-lhes a cada um destes uma maior ênfase teórica e, ao mesmo tempo, estabelecendo uma ligação direta com o material etnográfico coletado para o presente trabalho.

2.1.1 Lugar

Cabe assinalar que quando se faz referência ao lugar não se está chamando a atenção para certo espaço físico concreto; Geertz já apontava que “o *locus* do estudo não é o objeto de estudo” (GEERTZ,1989:16). Lugar aqui, nos termos de Van Velsen, faz referência à delimitação que o etnógrafo realiza como parte dos preceitos que viabilizam a sua pesquisa de campo intensa em uma unidade menor previamente delimitada. Este primeiro recorte não deve ser entendido como uma “paixão por detalhes menos densos”, como o mesmo Van Velsen apontou, mas sim como uma vantagem que permite a obtenção de um material de campo mais específico, o qual, por sua vez, poderá ser utilizado posteriormente na comparação com aqueles processos sociais em um nível

macro (VAN VELSEN, 1967: 367-368). Seguindo esses pressupostos, ao realizar um estudo sobre as consequências sociais geradas pelo projeto de construção do Porto de Maicá, resolvi focar especificamente nas consequências que este projeto teria gerado nas comunidades quilombolas do Baixo Amazonas santareno⁶.

Devido a isso, considero importante aprofundar no termo “quilombo”, cujas primeiras referências históricas são encontradas ainda no período colonial. Este conceito, como vem aponta Alfredo Wagner B. de Almeida, foi formulado em 1740 pelo Conselho Ultramarino em resposta a uma consulta que tinha sido realizada pelo Rei de Portugal. Ali o termo quilombo foi formalmente definido como “toda habitação de negros fugidos, que passem de cinco, em parte despovoada, ainda que não tenham ranchos elevados e nem se achem pilões nele” (ALMEIDA, 2002:53).

Por sua vez, como sustenta uma vasta bibliografia, a inserção do negro na Amazônia brasileira durante o período colonial português pode ser datada desde o início da segunda metade do século XVII. Isto se deu em função da política escravista da metrópole que se estendeu até o Norte da colônia, mesmo que de forma limitada durante os primeiros anos. Dentro desse contexto é importante levar em conta a criação da “Companhia de Comércio Grão-Pará e Maranhão”, que permitiu a importação da mão de obra escrava no Baixo Amazonas de modo mais efetivo a partir da segunda metade do século XVIII, estabelecendo uma relação direta entre a região Norte e os portos africanos, principalmente os de Angola e Benguela (FUNES, 1996:470).

Alguns dados estatísticos presentes em relatórios daquela época, estudados recentemente pelo historiador Vicente Salles, chegavam a estimar que entre os anos de 1854 e 1862 a população negra do Pará era de um 15%. Mas como aponta Salles, a população escrava era definitivamente muito maior do que esse número, pois esses registros não chagavam a consideravam à população indígena, a qual, baixo um processo diferente, também foi reduzida a um tipo de escravidão (SALLES, 1981:70). Como o próprio autor assinala, estes registros demográficos da época tampouco levavam em conta àqueles escravos negros que fugiam formando ou instaurando-se em quilombos, ação bastante recorrente segundo consta em vários outros documentos históricos acionados pelos historiadores. Muitos destes faziam referência explícita ao aumento das chamadas “deserção de escravos”, que fugiam com a finalidade de se “aquilombar nas matas”,

⁶ Cabe destacar o meu estranhamento diante da presença de comunidades *remanescentes de quilombo*, uma realidade tão presente na Amazônia brasileira, quanto inexistente na Amazônia de outros países latino-americanos, como é o caso de Peru, de onde eu venho.

prática que acontecia com grande frequência inclusive em regiões importantes do Baixo Amazonas como Obidos e Santarém, como denunciou o vice-presidente da província de Pará, João Maria de Moraes, em um discurso proferido em 1845⁷.

Após várias leis prévias voltadas para o fim da escravidão (lei Eusébio Queirós, 1850; lei do ventre livre, 1871; lei dos sexagenários, 1885), motivadas em grande medida pela pressão internacional advinda principalmente da Inglaterra com a intenção de abolir o tráfico com fins político-econômicos, e após a pressão indireta exercida pelo constante aumento da fuga de escravos, finalmente o dia 13 de maio de 1888 foi decretado, mediante a lei áurea, o fim do sistema escravista no Brasil. Mas ao contrário do que se supunha, o fim da escravidão não significou o fim dos quilombos que tinham sido formados durante o regime escravista; de qualquer forma, durante o período republicano se constatou “um silêncio nos textos constitucionais sobre a relação entre os ex-escravos e a terra” (Almeida 2002:53). Silêncio que chegou a ser interrompido coincidentemente 100 anos depois, com a constituição democrática de 1988, que em seu artigo nº 68 dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias-ADCT, outorga direitos territoriais aos *remanescentes de quilombos* que estejam ocupando as suas terras, sendo-lhes garantida a titulação definitiva.

Tendo sido publicado o artigo nº 68, se fez necessário também pensar na sua regulamentação, o que abriu espaço para amplos debates teóricos e acadêmicos que levaram a reconfigurar o conceito de “quilombo” baixo uma nova gama de significações que o libertaram das definições historiográficas e escravocratas às quais tinha estado fortemente ligado no passado. Nesses debates a disciplina antropológica ocupou um lugar central, tendo uma participação importante por meio da Associação Brasileira de Antropologia-ABA, a qual questionou a utilização de formas de identificação e classificação estranhas aos próprios atores sociais, muitas das quais estavam baseadas em critérios puramente “historiográficos”, “arqueológicos”, “raciais” e/ou “culturais”, em busca do “sentido” considerado “correto”, “puro” e “verdadeiro” (O’Dwyer 2010:14).

Sem dúvida um dos resultados mais importantes dessas discussões foi o consenso estabelecido que sugeria pensar às comunidades *remanescentes de quilombo*, dentro de uma perspectiva antropológica, como grupos étnicos que se mantiveram no

⁷ MALHEIROS, Márcia. “Caboclos do Sítio, Pretos do Murumuru”: etnicidade, território e organização social em uma comunidade afro-amazônica. Projeto de Identificação Territorial de Comunidades Quilombolas de Santarém- Oeste do Pará. Santarém, 2010. Mimeo.

tempo mediante a criação de *fronteiras* preservadas por eles mesmos, as quais conseguiram permanecer mesmo com as mudanças de características culturais (Barth 2000:32). A autoidentificação por parte do grupo passou então a ocupar um lugar de destaque, sendo esse o processo mediante o qual os integrantes criam seus próprios critérios de reconhecimento e pertencimento, definidos por Barth como sinais diacríticos.

Paradoxalmente, mesmo com a superação no campo teórico das categorias estritamente historiográficas como definidores do grupo, a identidade étnica tem continuado estando frequentemente orientada ao passado. Porém, não se pode deixar de levar em conta que o passado ao qual se referem os membros desses grupos “não é o da ciência histórica, mas aquele em que se representa a memória coletiva” (Poutignat&Streiff-Fernart 1998 *apud* O’Dwyer 2002:17). Assim, e em grande parte por causa do constante processo de territorialização motivado por interesses econômicos, vários grupos começaram a orientar as suas ações sociais para acionar o referido artigo constitucional, dando início aos seus respectivos processos de autoreconhecimento, reafirmando dessa maneira suas identidades étnicas de comunidades quilombolas frente ao Estado.

Foi precisamente por meio da ideia de uma origem comum que muitas *comunidades negras rurais* do Baixo Amazonas passaram a reafirmar as suas identidades étnicas como *remanescentes de quilombos*, estabelecendo a existência de vínculos entre eles e os escravos que tempos atrás habitaram essa mesma região. Ação esta que se encaixa muito bem com a definição de Weber sobre os grupos étnicos, aos que definiu como “grupos que em virtude de suas semelhanças de costumes e memórias de colonização e migração, nutrem uma crença subjetiva de procedência comum, sendo indiferente a relação de sangue efetiva” (WEBER, 2000:270). Por sua parte, a filiação étnica pode ser entendida também como a “orientação das ações coletivas no sentido de destinos compartilhados” (O’DWYER, 2002:16), uma realidade possível de ser observada durante o trabalho etnográfico através do contato com a heterogeneidade das comunidades quilombolas que descartam qualquer tipo de essencialismo racial ou histórico. Estas discussões referentes aos conceitos de grupos étnicos serão retomadas com maior profundidade no quinto capítulo.

Cabe assinalar, finalmente, que desde o ano de 2002 se tem registro que no município de Santarém várias comunidades começaram a debater sobre a possibilidade de formar uma Associação das Comunidades Remanescentes de Quilombo. Isto se deu, em grande parte, devido à publicação de Decretos mais específicos que diziam respeito à

regulamentação dos processos de titulação dos territórios quilombolas; os mesmos que foram publicados dentro de um contexto de mobilização e pressão realizada pelo movimento negro a nível nacional⁸. Foi assim que no dia 10 de março de 2006 foi criada a Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-FOQS, em torno da qual passaram a se organizar as associações de algumas comunidades quilombolas que já tinham começado seus respectivos processos de autoreconhecimento nos primeiros anos do século XXI. Com o tempo várias outras comunidades daquele mesmo município também passaram a se reconhecer como quilombolas, se incorporando posteriormente à FOQS, que, como foi assinalado, hoje em dia está conformada pelas associações de doze comunidades quilombolas distribuídas em terra firme, no chamado “planalto” santareno, e na região de várzea, tanto nas margens do rio Ituqui como do rio Amazonas.

2.1.2 Gente

Um outro aspecto ao qual Van Velsen chama a atenção faz referência à importância que a análise situacional outorga às abordagens de certos personagens limitados dentro de uma unidade de estudo reduzida. Como argumentei no ponto anterior, o presente trabalho irá se centrar nas análises dos efeitos sociais gerados pelo projeto de construção do Porto de Maicá nas comunidades quilombolas de Santarém. Pude ter acesso a estas comunidades por meio de entrevistas e conversações mantidas junto com os representantes da FOQS, e com os representantes das distintas associações quilombolas que a compõem, assim como também com os moradores das comunidades quilombolas de maneira geral.

A FOQS, ao se tratar de uma forma de organização restrita e delimitada, permite falar com mais precisão da mesma, assim como permite apreciar com mais detalhe as ações dos indivíduos que a compõem, tanto diretamente, por meio dos seus representantes, como indiretamente, por meio dos representantes e integrantes das associações que dita federação representa. Nas próprias palavras de Van Velsen, “É

⁸ Veja-se por exemplo o Decreto nº 3912/2001(10/09/2001), depois revogado pelo Decreto nº 4887/2003 (20/11/2003) que atualmente regulamenta o procedimento para a identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos de que trata o art. 68 dos ADCT. Esta regulamentação, por sua parte, vem sendo realizadas conforme Instrução Normativa nº 57 do INCRA, a autarquia responsável pela titulação dos territórios quilombolas no país, que faz uso de vários outros fundamentos legais, entre os quais destacam os artigos 215 e 216 da Constituição Federal, no capítulo II, seção II, Da Cultura; o Decreto nº 6.040, (07/02/2007); e a Convenção nº169 da Organização Internacional do Trabalho-OIT.

necessário registrar, em detalhes meticulosos, as ações de determinados indivíduos específicos durante um período de tempo” (VAN VELSEN, 1967:365).

Este enfoque, que privilegia as análises das ações de personagens particulares, denominadas por Van Velsen como *dramatis personae*, remete diretamente à microssociologia praticada por Erving Goffman. Esta corrente se caracterizou por realizar uma forte crítica às análises que se colocavam acima da realidade social, deixando de lado os *dramas sociais/pessoais*, introduzindo assim a “situação da interação” como um novo objeto de estudo a ser considerado, delimitando suas análises a um certo tempo e espaço em específico.

É por isso que a presente pesquisa pretende trazer algumas das premissas trabalhadas por Goffman no seu estudo “Comportamento em lugares públicos”, devido a que, assim como naquele clássico trabalho, os contextos de interação tiveram aqui uma importância fundamental. Dessa maneira, as conversações e entrevistas mantidas com os integrantes das associações quilombolas que compõem a FOQS poderão ser analisadas a partir de uma perspectiva que considere os “aspectos situacionais das atividades situadas” (GOFFMAN,2010:32). Em outras palavras, passarei a considerar aqui a importância do ato comunicativo, expressivo e linguístico, presente nas interlocuções estabelecidas.

De maneira ainda mais precisa, dito “aspecto situacional da interação” seria aquele que, segundo Goffman, não poderia ocorrer fora das situações sociais. Uma explicação bastante esclarecedora trazida pelo próprio autor diz o seguinte: “Parte do significado das palavras transmitidas em conversas é meramente situada, entretanto, a coloração que estas palavras recebem de emoções expressas pelo corpo é distintamente situacional” (GOFFMAN,2010:33).

Tal diferenciação entre o situado e o situacional ficou evidente quando pude comparar, de maneira empírica, as diferenças entre o que significa ter acesso a um material de “segunda mão” e um material de campo próprio, coletado etnograficamente. Antes de viajar a Santarém pude reunir, por meio da pesquisa de diversas fontes escritas e audiovisuais, uma série de informações provenientes de páginas de internet, matérias jornalísticas e vídeo reportagens que tratavam sobre alguns dos momentos de maior relevância do projeto de construção do Porto de Maicá. Grande parte destes materiais, muitos elaborados por ONGs ou pela prensa, eram de caráter mais jornalístico e informativo, aparecendo com pouca profundidade as percepções que os representantes das comunidades quilombolas tinham diante do projeto do Terminal Portuário. Suas falas eram ali inseridas dentro de um contexto mais abrangente e reduzidas a ideais mais gerais.

A realização de entrevistas, formais e informais, foi uma das principais ferramentas metodológicas utilizadas no presente trabalho, sendo esta uma forma de interação direta que me permitiu descobrir todo um novo leque de informações que não apareciam dentro dos registros anteriormente consultados.

Por sua parte, é importante indicar que não existe nenhuma ordem hierárquica entre os aspectos situados e situacionais presentes no material de campo recolhido. Considerarei para a análise, de igual maneira, esses dois aspectos possíveis de serem observados mediante as entrevistas realizadas aos interlocutores. Serão, pois, levados em conta tanto o significado das palavras transmitidas por meio da comunicação oral direta, como também aquilo que foi transmitido por outros meios não necessariamente verbais. Dentre estes últimos pode-se assinalar a própria postura física adotada pelos interlocutores, o tom de voz dos mesmos, ou outro tipo de detalhes e, porque não, até sentimentos transmitidos e percebidos durante a interação.

2.1.3 Tempo

Finalmente, o tempo é o terceiro pilar que dá sustento à análise situacional aqui propostas, rompendo-se assim com o tão criticado “presente etnográfico” que situava às pesquisas de campo dentro de um contínuo e eterno presente. Edmund Leach foi um dos primeiros pesquisadores em levar a sério o contexto situacional e temporal, questionando dessa forma a aqueles antropólogos que subtraíam às sociedades que estudavam do seu tempo e espaço específico. Segundo o autor, esse era o principal motivo pelo qual a maioria dos trabalhos da época davam como resultado das suas análises a sociedades necessariamente em completo equilíbrio; como se os grupos estudados fossem agora o que serão para sempre (LEACH, 1996:71).

Frente a isso, Van Velsen chamou a atenção para a necessidade de combinar as análises sincrônicas junto com as análises diacrônicas dos acontecimentos, integrando dessa maneira uma certa perspectiva histórica às análises antropológicas. A incorporação desse olhar sobre os fatos foi de suma importância para a presente pesquisa, a qual, dadas suas particularidades, conseguiu se adaptar bastante bem a um enfoque dessa natureza. Nas próprias palavras de Van Velsen:

O pesquisador terá que enfrentar certos problemas para dar ao seu material de campo uma perspectiva histórica. (...) será forçado, neste caso, a levar em conta eventos que ocorreram anteriormente ao início

da sua investigação. Portanto, o etnógrafo que desejar registrar *histórias* de casos, terá que complementar suas próprias observações com outros tipos de fontes como, por exemplo, a memória dos informantes, registros do tribunal de justiça, e outras fontes documentais ou não. (VAN VELSEN, 1967:365).

Seguindo essas premissas recorri às fontes que registravam ou que documentavam parte dos eventos que aconteceram no tempo anterior a minha presença no campo. Para isso, como pude assinalar no ponto anterior, fiz uso de materiais escritos e audiovisuais de diversos tipos, dentre os que se encontram, coincidentemente com aqueles mencionados por Van Velsen, registros do tribunal de justiça. Esse foi o caso da Ação Civil Pública com pedido de liminar apresentada em conjunto pelo MPF/PA e o MPE/PA, com vistas à suspensão do licenciamento ambiental do Porto de Maicá até que seja realizada a consulta prévia, livre e informada das comunidades quilombolas e demais povos tradicionais. Também pude fazer uso das respectivas liminares e ratificações de liminares emitidas pelos juízes pertencentes a distintas seções do Tribunal Regional Federal da Primeira Região, dentre vários outros documentos. Todos estes, sem dúvida, foram uma rica fonte de informação para a pesquisa.

Já a “memória dos informantes”, como a denominava Van Velsen, me serviu também para potencializar as observações empiricamente realizadas, sendo destacada e defendida a utilização deste tipo de informação por autores como Alban Bensa. Dito autor enfatiza a importância das histórias coletadas no campo pelos etnógrafos, pelo mérito de nos fazer entrar nas temporalidades práticas das ações, se realizando ao mesmo tempo um afastamento de qualquer perspectiva de caráter mais estruturalista ou totalizante (BENSA, 2010). Para isso seria necessário, também nas suas palavras, uma renovação das ferramentas metodológicas da disciplina, dentre as quais se destaca o interacionismo de Erving Goffman, comentado brevemente linhas acima, assim como também a *micro-história* de Carlo Ginzburg, sobre a qual gostaria de apontar algumas reflexões.

No trabalho intitulado “Da micro-história a uma antropologia crítica” (1998), Alban Bensa plantea a necessidade de não separarmos a antropologia da história das mudanças sociais, em uma linha bastante semelhante ao que tinha sido proposto por alguns autores da Escola de Manchester. Para isso, Bensa tenta mostrar como algumas implicações levantadas pela micro-história podem contribuir no aperfeiçoamento da prática antropológica, se encontrando este gênero historiográfico orientado às análises

dos contextos e das temporalidades. Assim, como Van Velsen, ressalta a importância de levar em conta a dimensão temporal, a qual se faz presente por meio da necessidade de realizar uma análise diacrônica daqueles processos nos quais se constituem os acontecimentos.

Precisamente por isso, a interlocução mantida durante o trabalho de campo realizado junto com os representantes da FOQS e os demais representantes e integrantes das comunidades quilombolas com os quais se manteve contato, tem que ser entendido levando em consideração o momento em que foi estabelecida essa interação. Sendo o projeto de construção do Porto de Maicá um acontecimento muito recente e ainda presente no dia a dia das comunidades quilombolas de Santarém, era de se esperar que as falas destes interlocutores se encontrassem fortemente carregadas de sentimentos de raiva, tristeza e indignação, por se tratar de uma situação que vem lhes gerando desgosto e preocupação.

Por outro lado, um enfoque diacrônico dos fatos também ajuda a entender o porquê a retórica dos interlocutores foi tão marcada por constantes referências que faziam alusão ao respeito e à defesa dos seus direitos diferenciados como povos tradicionais. Estes direitos, como brevemente se mencionou, foram conquistados num tempo bastante recente, sendo resultado de muita luta, tanto a nível nacional como a nível local. Não obstante, a realidade é que, na prática, estes direitos vinham sendo descumpridos (e inclusive hoje em dia ameaçados), tendo-se chegado, tal vez, ao ponto máximo de desrespeito dos direitos das comunidades quilombolas do Baixo Amazonas santareno com o anúncio do projeto de construção do Porto de Maicá.

3. O Porto de Maicá e a Nova Rota da Soja

O dia primeiro de junho de 2017, todos os jornais do país compartilharam com entusiasmo a mesma informação nas capas dos jornais, de que, após oito trimestres seguidos de recessão, o aumento de 1% no PIB do primeiro trimestre do ano mostrava tecnicamente que o Brasil tinha saído da crise. Tal aumento porcentual foi utilizado como propaganda pela classe política agora instalada no poder, como o mostra as palavras de Michel Temer: “*Acabou a recessão! Isso é resultado das medidas que estamos tomando. O Brasil voltou a crescer. E com as reformas vai crescer mais ainda*”⁹. O aumento se deveu, em grande parte, ao crescimento de 13,4% do setor agropecuário, que terá um crescimento estimado de 26,2%, na perspectiva do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE¹⁰, estimando-se também uma safra de 233,1 milhões de toneladas, das quais mais da metade corresponderiam exclusivamente à soja.

Esses números, mesmo que exorbitantes, não são uma novidade. Segundo dados fornecidos pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária-EMBRAP¹¹, o Brasil produziu durante o 2016 uma quantidade de 113,923 milhões de toneladas de soja¹². Dessa forma Brasil se tornou o segundo maior produtor de soja a nível mundial, perdendo, na atualidade, só para os Estados Unidos

Como demonstram as estatísticas, a grande preocupação da agroindústria diante destes *commodities* não gira em torno à sua produção, que inclusive se encontra em um dos seus melhores momentos. O que realmente os preocupa é a maneira como estes produtos serão exportados. Os Portos de Santos/SP e Paranaguá/PR, localizados ao Sudeste e Sul do Brasil respectivamente, foram por muito tempo as rotas prediletas dos navios cargueiros de grãos e cereais para a exportação. Porém, com o aumento exponencial da produção de soja e trigo, estes portos têm esgotado a sua capacidade de exportação. Por isso, uma das principais apostas recentes, tanto do agronegócio quanto do Estado brasileiro, cujos interesses as vezes se confundem, tem sido a invenção do chamado Arco Norte.

⁹ <<https://twitter.com/micheltemer/status/870255018301116416>>. Acesso em 01/06/17

¹⁰ <<http://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/safra-recorde-de-graos-reanima-a-economia-e-salva-o-pib-do-1-trimestre.ghtml>>. Acesso em: 11/06/17

¹¹ Instituição pública vinculada ao hoje em dia único Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento-MAPA devido à desapareção do Ministério de Agricultura Familiar e Desenvolvimento Agrário-MDA como resultado das reformas efetuadas pelo governo Temer.

¹² <<https://www.embrapa.br/soja/cultivos/soja1/dados-economicos>>. Acesso em: 11/06/17

3.1 O Arco Norte como Projeto Desenvolvimentista

Os empresários do agronegócio, temerosos com as enormes filas de caminhões esperando parados para poder descarregar nos portos os produtos para exportar, apontaram como uma das soluções a construção da rodovia interoceânica IIRSSA Sul. A rodoviária começou a ser construída no ano de 2005, dentro do marco do programa da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana-IIRSA Esta foi voltada para fortalecer o crescimento econômico entre Peru e Brasil por meio do aumento das exportações entre ambos países.

Esta rodovia, que já se encontra em funcionamento por meio dos cinco trechos que a conformam, liga o Estado do Acre ao litoral do Peru. Foi precisamente essa característica uma das principais motivações para a sua construção, em função da crença de que Brasil poderia passar a exportar seus produtos pelos portos peruanos, evitando o congestionamento dos portos do Sul e do Sudeste brasileiro. Isto significaria um incentivo para o comércio posto que se encurtariam as distâncias com o mercado asiático ao exportar diretamente pelo Oceano Pacífico.

É certo que o comércio regional cresceu entre ambos países, principalmente nas áreas do interior, como mostram alguns estudos recentes¹³. Mas na realidade o trânsito veicular nessa rodovia foi muito menor do que se esperava, e o tal chamado “comércio interoceânico” de fato nunca se concretizou¹⁴. Isto porque não resultou rentável para os empresários brasileiros exportar diretamente pelo Oceano Pacífico, já que o frete terrestre até os portos do Peru, os quais precisariam passar por processos de ampliação e remodelação, é em média entre cinco a dez vezes mais caro que o frete marítimo atualmente utilizado. Segundo informa o jornal peruano *El Comercio*:

“Ainda o 90% do movimento comercial com o Brasil se realiza por via marítima entre os portos do Callao/Lima e Santos/SP, tanto pelo canal de Panamá quanto pelo estreito de Magalhães”¹⁵. (jornal *El Comercio*-tradução minha).

¹³<<https://jornal.usp.br/ciencias/ciencias-humanas/interoceana-permitiu-crescimento-do-comercio-entre-brasil-e-peru/>>. Acesso em: 04/07/17

¹⁴<<https://peru21.pe/lima/carretera-interoceana-sur-generado-cambio-comercio-brasil-67300>>. Acesso em 06/07/17

¹⁵< <http://elcomercio.pe/peru/interoceana-sur-cumple-meta-justifico-construccion-211916>>. Acesso em 06/07/17

Longe dos “benefícios” econômicos tão anunciados pelos governos de Peru e do Brasil, parece que a finalidade última da construção da chamada Interoceânica foi a obra em si mesma. Hipóteses esta que se reforça se levamos em conta os sobre-faturamentos que chegaram quase a triplicar o seu preço inicial¹⁶. Segundo indicou em fevereiro de 2017 o ex-Contralor da República do Peru, Edgar Alarcón, os cinco trechos da Interoceânica IIRSA Sul teriam um incremento de 2,980 milhões de dólares, o que representa um 257% adicional sobre o monto inicial da inversão, estima em 1,161 milhões de dólares¹⁷. Além disso, os últimos três presidentes do Peru foram colocados sob investigações acusados de terem recebido propinas que tiveram relação direta com o posterior superfaturamento destas e de outras várias obras realizadas em parceria com diversas empreiteiras peruanas e brasileiras, dentre as que destaca Odebrecht¹⁸.

Um cenário parecido foi pesquisado por James Ferguson, quem, ao se interessar por compreender os efeitos concretos do chamado “desenvolvimento”, foi estudar de perto os projetos desenvolvimentistas que tinham supostamente “fracassado” em Lesoto. Segundo ele, o mais importante não é aquilo que os projetos não conseguiram fazer, mas sim aquilo que de fato fizeram. Desde essa perspectiva, o principal efeito dos projetos em Lesoto, independentemente das intenções com as que foram realizados, foi a expansão e o reforço do exercício do poder burocrático do Estado. O mesmo que se deu, “de um modo quase invisível, ao amparo de uma missão neutral, técnica, frente a que ninguém podia objetar” (FERGUSON, 2012:255).

Tendo então “fracassado” a solução da Interoceânica IIRSA Sul para o problema da exportação de *commodities*, o projeto do Arco Norte ganhou maior força. Este, assim como que a Interoceânica, oferecia a redução das distâncias com relação aos mercados compradores localizados nos Estados Unidos, Europa e Ásia; com a vantagem de que os grãos e cereais passariam por um percurso terrestre muito mais curto até chegar aos portos, reduzindo-se assim os custos dos fretes.

¹⁶<<http://larepublica.pe/imprensa/politica/850295-costo-de-interoceanica-sur-llegara-us-4662-millones-por-adendas>>. Acesso em: 06/07/17;<<https://idl-reporteros.pe/los-sobrecostos-de-odebrecht-en-peru/>>. Acesso em: 10/09/17

¹⁷ A Contraloría Geral da República do Peru é um organismo constitucional autónomo do Estado peruano encarregado de controlar os bens e recursos públicos do país. O Contralor Geral é designado pelo Congresso por um período de sete anos, sendo possível a sua destituição por falta grave.

¹⁸ Um destes ex-presidentes, Alejandro Toledo, se encontra com mandato de prisão preventiva emitido pelo Poder Judicial do Peru. Tem sido acusado de receber uma propina de 20 milhões de dólares da empresa construtora Odebrecht em troca de lhe outorgar a concessão da construção de alguns trechos da rodovia IIRSA Sul. De igual maneira, o último ex-presidente do Peru, Ollanta Humala, tem sido o primeiro dirigente de um país latino-americano em ir a prisão, junto com a ex-primeira dama, por causa dos desdobramentos das delações da Odebrecht no transcurso da operação Lava Jato. As investigações continuam.

Com respeito ao mercado asiático, cabe ainda assinalar que a utilização do Arco Norte apresentaria vantagens econômicas, posto que as distâncias entre a região Norte do país e o canal de Panamá (via de acesso ao Oceano Pacífico) são muito menores em relação às distâncias existentes entre dito canal e os portos do Sul e do Sudeste, reduzindo-se o número de dias necessários para a exportação marítima dos produtos. Nesse sentido, nas próprias palavras do atual presidente da Câmara dos Deputados do Brasil, Rodrigo Maia (DEM):

O Arco Norte propõe a implantação de uma nova logística intermodal de transporte que vai, a um só tempo, diminuir a pressão sobre os portos da Região Sudeste e **aproximar mais os produtores nacionais de nossos parceiros comerciais no resto do mundo.**¹⁹(Presidente da Câmara de Deputados do Brasil, Rodrigo Maia - grifos meus).

Este Arco Norte é, portanto, considerado pelos gestores e governantes como uma saída para a exportação agrícola através dos portos localizados na região Norte do país. Para isso será necessário, como bem apontou o presidente da Câmara, a integração de uma logística intermodal de transporte que inclua, além dos portos, rodovias e ferrovias. É importante assinalar que o Arco Norte, ainda que priorize a utilização das vias fluviais e marítimas (hidrovias) pelo menor custo dos fretes, não diminui a importância das vias terrestres, já que delas depende o acesso aos barcos dos grãos e cereais provenientes das áreas onde são produzidas tais matérias primas.

Dentre as várias vias terrestres já construídas ou projetadas, destaca-se a rodovia BR-163, que conecta Cuiabá/MT à Santarém/PA, hoje em dia uma das principais rotas da soja no país. Ela começou a ser construída durante a ditadura militar, não terminando de ser asfaltada. No tempo que passei em Santarém comentava-se que faltava asfaltar somente cerca de 60km, sendo provavelmente concluída ainda este ano. Por sua parte, no que diz respeito às ferrovias, seria importante mencionar o projeto de construção do chamado “Ferrogrão”, o qual justamente pretende ser construído para aliviar a congestão de caminhões na BR-163 e para reduzir o preço dos fretes destes, os quais tem-se incrementado nos últimos anos por causa da alta demanda.

¹⁹ *Arco Norte: Um desafio logístico*. Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa. Brasília: Edição Câmara, 2016.

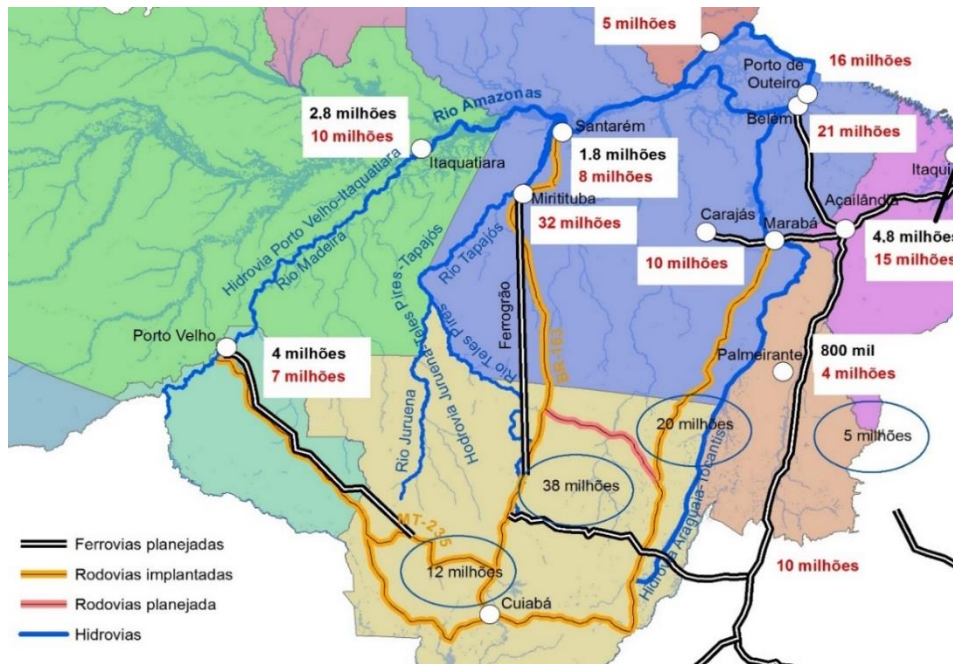


Figura 5: Novas rotas de escoamento e capacidades logísticas do agronegócio. Os números em preto são as atuais capacidades dos portos fluviais operados pela CARGILL em toneladas de grãos. Os números em vermelho são as capacidades projetadas para estes portos em 2026, após os investimentos planejados em infraestrutura e expansão fossem concretizados. Fonte: Montagem e informação, Mauricio Torres²⁰.

O projeto do Ferrogrão ainda nem foi licenciado, porém, a sua futura construção futura parece ser para os empresários do agronegócio praticamente uma realidade à espera de se concretizar. Para isso, inclusive, vêm sendo votadas duas Medidas Provisórias-MP dentro do Congresso Nacional, que pretendem transformar milhares de hectares do Parque Nacional do Jamanxim/PA em Área de Proteção Ambiental-APA, permitindo a passagem da ferrovia²¹. Esta, por sua vez, está sendo projetada para abarcar uma distância de 933 km, conectando, como a BR-163, o Norte com o Centro-Sul do país.

O “Ferrogrão” terá como ponto de partida o município de Sinop/MT e como parada final o município de Miritituba/PA, onde já se conta com uma grande quantidade de portos de pequena escala, planejando-se inclusive construir mais. Estes portos serão os responsáveis pelo escoamento dos grãos transportados pela ferrovia, sendo este um perfeito exemplo do funcionamento da logística intermodal antes mencionada. Segundo dados do Instituto Socioambiental-ISA, este novo meio de transporte voltado para a

²⁰<<https://theintercept.com/2017/02/20/de-sorriso-a-santarem-industria-da-soja-transforma-bacia-do-tapajos-em-um-tabuleiro-de-grandes-obras/>>. Acesso em: 05/07/17

²¹ As Medidas Provisórias (MPs) 756/2016 e 758/2016 respectivamente. Estas retiram trechos do Parque Nacional e da Floresta Nacional do Jamanxim, na área de influência da rodoviária BR-163, transformando-os em Área de Proteção Ambiental-APA, tipo de Unidades de Conservação-UCs com menor grau de proteção, que permite a venda e compra de terras privadas em seu interior, o corte raso da vegetação, pecuária e mineração. <<https://www.socioambiental.org/pt-br/noticias-socioambientais/em-meio-a-turbulencia-politica-senado-aprova-mutilacao-de-florestas-protegidas-no-para>>. Acesso em: 06/07/17

exportação de grãos poderá entrar em funcionamento no ano de 2026, podendo transportar uma meia de 36 milhões de toneladas de grão por ano a partir da sua instalação²².

Cabe assinalar que, mesmo sendo o Arco Norte um projeto ainda em execução, ele não deixa de ser hoje em dia uma realidade, já contando com uma infraestrutura instalada e em funcionamento. Só no ano de 2016, alguns dos portos do Arco Norte (Itacoatiara/AM, Santarém/PA, Vila do Conde/PA, entre outros) foram responsáveis pelo embarque de 22 milhões de toneladas de grãos²³. A expectativa para os próximos empreendimentos anunciados é de que a capacidade de exportação do Arco Norte chegue a ser de mais 60 milhões de toneladas de grãos até o ano de 2025²⁴.

Essas projeções e estimativas futuras, bastante recorrentes nas matérias consultadas sobre a produção e a exportação de grãos e cereais, refletem a lógica capitalista do mercado moderno, o qual deve-se encontrar, por via de regra, sempre em constante expansão. Vários autores têm indagado sobre o tema, como Karl Polanyi, que se interrogou sobre o “moinho satânico” que transformou os homens em massa. Em sua obra, *A grande transformação*, Polanyi retoma o processo histórico de Cercamento dos campos na Inglaterra do século XVI, acreditando encontrar ali a gênese daquele sistema que conseguiu transformar por completo os tecidos sociais das relações entre os homens. Segundo ele, o estabelecimento da economia de mercado como esfera autônoma da sociedade conseguiu implantar “um novo credo totalmente materialista, que acreditava que todos os problemas humanos poderiam ser resolvidos com o dado de uma quantidade ilimitada de bens materiais” (POLANYI, 2000:58); afirmação que não contradiz em nada à realidade empírica à qual estamos tendo acesso por meio das estimativas futuras feitas pelo agronegócio. Estas, ao darem como certo o aumento da produção a curto e longo prazo, não somente não dão importância nenhuma aos demais fatores ambientais, sociais e políticos com os quais se poderia estar interferindo, como transmite a ideia da existência de uma quantidade ilimitada de bens num planeta de recursos limitados.

Essa lógica claramente econômica se insere, para poder justificar-se, dentro de um discurso mais amplo que poderia ser entendido como desenvolvimentista. A título de exemplo, podemos tomar as palavras proferidas pelo atual ministro da Integração Nacional Helder Barbalho, quem, coincidentemente ou não, foi também ex-ministro

²² *Idem*.

²³ <<http://www.canalrural.com.br/noticias/rural-noticias/arco-norte-deve-ganhar-importancia-escoamento-safra-65348>>. Acesso em: 06/07/17

²⁴ <<http://www.gazetadopovo.com.br/agronegocio/agricultura/arco-norte-quer-dobrar-capacidade-de-exportacao-em-dez-anos-3ud6hodifac87rk7tkv1oylfo>>. Acesso em: 06/07/17

chefe da Secretaria Nacional de Portos entre os anos de 2015 e 2016. Barbalho sobre o Arco Norte disse o seguinte:

Precisamos mostrar que o Arco Norte é a garantia para o Brasil ser mais competitivo no mercado internacional. Só assim os Estados que estão acima do Centro-Oeste terão condições necessárias de competir. E o Pará, em face à sua localização, será o que hoje Santos é para o Sudeste. (...) O mercado internacional precisa sentir segurança para aplicar seu capital e executar o que planeja. Além disso, **o Brasil precisa dialogar e entender que sua regulação não pode ser excessiva. É necessário um ambiente mais desburocratizado em nosso país para incentivar o desenvolvimento. Precisamos consolidar novos empreendimentos porque isso significa geração de emprego e renda.**²⁵ (Ministro Helder Barbalho - grifos meus).

Fica claro na fala mencionada que o Arco Norte seria necessário tanto para o “desenvolvimento” da região como para o “desenvolvimento” do país. Porém, o não chega a ficar completamente claro é o significado real dessa palavra tão utilizada e naturalizada nos dias de hoje, mas ao mesmo tempo tão vazia e carregada de interrogações ao explicar tudo e não dizer nada.

Gustavo Esteva (2000) realizou um trabalho bastante minucioso ao rastrear as origens da palavra “desenvolvimento”, remetendo-se para isso até meados do século XVII, aos seus primeiros usos dentro da biologia. Nesta área de conhecimento, num primeiro momento, entendeu-se desenvolvimento como o processo normal pelo qual os organismos atingiam o seu potencial genético; para, num momento posterior, o termo ser entendido como a transformação destes organismos sempre para uma forma mais perfeita, dando-lhe a aquela palavra um sentido similar ao de “evolução”. Além disso, Esteva comenta também que os usos do “desenvolvimento” extrapolaram o campo biológico para se inserirem dentro da esfera do social, ao ser utilizado tanto por naturalistas como por historiadores e filósofos. Não se pretende aqui trazer uma a uma todas as especificidades e usos assignados a esta palavra, nem tampouco fazer uma revisão histórica de todas as mudanças e significados ao longo dos anos. O que simplesmente

²⁵<<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/12/arco-norte-e-garantia-para-competitividade-do-pais-afirma-ministro>>. Acesso em: 06/07/17

tento transmitir é o fato de que esses mais de dois séculos fizeram com que a palavra “desenvolvimento” acabasse caindo numa espécie de imprecisão, que se mantém na atualidade.

Mesmo com essa carga bastante forte de ambiguidade, a ideia de mudança favorável manteve-se vigente, tudo isso com relação a um só modelo ou lei geral e unidirecional, numa argumentação similar à trazida pelo evolucionismo cultural nos primórdios da antropologia. Mas se por um lado as teorias evolucionistas parecem ter sido ultrapassadas nas ciências sociais, o mesmo não aconteceu fora da academia, onde “o modelo de produção industrial, que era nada mais do que uma entre as muitas formas de vida social, tornou-se por definição o estágio final de um caminho unilinear para a evolução social” (ESTEVA, 2000:63).

Dentro do marco histórico em que o desenvolvimento conseguiu-se consolidar na vida social das pessoas como um discurso hegemônico essencialmente ocidental, pode-se destacar o dia 20 de janeiro de 1949 como uma data importante, dia em que o presidente eleito dos Estados Unidos, Harry Truman, realizou seu discurso de posse. Por meio daquele discurso, realizado no meio de um contexto político bastante polarizado após a Segunda Guerra Mundial, Truman ofereceu ajudar às nações “subdesenvolvidas” do mundo por meio de:

Um programa de desenvolvimento baseado nos conceitos do tratamento justo e democrático, (...) **onde produzir mais é a chave para a paz e a prosperidade.** E a chave para produzir mais é uma aplicação maior e mais vigorosa do conhecimento técnico e científico moderno. (TRUMAN, 1964 *apud* ESCOBAR, 2007:19 - grifos meus).

Com base nessas breves considerações, podemos voltar a analisar sob um outro olhar as palavras do ministro da Integração Nacional aqui citadas, principalmente quando este faz referência ao “desenvolvimento” como finalidade máxima para a qual deveriam orientar-se todas as demais ações. Estas poderiam consistir, como consta no exemplo trazido, na flexibilização ou desburocratização das leis para poder incentivar os investimentos do capital internacional, o qual poderá contribuir à construção de novos empreendimentos como os já planejados dentro do Arco Norte. Observa-se nesse discurso que serão precisamente esses empreendimentos os que passarão a assegurar a continuação de uma produção ascendente de produtos, assim como melhores rotas de exportação, e,

por conseguinte, um incremento nos índices no PBI. Supõe-se como resultado desse crescimento o fato de que o “bem-estar” estaria sendo efetivamente levado a todos.

Por isso é importante prestar atenção aos dados fornecidos pela literatura acadêmica que trata sobre os grandes projetos de infraestrutura, a qual assinala que os argumentos puramente econômicos dificilmente poderiam justificar por si mesmos a construção de projetos de grande escala. Como apontou Gustavo Lins Ribeiro (2014:55), os grandes projetos geralmente são acompanhados por um processo de legitimação que por sua vez articula diversos discursos ideológicos. Alguns destes reforçam a ideia de que os projetos criam muitas novas oportunidades de trabalho, o qual foi um dos argumentos presentes na fala do ministro aqui analisada. Outra das argumentações desses discursos afirmam que os grandes projetos ajudariam a “tirar do atraso” a algumas regiões específicas do país, lógica esta fortemente influenciada pela ideologia do progresso e do desenvolvimento.

Não foi coincidência que, se referindo ao discurso de Truman, Esteva (*idem*) sugeriu que aquele dia mais de dois bilhões de pessoas no mundo passaram a ver-se e a entender-se como “subdesenvolvidas”, condição que lhes foi “imposta”, paradoxalmente, pelo próprio “desenvolvimento”. Por isso a necessidade de identificar e desnaturalizar aquela lógica que sustenta toda uma ordem de discurso capaz de gerar, de maneira sutil, efeitos reais e concretos. Exemplo disso podem ser as grandes obras de infraestrutura, as quais, na maioria das vezes, não precisam ser impostas de maneira autoritária, sendo inclusive frequentemente celebradas e até exigidas por boa parte da população que realmente acredita nas justificativas de instalação daqueles empreendimentos. Sobre essa eficácia do poder, Michel Foucault apontava que:

O que faz com que o poder se mantenha e seja aceito é simplesmente que ele não pesa só como uma força que diz não, mas que de fato permeia, produz coisas, induz ao prazer, forma saber, produz discurso. Deve-se considerá-lo como uma rede produtiva que atravessa todo o corpo social muito mais do que uma instância negativa que tem por função reprimir. (FOUCAULT, 1984:8).

O antropólogo Arturo Escobar, tendo entendido ao desenvolvimento como um discurso capaz de construir realidades e verdades, enfatizou na importância do seu análises. Para isto fez uso de algumas das noções trazidas por Foucault, quem acreditava

que a análise do discurso criava a possibilidade de "manter-se a distância do mesmo, suspendendo sua proximidade, para analisar o contexto teórico e prático com que tem estado associado" (FOUCAULT,1986:3 *apud* ESCOBAR,2007:23). Seguindo essas premissas, procurei no presente trabalho colocar em prática dito exercício de distanciamento, analisando em detalhe o discurso desenvolvimentista presente na fala dos entrevistados e no próprio material coletado; os quais, devido à temática do meu campo de estudo, estiveram bastante permeados por estas concepções.

3.2 Portos em Santarém

Considerando a consolidação do Arco Norte como nova rota de exportação do agronegócio, entendemos a importância atribuída ao município de Santarém como lugar estratégico para a construção de portos que possam favorecer ao incremento da atividade exportadora. É verdade que outros municípios do Oeste do Pará já vêm sofrendo mudanças a causa da construção de complexos portuários, dentre os quais o caso mais representativo é, sem dúvidas, o distrito de Miritituba, no município de Itaituba, que desde 2014 tem se convertido em um ponto importante na nova rota do escoamento de grãos e cereais. Desde Sorriso, município produtor de soja localizado ao Norte de Mato Grosso, para escoar a produção pelo Porto de Santos era preciso que os caminhões percorressem uma distância de 2200km. Agora, pelo Arco Norte, estes caminhões têm que percorrer somente 1100km até os portos de Miritituba, a metade da distância antes percorrida, o que se traduz numa grande redução dos preços dos fretes.

Porém, mesmo com a existência de vários portos já instalados em Miritituba, a localização do município de Santarém continua gerando interesse no setor empresarial como possível cenário para a instalação de complexos portuários. Isto principalmente devido à profundidade que o canal de acesso ao rio Tapajós atinge perto deste município, podendo-se receber ali a entrada de navios gigantescos tipo Panamax, que possibilitariam exportação direta de grandes quantidades de soja e milho por meio destes navios capazes de realizar o comércio marítimo intercontinental. Precisamente este tipo de exportação de grande escala não é possível de se realizar em Miritituba, onde a pequena profundidade do rio faz com que os navios de maior porte não possam entrar. Por esse motivo o escoamento da soja é ali realizado por meio de barcaças²⁶ que, seguindo seu percurso pela

²⁶ Embarcação de fundo chato, reforçada, usada para transportar grandes quantidades de cargas.

hidrovia Teles Pires-Tapajós, em algum momento terão que escoar novamente a produção transportada para navios maiores.

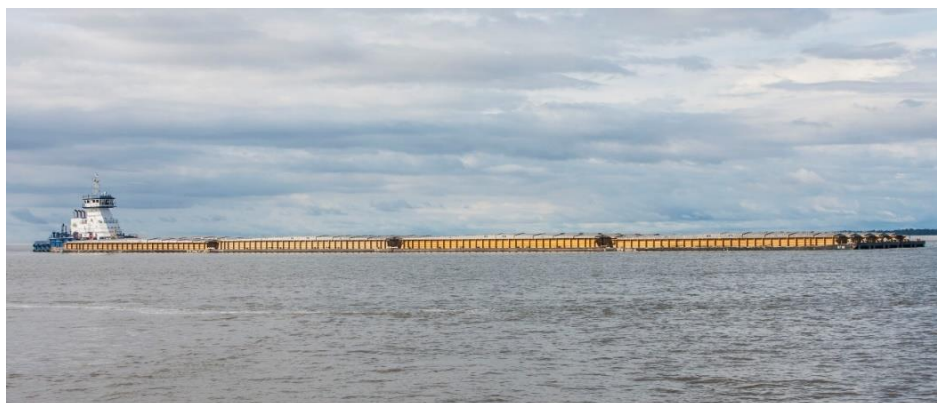


Figura 6: Barcaça impulsionada por rebocador. Esta foto foi tirada frente à orla da cidade de Santarém, desde onde pode-se observar constantemente o passe destas embarcações que descem o rio Amazonas carregadas de soja ou milho. Fonte: Acervo pessoal

Assim, o suposto estímulo natural para o desenvolvimento apresentado por dita região passa a ser utilizado como justificativa por aqueles interessados em construir ali portos voltados à exportação. Deborah Bronz, analisando as operações discursivas dos empreendedores encarregados de fazer públicos os projetos de desenvolvimento, discute precisamente esse argumento por eles utilizado, ao qual chama de *vocação regional*, definido também como “a ideia de que haveria certa predestinação natural dada pelas características físicas dos ambientes predestinados à implantação dos empreendimentos” (BRONZ, 2016:152). O que a autora assinala é que muitas vezes não são mencionadas as obras necessárias para que a condição natural da região se torne viável para a instalação dos empreendimentos. No caso do projeto de construção do Porto de Maicá, a profundidade que o canal de acesso ao rio Tapajós atinge perto do município de Santarém é atualmente de 18 metros, o que verdadeiramente permitiria o ingresso de grandes navios tipo Panamax. Porém, cabe se para interrogante se é que de fato esta é uma característica natural da região, ou se de alguma maneira a profundidade assinalada foi fruto de antigas obras de dragagem destinadas, no seu momento, à criação de canais de acesso para outros protos construídos nessa mesma região.

É importante assinalar que no município de Santarém atualmente existem dois grandes portos dedicados, um deles parcialmente e o outro por completo, ao escoamento de grãos e cereais, sendo as suas construções realizadas num tempo muito anterior ao do projeto do Arco Norte aqui apresentado. O primeiro destes portos é conhecido como o Porto de Santarém, ou Porto da CDP, o qual começou a ser construído no final de 1971, como parte do Programa de Integração Nacional levado a cabo pela ditadura militar; plano

baseado na chamada “colonização da Amazônia” sob o conhecido lema de “integrar para não entregar”. A construção daquele Porto foi concluída em fevereiro de 1974, sendo este entregue à administração da Companhia Docas do Pará-CDP²⁷, uma empresa de economia mista que administra os portos do estado e ainda mantém a administração sobre o Porto de Santarém, mesmo tendo arrendado algumas partes das suas instalações para outras empresas.

O segundo porto, que vale a pena mencionar dada a sua dedicação exclusiva à exportação de grãos e cereais, é o chamado Porto da CARGILL, construído pela empresa multinacional de mesmo nome, localizado ao lado do Porto da CDP, no mesmo bairro denominado como Salé. Durante as entrevistas realizadas, muitos dos meus interlocutores se referiram à construção daquele Porto como “ilegal”, pois, segundo eles, a CARGILL tinha dado início às obras de construção do Terminal Portuário mesmo sem ter apresentado os estudos de impacto ambiental contemplados na legislação. Segundo a própria empresa, naquela época foram devidamente realizadas as consultas correspondentes ao órgão então encarregado pelo licenciamento ambiental no Estado do Pará, a Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente- SECTAM, cujas funções hoje em dia são realizadas pela SEMAS/PA, após uma reorganização do órgão efetuada no 2007²⁸.

O posicionamento da CARGILL defende que a SECTAM teria solicitado unicamente a necessidade de elaborar um estudo denominado Plano de Controle Ambiental-PAC como único requisito para dar viabilidade à obra, elaborado pela empresa e aprovado pelo órgão ambiental, emitindo-se naquele mesmo ano de 2000 a Licença Prévia (LP) e a Licença de Instalação (LI) do empreendimento. Já com as obras iniciadas, o MPF/PA efetuou uma Ação Civil Pública com pedido de liminar contra a CARGILL, pedindo que as obras fossem paralisadas até a realização e aprovação do EIA/RIMA. Porém, a empresa entrou com recursos e conseguiu suspender a liminar outorgada ao MPF/PA, continuando com as obras e iniciando a sua operação efetiva no ano de 2003. O EIA/RIMA do Porto da CARGILL só começou a ser elaborado no ano de 2007, quando foi exigido como requisito para a prorrogação da Licença de Operação (LO) dando-se

²⁷ <<https://www.cdp.com.br/porto-de-santarem>>. Acesso: 09/07/17

²⁸ <http://www.cargill.com.br/wcm/groups/public/@csf/@brazil/documents/document/cargill_brasil_rima.pdf>. Acesso em: 10/07/17

cumprimento ao que tinha sido determinado na sentença do MPF/PA quase 7 anos antes. A versão final destes estudos ambientais foi apresentada somente em dezembro de 2009²⁹.

Sem tentar cair na discussão sobre a legalidade ou ilegalidade das práticas efetuadas pela empresa em questão, foram tragos alguns dados que ilustram resumidamente os acontecimentos daquela situação. A construção do Porto da CARGILL, a diferença do Porto da CDP, significou a instalação do primeiro porto privado exclusivamente projetado para a exportação de produtos agropecuários, sendo a soja e o trigo os principais bens de exportação. Isto se deu a inícios dos anos 2000, pelo que se poderia dizer que o Porto da CARGILL foi o prelúdio de um projeto desenvolvimentista maior, que anos depois viria a se apresentar para a região na qual se inclui o município de Santarém.

No ano de 2014, já com a nova regulamentação da lei de portos em vigor, pelo menos três empresas se mostravam realmente interessadas em construir Terminais Portuários de Uso Privado-TUP no município de Santarém³⁰, com a finalidade de exportar grãos por meio da nova rota traçada pelo projeto do Arco Norte. As empresas interessadas eram o Grupo Cevital, que a maior empresa do agronegócio na Argélia, a CEAGRO, empresa brasileira com sede em São Paulo, e cujos representantes informaram em entrevista que o interesse de construir o Terminal Portuário em Santarém remetia ao ano de 2011³¹, quando foi identificada a possível área de localização do Terminal; e, finalmente, a EMBRAP, fundada no município de Santarém no ano de 2012, cujo responsável e representante legal é o economista Pedro Riva, natural de Rio Grande do Sul e proprietário rural de Mato Grosso.

Tanto a CEAGRO quanto a EMBRAP chegaram a enviar as respectivas apresentações dos seus projetos à SEMAS/PA, que chegou a convidar a população para contribuir com a elaboração dos Termos de Referência que iriam nortear a elaboração dos EIA/RIMAs relativos a esses dois projetos, os mesmos que continuam disponíveis na página web da secretaria estadual³². Porém, a EMBRAP foi a empresa que mais avançou

²⁹<http://www.cargill.com.br/wcm/groups/public/@csf/@brazil/documents/document/cargill_brasil_rima.pdf>. Acesso: 10/07/17

³⁰ <www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>. Acesso: 10/07/17

³¹<http://www.oestadonet.com.br/index.php?option=com_k2&view=item&id=4756:ceagro-preve-inicio-da-construcao-de-porto-em-santarem-para-daqui-um-ano-e-meio&Itemid=54>. Acesso em: 8/07/17

³²<<https://www.semas.pa.gov.br/2014/07/28/termos-de-referencia-ceagro-agricola-e-embraps/>>. Acesso em: 10/7/17

com os processos de licenciamento ambiental, estando muito perto de obter a Licença Prévia (LP) em fevereiro de 2016.

Esta incluso chegou a obter a habilitação requerida para a construção e exploração do referido Terminal Privado. Habilitação que lhe foi outorgada pela Agencia Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ no dia 12 de dezembro de 2014, sendo considerado dito empreendimento como “apto” segundo consta no Instrumento Convocatório de Anuncio Público nº 23/2014 emitido pela autarquia. A EMPRAPS foi a única das empresas que teve que tornar público, de forma mais concreta e detalhada, as características do seu projeto de construção do Porto, o mesmo que será explicado adiante.

3.2.1 O Porto da EMBRAPPS

O Porto da EMBRAPPS, tecnicamente chamado de Terminal de Exportação de Granel Solido da EMBRAPPS, ficou popularmente conhecido como o Porto de Maicá devido à localização planejada para sua construção, a chamada “boca” do Lago de Maicá, localizada na margem direita do rio Amazonas. Alguns representantes da empresa tentaram esclarecer, mediante entrevistas oferecidas a meios de comunicação, que o Porto não seria implantado no Lago de Maicá e sim num terreno próprio de 502.788 m² (com 279.340 m² de área a ser construída), localizado no bairro denominado Área Verde. É certo que algumas das instalações do projeto portuário seriam construídas numa área que corresponde a esse bairro, mas justamente ali onde se encontra uma das principais “bocas” ou vias de acesso ao lago de Maicá.

Como consta por escrito na própria cartilha física que a empresa distribuiu, e considerando todo o contexto prévio apresentado no presente capítulo, a EMBRAPPS reconhece que o projeto de construção do Porto foi elaborado com a finalidade de otimizar os processos de transporte, armazenagem e exportação de graneis sólidos. Dessa maneira a empresa pretendia-se posicionar como alternativa para o escoamento da produção de grãos do Centro-Sul do país, trazendo com isso, como consta textualmente na cartilha, **“geração de emprego, renda e desenvolvimento para nossa região, e consequentemente contribuindo para o crescimento de todos”**³³- grifos meus. Argumentação sumamente interessante posto que consegue sintetizar de maneira concreta a maneira como funcionam os discursos utilizados como justificativas para a instalação de grandes projetos de infraestrutura, os quais, além dos argumentos económicos contam

³³ Cartilha de apresentação do projeto da EMBRAPPS recebida pessoalmente no local da empresa, na Av. Mendonça Furtado, 1680 A- Sta. Clara, Santarém, PA.

também nas contribuições que os projetos gerariam em favor do “desenvolvimento de todos” (BRONZ, 2016; RIBEIRO, 2015).

O Terminal Portuário da EMBRAPAS, por sua parte, estava projetado para ser composto por três estruturas, sendo estas o Terminal Aquaviário, o Terminal Graneleiro, também chamado de Área de Armazenagem, e, finalmente, o Pátio Regulador de Carretas. Muito resumidamente, o Terminal Aquaviário, segundo os dados técnicos apresentados no RIMA, estava projetado para ter aproximadamente 300m de comprimento e iria ser composto por 4 Dolphins³⁴ de atracação e 2 Dolphins de amarração para navios do tipo Panamax³⁵ de 12m de calado (que não teriam problemas em acessar até ali devido a que a profundidade naquela área do rio é de 18 metros). Além disso, o Terminal seria dotado de torres de carregamento de navios e de esteiras transportadoras com capacidade de 3.000 t/h, as mesmas que iriam estar confinadas e cobertas para evitar que os grãos sejam afetados pelo clima e outros fatores externos.

No que diz respeito à chamada Área de Armazenagem, esta iria a contar com quatro Armazéns graneleiros do tipo fundo plano, com uma capacidade de armazenamento de 110.000 toneladas cada. Também eram projetadas as instalações de sistemas de recepção de cargas, balanças rodoviárias, 6 tombadores de caminhões com capacidade de operação para caminhões tipo bi-trem, sistemas de transportadores de correias, balança de fluxos, e a própria área administrativa da empresa que seria ali instalada. Finalmente, o Pátio Regulador de Carretas iria a ser a área destinada a receber e albergar até 938 caminhões utilizados no transporte dos grãos e cereais. Também estão previstas instalações que pudessem brindar algum suporte para os motoristas, estando projetada a construção de banheiros, restaurantes e áreas de convivência.

É importante assinalar que, num primeiro momento, o Pátio Regulador de Carretas tinha sido planejado para ser construído nas proximidades do bairro da Área Verde, mais especificamente no bairro denominado Pérola de Maicá, como mostra os gráficos da primeira apresentação do projeto que a EMBRAPAS enviou para a SEMAS/PA. Porém, posteriormente a localização do Pátio Regulador de Carretas foi modificada para uma área localizada na Comunidade Estrada Nova (distante 12km do centro de Santarém).

³⁴ Entendesse *Dolphins* como as estruturas portuárias situadas no local de maior profundidade e com dimensões capazes de receber embarcações.

³⁵ Panamax é um termo que faz referência aos navios que, devido às suas dimensões, alcançaram o tamanho limite (comprimento de 305 m, “boca” de 33,5m e calado de 26 m) para passar nas eclusas do Canal do Panamá até 2016, quando o canal foi ampliado.



Figura 7: Ilustração das projeções do projeto inicial da EMBRAPs, o qual contemplava a localização do Pátio Regulador de Carretas numa distância bastante próxima das outras 2 estruturas do Terminal Portuário. Fonte: EMPRAS/Apresentação.



Figura 8: Se representa com o número 01 à área destinada ao Terminal Aquaviário, com o número 02 à área destinada ao Terminal Graneleiro, e com o número 03 à área onde iria se localizar o Pátio Regulador de Carretas. Fontes: EMPRAS/Apresentação.



Figura 9: Ilustração que mostra as modificações realizadas no projeto de construção do Terminal Portuário, tendo sido o pátio de carretas (antes localizado do lado das outras 2 estruturas), removido daquele lugar. Por sua parte, aquele canal de água que passa entre o Terminal Aquaviário e o Terminal Graneleiro, tanto nesta figura como nas duas anteriores, é a chamada “boca” do lago de Maicá, a qual é um dos principais acessos ao lago do mesmo nome. Fonte: EMBRAPs/EIA.

A mudança no projeto foi uma forma mediante a qual a EMBRAPPS tentou conter os protestos dos moradores de nove bairros vizinhos, organizados em torno ao Conselho da Grande Área de Maicá-CONSEG e incluídos na Federação das Associações de Moradores e Organizações Comunitárias de Santarém-FAMCOS, que se opuseram à construção do empreendimento portuário. Foram vários os motivos que sustentaram esse posicionamento, porém, uma das suas principais objeções recaiu no fato de que, dentro do primeiro projeto apresentado pela empresa, previa-se o trânsito dos caminhões transportadores de grãos através da cidade, o que significaria a remoção dos moradores cujas casas se encontrassem próximas das estradas para dar início às obras de abertura e alargamento das vias de acesso.

Sobre esse mesmo tema, numa entrevista fornecida por Pedro Riva ao jornal santareno *O Impacto*, ele mencionou os debates realizados junto com representantes do Ministério dos Transportes e do Município de Santarém, os quais visavam encontrar uma alternativa de acesso às novas áreas portuárias planejadas no município. Nesse sentido, o empresário Pedro Riva, representante legal da EMBRAPPS, comentou que o município já contava com um projeto arquitetônico para um novo “anel viário” projetado para atender às demandas das empresas exportadoras sem que os caminhões tivessem que passar pela cidade:

Esse anel viário vai atender à cidade como um todo e consequentemente ao Porto da EMBRAPPS e aos outros portos que virão a ser construídos. Ele deve ser implantado desde o quilômetro 18 da BR-163, passando pela rodovia Santarém/Curuá-Una (PA-370) e chegando a área portuária do bairro Área Verde. (Pedro Riva, entrevista ao jornal *O impacto*³⁶ - grifos meus).

No RIMA da EMBRAPPS também se fez referência a essa “parceria com o *poder público* local”, entendida como necessária para assegurar a efetivação de uma série de ações previstas, incluindo a abertura de novas vias de acesso à área do empreendimento. Não é a intenção do presente capítulo, nem do presente trabalho, investir de forma mais aprofundada naqueles tópicos que dizem respeito às práticas das grandes empresas e a sua relação com o Estado nos processos de implementação de projetos entendidos como

³⁶<<http://oimpacto.com.br/2016/02/20/pedro-riva-porto-na-area-verde-recebera-500-mil-toneladas-de-graos-por-dia/>>. Acesso: 12/10/16

desenvolvimentistas. Porém, como essa relação ficou bastante evidente no trecho da entrevista aqui citada, não se pode deixar de mencionar que efetivamente aqueles limites entre as obrigações e responsabilidades tanto da iniciativa privada quanto do Estado e da sociedade civil são variáveis e definidos constantemente como produto da negociação entre os mesmos (BRONZ,2016).

É importante mencionar que, até o momento, a construção do anel viário não foi iniciada, tampouco a construção do próprio porto, não tendo sentido a construção de um sem o outro. De qualquer maneira, o acesso ao Pátio Rodoviário foi uma questão que não terminou de ser definida no EIA, onde se falou sobre a possibilidade de se ter acesso a este por meio da Rodovia Federal BR-163 e a Rodovia Estadual PA-370, as quais passariam a ser integradas por vias de acesso futuras a depender das alternativas escolhidas dentre as quatro propostas.

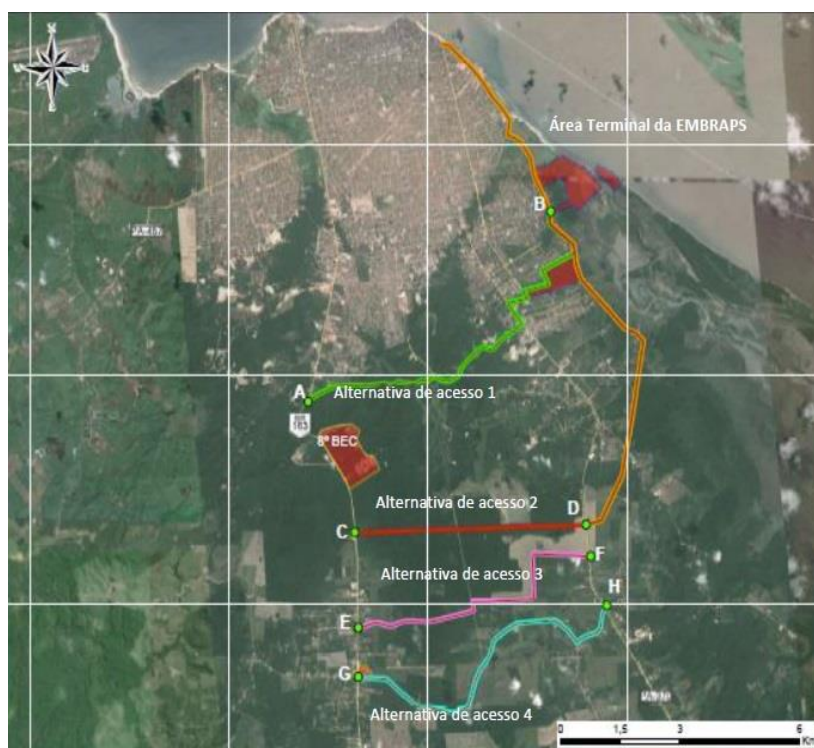


Figura 10: As 4 alternativas de acesso propostas para que os caminhões carregados de grãos vindos da região do Centro-Oeste possam chegar até o pátio de carretas da EMBRAP. Esta imagem mostra mais uma vez como a logística que está por trás é tão importante quanto o próprio empreendimento principal, neste caso, o porto. Fonte: EMBRAP/EIA.

Os dados fornecidos pelo RIMA informam que a construção do Porto estava planejada para ser realizada mediante duas fases. A primeira fase iria durar em média 24 meses a partir da obtenção da Licença de Instalação (LI), ao término da qual, e uma vez obtida a Licença de Operação (LO), a movimentação de grãos se iniciaria. No primeiro ano de funcionamento, estima-se a movimentação de uma quantidade de 4,8 milhões de

toneladas, pois nessa primeira fase seriam construídos no terminal somente dois Armazéns Graneleiros, dos quatro projetados. Já a segunda fase da construção, que previa uma duração máxima de 18 meses, pretendia concluir, além de outras obras de ampliação dentro do Terminal, a construção dos outros dois armazéns restantes. Os quatro armazéns funcionando em conjunto poderiam movimentar até 7,92 milhões de toneladas de graneis sólidos por ano.

No que diz respeito à geração de empregos, o qual foi outro dos grandes pilares utilizados pela EMBRAPA como justificativa para a construção do empreendimento, o RIMA indica que durante a primeira fase de instalação seriam criados 700 empregos diretos. Já durante a fase de operação o RIMA aponta que iriam-se disponibilizar 70 vagas de trabalho, além de outros “inúmeros postos de trabalho indiretos” não especificados. Por sua vez, a cartilha física distribuída pela empresa como panfleto informativo assinala que durante a fase de operação seriam criadas 142 vagas de empregos diretos, contrariando assim o indicado no RIMA, sendo mencionados 72 vagas de trabalho a mais naquela mesma fase inicial de operação.

A cartilha de apresentação também assinala que numa segunda fase de operação, quando os quatro Armazéns estejam operando em conjunto, os postos de trabalho se incrementariam para 300. Também se especifica que esses “inúmeros” empregos indiretos mencionados no RIMA poderão ser de fato contabilizados em 2800, levando em conta nesta cifra àqueles empregos que se estima seriam criados pelas demais empresas independentes incluídas dentro de toda a cadeia produtiva.

4. Preocupações frente às possíveis consequências negativas da instalação do Porto de Maicá

Como tinha sido mencionado, um dos primeiros e mais evidentes efeitos sociais gerados pelo projeto de construção do Porto de Maicá foi o surgimento de uma espécie de dicotomia à qual pareceriam ter aderido todos os moradores do município de Santarém e arredores. Isto devido à posição que pessoas, empresas e organizações sociais tenderam a tomar passando a se enquadrar dentro de um dos “dois grandes grupos” que chegaram a ser constituídos entre aqueles que se posicionavam a favor e aqueles que se posicionavam contra a construção do Porto.

Se bem esta primeira consequência passou a atingir a todos os atores que em seu conjunto formavam parte de uma mesma situação social, um outro efeito social gerado pelo projeto de construção do Porto se fez evidente unicamente numa das partes desta dicotomia aqui mencionada. Assim, o medo constante sob o risco que significava, para certas pessoas e grupos, a construção do Porto de Maicá pelo temor das consequências negativas que pudessem sobrevir a este, passou a alterar a vida dos mesmos. Levando isso em conta pode-se dar resposta afirmativa a uma das perguntas introdutórias do presente trabalho, a qual colocava a interrogante sobre si seria possível que um projeto de grande escala pudesse produzir efeitos sociais em uma população mesmo antes do início de suas obras de instalação.

Cabe assinalar novamente que este efeito social em específico se fez evidente unicamente em todos aqueles que se posicionaram contrários à construção do Porto pelo medo que este lhes proferia. Deste recorte foram excluídos aqueles que apoiavam a instalação do empreendimento, aos quais dito acontecimento não gerava nenhum temor, muito provavelmente pelo fato de se sentirem isentos de qualquer consequência negativas que este lhes pudesse chegar a ocasionar. A não ser, tal vez, aquelas referentes às possíveis perdas econômicas que a suspensão do projeto de construção do porto poderia trazer.

Voltando ao dito sobre este último efeito social em concreto, que faz referência ao medo gerado em aqueles que se opunham à construção do projeto, vale mencionar que alguns pesquisadores têm podido identificar situações semelhantes a essa. Esse é o caso de Elena Cortés, quem, ao discutir sobre os efeitos sociais dos grandes empreendimentos, assinala a importância de levarmos em conta o fator temporal, posto que alguns dos efeitos gerados pela construção de grandes obras poderiam inclusive preceder à instalação

das mesmas. Nesse sentido, e fazendo referência a sua própria experiência no campo, Cortez coloca que: “os rumores (sobre o projeto de construção de algum grande empreendimento) geram os primeiros impactos já que produzem incerteza na população, que se questiona se pode continuar com sua vida normal” (CORTEZ,1999:56 *apud* VAINER, 2008:59).

A pergunta que se faz agora pertinente é, de que maneiras se fizeram presentes os temores originados pelas incertezas sobre as consequências adversas que a construção do Porto poderia trazer consigo? Para dar resposta a esta interrogante se focará, por meio de exemplos concretos a serem analisados, no ponto de vista de alguns dos representantes e integrantes das comunidades quilombolas de Santarém organizadas na FOQS. Da mesma foram, serão incluídas também as percepções de outros interlocutores que tive a oportunidade de entrevistar e que também mostraram preocupação frente à instalação de dito empreendimento.

4.1 Percepções de integrantes das associações que integram a Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-FOQS

Nos *apontamentos preliminares* incluídos no início do presente trabalho, além de comentar sobre a especial atenção que daria à percepção e participação que as comunidades quilombolas de Santarém tiveram frente ao processo de instalação do Porto de Maicá, explicitarei também quais tinham sido os fatores que motivaram as escolhas dos recortes etnográficos que terminaram por delimitar o meu campo de pesquisa. Dentre estes fatores mencionados destaquei a importância que tinha tido a minha participação dentro de um outro projeto de pesquisa titulado “Interseções de conhecimentos etnográficos e arqueológicos em contextos do Baixo Amazonas: o caso do território Aiaia em Santarém, Pará”.

Foi por meio deste que pude estabelecer contato com distintos integrantes e representantes de associações vinculadas à FOQS, assim como também com os membros de cada uma das suas respectivas comunidades. Isto pois o trabalho de campo daquele projeto consistiu em viagem de barco que durou um total de seis dias, de domingo, 12 fevereiro de 2017, até o sábado, 18 do mesmo mês. Neste período pude visitar pessoalmente todas as doze comunidades quilombolas, tanto da várzea como do planalto, que hoje em dia conformam a FOQS. Para cumprir com o objetivo de aprofundar nos processos socioculturais de ocupação territorial realizados no passado, assim como nas novas e constantes formas de ocupação que continuam-se dando no território, realizamos

uma reunião inicial em cada uma das comunidades visitadas. Estas reuniões serviram para nos apresentarmos formalmente, explicarmos a natureza da pesquisa e, principalmente, para podermos ouvir dos moradores das comunidades quilombolas tudo aquilo que tinham a nos dizer.

Disseram-nos sobre os antigos e novos lugares de ocupação, os quais, na maioria das vezes, eram influenciados pelas próprias mudanças geográficas do território causadas pelos alagamentos anuais, mas também fizeram referência aos atuais problemas e conflitos pelos quais atravessavam. Um dos problemas que foi recorrentemente mencionado tratava da excessiva demora dos processos de titulação dos territórios quilombolas por parte do INCRA. Em muitas das comunidades visitadas já tinham sido elaborados os respectivos Relatórios Técnicos de Identificação e Delimitação-RTID por meio dos quais se delimita o território quilombola reivindicado³⁷; porém, vale assinalar que dita delimitação não garante a titulação do território, sendo somente um requisito para a titulação do mesmo.

Precisamente por isso nos foi mencionado também como problemática e conflituosa a presença de fazendeiros que continuavam ocupando parte do território delimitado como quilombola. Isto devido a que as pessoas externas à associação quilombola que ocupam propriedades dentro do território delimitado se encontram aguardando pela sua desapropriação, a qual, segundo consta no processo de titulação de terras quilombolas do INCRA, deverá de ser acompanhada de uma indenização monetária, sempre que seja comprovada a posse³⁸. Enquanto demora a desapropriação continua também a criação de gado bufalino que muitos destes proprietários levam acabo dentro da área delimitada, pese ao comum acordo realizado entre todas as comunidades quilombolas da região para não mais permitir a criação do búfalo por considerá-lo prejudicial para o solo e para as plantações.

³⁷ O RTID é o resultado dos trabalhos realizados para identificar e delimitar o território quilombola reivindicado pelos remanescentes das comunidades dos quilombos. Este aborda informações cartográficas, fundiárias, agrônômicas, ecológicas, geográficas, socioeconômicas, históricas e antropológicas, obtidas em campo e junto a instituições públicas e privadas. Regularização de território quilombola, perguntas e respostas. INCRA. <<http://www.incra.gov.br/sites/default/files/incra-perguntasrespostas-a4.pdf>>. Acesso em: 22/06/17.

³⁸ Nos casos em que há imóveis privados (títulos ou posses) incidentes no território, é necessário a publicação de um Decreto Presidencial de Desapropriação por Interesse Social (Presidência da República). Os imóveis desapropriados serão avaliados em preço de mercado, pagando-se sempre em dinheiro. Avalia-se a terra nua, no caso dos títulos válidos, e as benfeitorias em qualquer hipótese. A ação de desapropriação é judicial e ainda cabe ao desapropriado discutir o valor da avaliação, recorrendo ao juiz. <<http://www.incra.gov.br/sites/default/files/incra-perguntasrespostas-a4.pdf>>. Acesso: 13/10/16

Sobre as reuniões mantidas, estas aconteceram nas sedes das diferentes associações quilombolas. O padrão construtivo destes locais apresenta variações mas mantem um mesmo estilo que consiste em um local grande, coberto, e que conta com uma estrutura rustica de madeira; a maioria destes não possui paredes. Estas sedes são de uso comum e tem a finalidade de sediar as reuniões mensais de cada associação, assim como também as festas e eventos que acontecem ocasionalmente. Precisamente por esse motivo a reunião mantida na comunidade quilombola de Nova Vista do Ituqui, por exemplo, teve que ser realizada na Igreja da comunidade, posto que a nossa visita, realizada no domingo, dia 12 de fevereiro, coincidiu com o "festival do leite" que estava acontecendo naquela comunidade quilombola. Dito festival incluía, além da venda de produtos lácteos, manifestações culturais como a corrida de cavalos, o "baile do beijo", e uma grande festa que estava sendo realizada na sede da associação da comunidade.

Algumas outras reuniões aconteceram também na escola da comunidade, no quintal da casa de algum associado, ou inclusive no próprio barco no qual realizávamos a viagem, como foi o caso da reunião com a associação quilombola de Arapemã, comunidade a qual não conseguimos acessar naquela oportunidade, por causa do alagamento do porto gerado pelas fortes chuvas que tinham caído essa semana.

Foi então no contexto dessa viagem que pude aproveitar para entrevistar e escutar diretamente dos diversos integrantes e representantes das associações quilombolas da FOQS, o que tinham a dizer sobre o projeto de construção do Porto de Maicá. Estes entrevistados, conforme já dito, exerciam o papel de presidentes das associações comunitárias, integrantes da equipe de catequeses, animadores do time, tesoureiros das respectivas associações, ou eram simplesmente associados destas. Cabe assinalar, entretanto, que não houve nenhum tipo de escolha ou preferência por entrevistar as pessoas que possuíam alguma posição social ou cargo político em específico. O único "requisito", por dizê-lo de algum modo, era que estes formassem parte da associação quilombola da sua respectiva comunidade.

As próprias visitas empíricas demonstraram ter sido esta uma escolha positiva, posto que nas comunidades visitadas nem sempre se encontravam as pessoas que ocupavam exatamente os mesmos cargos. Em muitas comunidades visitadas, por exemplo, os presidentes das associações comunitárias se encontravam doentes, ocupados, tinham saído para Santarém a resolver assuntos pendentes ou a realizar as compras da semana. Em outras comunidades, houve pouca presença de público nas reuniões, porque muitos dos associados tinham ido a "fazer a roça", ou trabalhar em qualquer outra

atividade por eles desempenhada. Mas isto, de nenhum modo afetou as entrevistas realizadas com os associados presentes no momento da nossa visita, e cujos testemunhos foram a base empírica do presente trabalho.

4.1.1 Murumuru e os efeitos sobre a atividade pesqueira

Foi por meio das diversas interlocuções mantidas no campo que pude perceber mais claramente, como já assinalado, uma das consequências sociais produzidas pelo projeto de construção do Porto de Maicá. Esta foi o medo constante que os moradores das comunidades quilombolas agrupadas na FOQS passaram a ter diante do futuro incerto que geraria a construção deste empreendimento, cujas prováveis consequências já vinham sendo de alguma forma previstas. Nesse sentido, um dos principais medos concretos recorrentemente presentes nas falas dos meus interlocutores eram os que diziam respeito aos efeitos negativos que a construção do Porto da EMBRAPPS poderia produzir na atividade pesqueira.

Uma das conversações que ilustrou bastante bem isso foi aquela que pude manter com Lucinda, associada à comunidade quilombola de Murumuru. Dita entrevista informal foi realizada no sábado 18 de fevereiro do presente ano. Sua comunidade é considerada uma comunidade quilombola do planalto santareno, por se encontrar em terra firme. São no total quatro as comunidades quilombolas da FOQS localizadas de maneira contígua nessa mesma região do planalto: Bom Jardim, Murumurutuba, Murumuru e Tinguu, em ordem de proximidade em relação ao município de Santarém.

O acesso à comunidade de Murumuru, onde teve lugar a conversa com Lucinda, pode ser alcançado por meio fluvial ou terrestre, assim como no caso das outras comunidades quilombolas do planalto santareno. Junto com a comunidade de Pérola de Maicá, essas são as únicas comunidades às que se pode acessar por meio de uma via terrestre que se encontra asfaltada até certo ponto do caminho. Já o acesso por via fluvial pode ser realizado por meio de qualquer embarcação que saia de Santarém, sendo o tempo da viagem determinado pelo tamanho e a potência do motor. As embarcações têm que adentrar pela chamada boca de Maicá, localizada na margem direita do rio Amazonas e onde se planejava instalar o Terminal Portuário da EMBRAPPS, até chegar ao lago de Maicá, o qual banha as costas destas quatro comunidades quilombolas do planalto santareno. A nossa visita à comunidade de Murumuru se deu por meio de uma combinação entre as duas vias de acesso possíveis, posto que nosso barco se viu obrigado

a ancorar na costa da comunidade de Tingu, de onde tomamos uma caminhonete até a comunidade de Murumuru e demais comunidades.

Está primeira parada realizada em Tingu foi, em certa medida, estratégica devido às fortes chuvas dos últimos dias, bastante comuns naquela época do ano também conhecida como o “inverno amazônico”³⁹. Devido às chuvas, o acesso aos pequenos portos destas quatro comunidades quilombolas do planalto se tornaram muito dificultados. Dito acontecimento mostrou como nas localidades de terra firme o calendário de atividades é marcado pela variação anual das chuvas, a diferença das localidades da várzea, onde o calendário é definido pela alternância entre os períodos de águas baixas e altas, também conhecidas com as estações de *cheia* e *vazante* (LIMA, 2005). Devido ao fato daqueles quatro portos se encontrarem muito “barrentos” por causa das precipitações, nos vimos obrigados a tomar a lancha de apoio que ia amarrada ao barco no qual viajávamos e por meio desta nos dirigimos, em dois grupos, até o porto da comunidade de Tingu, o qual era o único que apresentava as mínimas condições para ser utilizado.

Após manter uma primeira reunião na comunidade de Tingu partimos imediatamente, em caminhonete e por meio de uma estrada não asfaltada, até a comunidade de Murumuru. Nesta não foi possível realizar uma reunião formal posto que se nos tinha acabado de informar que o presidente da associação quilombola de Murumuru, o Sr. Mario, era pastor evangélico da Igreja Adventista do Sétimo dia, o que fazia com que ele guardasse o dia sábado como dia de descanso, o mesmo dia no qual, infelizmente, realizamos a nossa visita. De qualquer maneira passamos pela casa do presidente da associação para assim poder-nos apresentar, momento no qual foi possível trocar algumas breves palavras junto com ele, quem por um momento deixou de lado a leitura da bíblia que se encontrava realizando junto com a sua família no jardim da casa.

Depois daquela rápida parada continuamos nosso percurso por Murumuru, onde passamos a procurar ao Sr. Luciano, uma antiga liderança da comunidade já conhecida por uma das professoras integrantes da nossa equipe. Não conseguimos encontra-lo, porém, conseguimos conversar com Lucinda, a sua sobrinha, quem nos disse que seu tio

³⁹ Recorrentemente nas falas pode-se apreciar uma divisão do ano em 2 estações, sendo estas o “inverno amazônico”, que coincide com a estação da “cheia”, marcada pelas chuvas e que abarca os meses de janeiro a junho; e por outro lado o “verão amazônico”, estação da “seca” ou da “vazante”, que abarca os meses de julho a dezembro. Cabe assinalar que a região apresenta um clima equatorial caracterizado pelas altas temperaturas, as quais permanecem elevadas durante o ano todo, inclusive nos períodos do “inverno amazônico”.

tinha ido a “tirar palha” de manhã cedo e que ainda não voltava (naquele momento era aproximadamente o meio dia). Lucinda, quem também é uma antiga moradora de Murumuru, é professora e associada à comunidade quilombola há muitos anos, tendo inclusive acompanhado todo o processo de construção das identidades étnicas desde o início dos anos 2000.

A conversa, que se deu do lado de fora da casa de Lucinda, girou em torno a vários temas, dentre os quais nos foi comunicado uma larga série de problemas que estavam acontecendo no interior da comunidade. Um destes problemas faziam referência a uma venda de lotes que tinha acontecido dentro daquele território quilombola, o que levou a Lucinda e seu tio, o Sr. Luciano, a criticarem a gestão do atual presidente, o Sr. Mario, posto que esta venda teria acontecido durante seu mandato. Por causa disso, ela reconhece ter-se “afastado um pouco do movimento”, mas assinala também que continua sendo associada à comunidade, assistindo sempre às reuniões internas que acontecem todos os primeiros domingos do mês. Reuniões, aliás, que aconteciam todos os sábados, mas que tiveram que mudar de dia por causa da religião do presidente da associação da comunidade.

Outro dos problemas mencionados por Lucinda dizia respeito aos perigos e temores que gerava a possível construção do Porto de Maicá, o qual, segundo ela, iria afetar drasticamente a atividade pesqueira bastante difundida entre os moradores da comunidade. Nas suas próprias palavras: “todas as pessoas da região realizam a pesca no lago de Maicá”; afirmação que ganha respaldo nas estatísticas mencionadas pelos pescadores de Santarém, organizados através da Colônia de Pescadores Z-20, as quais apontam que o 30% de todos os peixes vendidos no município provem daquele lago⁴⁰. Aquelas cifras, mesmo podendo ser menores, mostram a importância econômica da pesca no lago, tornando os temores gerados frente aos impactos que a construção de um porto poderia gerar. Ainda mais, se consideramos que a instalação de dito empreendimento foi projetada para se localizar praticamente sobre uma das principais vias de acessos a dito lago.

A pesca é uma atividade muito praticada pelos quilombolas em geral, sendo o caso da Lucinda um retrato bastante representativo sobre uma situação recorrente na região, posto que seu esposo, além de ser associado à comunidade quilombola de Murumuru, como ela, é também pescador associado à Z-20. Esta colônia de pescadores

⁴⁰ VAZ, Elizabete. “Técnicas de pesca e uso de recursos pesqueiros em comunidades do lago de Maicá, Baixo Amazonas: Sugestão para o manejo e conservação”. Qualificação de Mestrado. Santarém, 2016.

este presente em dez regiões do município de Santarém e em 8 conselhos de pesca; dentro de cada região a organização é feita por meio de “polos”, que agrupam a dois ou três comunidades. O esposo da Lucinda foi o primeiro presidente do polo que a Z-20 passou a manter na região de Maicá, o qual abarca às comunidades quilombolas de Murumuru e Tiningu, e conta hoje em dia com um total de 40 associados. Outro polo presente na região abarca somente à comunidade quilombola de Murumurutuba, e um outro polo, o de Ipaupixuna, inclui somente a comunidades indígena, sendo que, novamente nas palavras de Lucinda, “na Z-20 se junta a tudo mundo sem diferença”.

Assim, a conversação mantida com Lucinda não somente colocou em evidencia um dos tantos medos reais e específicos que até agora continuam atormentando à FOQS e àqueles que a compõem, se não que também ajudou a mostrar mais um pouco da complexa realidade social da qual estas comunidades quilombolas formam parte. Como se pode ter observado, em muitos casos os integrantes destas comunidades são também associados à colônia de pescadores da Z-20, organização na qual passam a se juntar, sem diferença como foi assinalado por Lucinda, tanto quilombolas quanto ribeirinhos e indígenas. Estas comunidades passam a compor a colônia de pesca inclusive a despeito dos conflitos que possam ter vivenciado em outros contextos.

Se poderia dizer então que o temor gerado pelos efeitos negativos que o Porto da EMBRAPES poderia chegar a ocasionar também se fez presente nestes outros atores sociais que, assim como os quilombolas, encontram-se estreitamente ligados à atividade pesqueira. Dessa maneira, pode-se passar a entender o motivo que levou tanto as comunidades quilombolas de Santarém, mediante a FOQS, quanto os indígenas e os pescadores, mediante suas respectivas organizações, a elaborar seus próprios protocolos de consulta. Nestes documentos se indica a maneira pela qual pretendem ser consultados diante dos distintos projetos de instalação de empreendimento que possam afeta-los diretamente. Sobre esse tema se aprofundara com mais detalhes no último capítulo do presente trabalho.

Por sua vez, durante as distintas entrevistas formais e informais mantidas durante o trabalho de campo também foram mencionados, além dos problemas que se poderiam gerar “para dentro” do lago de Maicá, aqueles problemas que se poderiam gerar para “fora” de este, se entendendo por “fora” aquilo que acontece não no lago e sim no curso do rio Amazonas (observar a **Figura 3**). Esta diferenciação do espaço é recorrentemente utilizada como marcador das diferenças entre os dois ambientes aquáticos, que a simples vista poderiam parecer semelhantes ou com pouca diferença. Na pesca, por exemplo, se

diferenciam os peixes pescados nestes dois ambientes, chamados “peixes de escama”, daqueles que foram pescados no interior dos lagos de várzea, geralmente mais apreciados pela população. Já os chamados “peixes lisos” são aqueles pescados no rio Amazonas.

4.1.2 Saracura e o aumento da circulação de grandes navios

Dentro das preocupações do que poderia acontecer do lado de “fora” do lago de Maicá, estavam aquelas relacionadas com o trânsito e a ancoragem das grandes embarcações que passariam próximas às comunidades. Assim mencionou Francinei Oliveira de Jesus, numa entrevista realizada em 15 de fevereiro, durante uma visita feita à comunidade quilombola de Saracura. Francinei, além de já ter exercido o cargo de presidente da FOQS, atualmente forma parte da associação quilombola de Saracura, onde desempenha funções na equipe de catequeses, além de ser coordenador da Dioceses para a área denominada como “miniárea Tapará”, a qual agrupa nove comunidades.

Por meio do exemplo de Francinei podem-se observar os distintos padrões de associativismo nos quais se inserem as comunidades quilombolas da região, que se bem é certo tem como principal organização representativa à respetiva associação quilombola de cada comunidade, muitos dos seus integrantes passam também a integrar distintas entidades representativas que além de ser étnicas podem também ser trabalhistas, religiosas, esportivas, de gênero, etc. É por isso que se observa a filiação dos associados quilombolas a outras agrupações como são o Conselho de Pesca, o Sindicato dos Trabalhadores Rurais, a Colônia de Pescadores Z-20, diversos grupos de Igreja católica, clubes de futebol, Movimento de mulheres, etc.

A comunidade de Saracura encontra-se situada numa ilha à margem esquerda do rio Amazonas, não muito longe de Santarém, numa região da várzea. Durante a reunião realizada na sede da associação, a qual contou com uma presença aproximada de 35 pessoas, indagamos sobre o nome da comunidade, nos contaram que era uma homenagem a uma das primeiras moradoras dali chamada Sara, que era uma grande curandeira. Como ela curava as pessoas da região, começaram a frequentar a sua casa, dizendo: “vamos onde Sara cura”. Quando a Sra. Sara morreu decidiram colocar oficialmente o nome de “Saracura” à comunidade, o qual se oficializou por meio de uma Missa Inaugural que o Frei Ambrósio celebrou em 1945, acontecimento este que, como pudemos comprovar, ainda permanece presente na memória coletiva da comunidade.

Na reunião, um dado interessante foi nos fornecido pelo Sr. Adailson Oliveira de Souza, um dos moradores mais antigos da comunidade e que atualmente forma parte

do Conselho fiscal da associação, além de ser animador da equipe e o encarregado de administrar a eucarística; ele explicou que antigamente não existia a parte de terra sobre a qual estávamos conversando naquele momento: “era tudo beira do rio, a terra aqui foi crescendo e por isso foi sendo ocupada”. Aquele depoimento levantou uma outra questão bastante recorrente nas comunidades quilombola da várzea, relacionada às chamadas “terras caídas” e “terras crescidas”, ocasionadas pela perda de terra a partir do “avanço” das margens do rio para dentro de algumas partes do terreno, e pela deposição de terra em outras partes.

Estes fenômenos naturais se encontram em estreita relação com as duas estações climáticas presentes naquela região, os chamados “verão” e o “inverno” amazônicos. É precisamente no período do “verão”, quando o nível das águas começa a descer, que as margens dos rios começam a ficar expostas a uma velocidade muito rápida, ficando assim cada vez mais pronunciadas as distâncias que passam a separar a terra firme do nível do rio. Esta distância, que pode variar de 1 a 2 metros de altura, faz com que as bases expostas das margens dos rios fiquem cada vez mais instáveis por causa da correnteza. Pouco a pouco a terra vai cedendo até que grandes pedaços de terra se desmoronam por completo, terminando depositados finalmente no fundo ou nas outras margens do rio, ao final deste processo de erosão e deposição que termina por gerar as chamadas “terras caídas” e “terras crescidas”.

Ainda que as “terras caídas” sejam produto de um fenômeno natural ocasionado em parte pelo movimento natural das águas, o aumento da agitação das mesmas, geradas pelo trânsito de grandes embarcações, faz com que estes processos de queda de terras se intensifiquem consideravelmente. Foi por isso que durante a reunião em Saracura, fez-se menção à preocupação de que a construção do Porto de Maicá e o aumento da circulação de grandes navios naquela parte do rio Amazonas, próxima à chamada “boca” do lago de Maicá, poderia agravar esses processos erosivos. A área do empreendimento se encontra a uma distância muito curta da comunidade de Saracura, calculada pelos associados em torno de 7,5 km, distância que pode ser percorrida em 40 minutos de “rabeta” ou entre 20 a 25 minutos em um barco maior⁴¹.

O incremento das “terras caídas” geradas pelo trânsito das grandes embarcações, especialmente as de tipo Panamax carregadas de grãos e cereais para exportação, não foi o único temor assinalado. Durante a reunião realizada na comunidade de Saracura

⁴¹ Se denomina “rabeta” as pequenas embarcações de madeira que contam com um pequeno motor de gasolina, geralmente de 7 HP, utilizadas comumente para realizar a pesca artesanal.

também se deixou claro que a presença destes navios já dificulta a pesca. A construção do Porto de Maicá passaria a limita-la ainda mais, em função do aumento do número de navios. Cabe assinalar que a pesca, junto com a agricultura, é uma das principais atividades econômicas da comunidade; atividade que, segundo comentaram, tinha diminuído muito seu rendimento nos últimos anos. Conforme as próprias palavras de Francinei:

O Porto ia nos impactar bastante com a passagem de tantos navios que iam a estar parando e até mesmo passando. Já dão prejuízo somente passando, imagine ficando parados um monte de tempo ali em Maicá. (Francinei, comunidade quilombola de Saracura, 15 de fevereiro de 2017).

4.1.3 Arapemã e o temor de ruptura das redes de sociabilidade

Fizemos outras entrevistas, nas quais também se colocaram argumentos semelhantes, como aquelas que foram realizadas na comunidade quilombola de Arapemã, que visitamos essa mesma quarta-feira, 15 de fevereiro, depois da reunião de Saracura. A comunidade quilombola de Arapemã é uma comunidade de várzea localizada numa ilha à margem esquerda do rio Amazonas, para quem se encontra descendo o rio. Nessa ilha podem-se encontrar também outras 7 comunidades não quilombolas, pertencendo todas estas, incluindo Arapemã, a uma região maior denominada como Uricurituba.

Chegando de barco até a comunidade de Arapemã era possível enxergar à cidade de Santarém do outro lado do rio, onde as águas azuis do rio Tapajós terminam de se juntar, embora não se misturarem às águas barrentas do sempre imponente rio Amazonas. A intenção da equipe era descer até a comunidade e realizar ali uma reunião, na sede da associação. Porém, já desde Saracura tínhamos entrado em contato via telefônica com alguns representantes da associação quilombola de Arapemã, os quais nos disseram que o porto da comunidade estava totalmente alagado e inacessível por causa das fortes chuvas. Decidimos realizar a reunião dentro do barco no qual viajávamos, onde nos encontraram os associados de dita organização quilombola, que chegaram até lá por meio de dois “rabetas”.

Mesmo com imprevisto, a reunião foi realizada com normalidade, contando com nove pessoas. Uma destas pessoas era Lailso, quem, segundo nos disse, começou a se

envolver “na luta” desde os 17 anos, tendo agora 36. Ele já foi presidente da sua associação e hoje em dia é coordenador do Conselho Escolar e vice coordenador da equipe catequética, além de ser um grande devoto da nossa senhora de Santa Ana, santa padroeira da comunidade, cuja festa se comemora na segunda semana de outubro. Considerando a grande predominância da religião católica nas comunidades quilombolas da região, perguntei a Lailso se na sua comunidade tinham chegado igrejas evangélicas, ao que me respondeu: “graças a Deus ainda não”.

Na reunião, Lailso levantou argumentos relacionados aos temas já colocados anteriormente por Francinei, no que diz respeito aos prejuízos econômicos ocasionados pela inviabilidade de realizar a pesca em lugares que eram destinados a essa atividade. O interessante da sua fala foi que ele utilizou como parâmetro os efeitos gerados pela construção de outro empreendimento portuário construído no município de Santarém, como ele mesmo colocou:

Porque logo assim, tanto faz com que eles [os representantes da EMBRAPA] digam que não vão atingir às comunidades, porque com certeza vão. Se eles construírem esse Porto, vai acabar a entrada aí para Maicá, porque os da CARGILL, eles disseram que não iam prejudicar ninguém, e hoje não se pode passar por baixo [das estruturas do porto], se quiser passar tem que rodar lá fora. (Lailso, comunidade quilombola de Arapemã, 15 de fevereiro de 2017).

O depoimento que Lailso mostra como os efeitos gerados pela construção de grandes empreendimentos portuários não são ignorados pelas comunidades quilombolas de Santarém. Isto devido à construção de um outro grande porto na região, o qual, como se detalhou anteriormente, entrou em operação no ano de 2003, sendo várias das suas consequências experimentadas e conhecidas desde então. Como se assinala, justamente um dos temores sobre os efeitos do Porto da EMBRAPA é que este, igual como acontece hoje em dia com o Porto da CARGILL, impeça a livre circulação de pequenas embarcações por aquela área. Dessa maneira, se impossibilitaria a realização da pesca no entorno das estruturas do Porto a ser instalada “boca” do lago de Maicá, como se impossibilitou a pesca perto das instalações daquele outro complexo portuário dedicado à exportação de grãos em Santarém.



Figura 11: O Porto da CARGILL no fundo e pescadores que se encontram pescando a uma distância considerável das estruturas do Porto. Fonte: Acervo pessoal

Deixando de lado os possíveis prejuízos econômicos a serem gerados, mas continuando a pensar nas prováveis consequências futuras partindo da experiência de acontecimentos do passado, Lailso também chamou a atenção para o fato de que muito provavelmente a passagem constante daqueles grandes navios possam acentuar o fenômeno das chamadas “terras caídas”, assim como foi assinalado em Saracura. Precisamente a comunidade quilombola de Arapemã, à qual Lailso pertence, sofreu no final dos anos 80 muito fortemente com aquele fenômeno, o qual obrigou vários dos moradores da comunidade a se deslocarem pela perda das suas terras. Muitas destas famílias, obrigadas a saírem da ilha, tiveram acesso a alguns lotes de terras distribuídos pela Prefeitura de Santarém, passando assim a se instalar numa área então periférica do município, no bairro hoje conhecido como Pérola de Maicá. Nesse bairro, foi formada no ano de 2006 a Associação de Moradores Remanescentes do Quilombo de Arapemã Residentes em Maicá-AMRQARM, que também é membro da FOQS. A associação de Arapemã ainda mantém vínculos estreitos com a AMRQARM, como se vê nesse outro trecho da fala de Lailso:

A gente tem uns parentes lá no Maicá [aqueles que, como se mencionou, chegaram lá no final dos anos 80 pelo fenômeno das terras caídas, que os obrigou a deixar Arapemã] e quando a gente quiser visitar eles, infelizmente não vamos poder passar mais por ali [pela boca de Maicá onde se instalaria o Porto] e vamos ter que deixar a voadeira na

cidade para ir até lá de ônibus. (Lailso, comunidade quilombola de Arapemã, 15 de fevereiro de 2017).

Assim, este depoimento mostra também o temor de que a construção do Porto de Maicá possa afetar as redes de sociabilidade, pelo fato de romper com os canais de acesso e de comunicação que se mantem com os familiares e amigos. Durante a sua fala, Francinei assinalou também a ameaça que representaria a chegada de “gente de fora que viria atrás do Porto”, correndo-se assim o risco de que estes forasteiros possam tentar comprar terrenos dentro das comunidades, desarticulando e debilitando às associações, além de descaracterizar a forma de ocupação territorial quilombola. Estas práticas de venda e compra de terras dentro do território quilombola são formalmente proibidas, porém, como disse Lucinda, são problemas que efetivamente acontecem, e com os quais as associações quilombolas de cada comunidade têm que lidar.

4.2 Inquietudes dentro de uma associação de moradores vizinha

Considero oportuno trazer aqui, a maneira de estender a gama situações coletadas, parte dos depoimentos de entrevistas que realizei com duas pessoas que não fazem parte de nenhuma associação quilombola. Pessoas que compartilham, junto com as comunidades quilombolas de Santarém, os mesmos temores sobre as incertas consequências da construção do empreendimento portuário. Estas duas pessoas moram no bairro de Pérola de Maicá, e nos foram apresentados pelos próprios representantes da FOQS. Ambas entrevistas foram realizadas em companhia de Lídia, membro da FOQS e presidenta da AMRQARM.

Foi nessas circunstâncias que, na quarta-feira, 08 de março, pude estabelecer uma conversa com o Sr. Raimundo Rodrigues, antigo morador do bairro de Pérola de Maicá. Para poder chegar até ele foi preciso pegar um ônibus perto do centro de Santarém, que demorou aproximadamente 45 minutos para chegar no bairro localizado dentro da área urbana, na periferia da cidade, embora apresente características próprias de uma área rural⁴². O ônibus, aquele dia, teve que trocar de rota, posto que as chuvas tinham alagado

⁴² VEIGA, José Eli da. *Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula*. São Paulo: Autores Associados, 2002.

as estradas habitualmente percorridas. Não há estradas asfaltadas no interior do bairro, nem tampouco na maioria dos bairros vizinhos⁴³.

Ao não conhecer a casa do Sr. Raimundo me dirigi diretamente à casa de Lídia, presidenta da AMRQARM, a quem tinha tido a oportunidade de conhecer e estabelecer uma relação de proximidade. Junto com Lídia, cuja residência também fica no bairro de Pérola de Maicá, nos dirigimos até a residência do Raimundo, que ficava a só alguns minutos de caminhada. Quando chegamos na casa do Sr. Raimundo este se encontrava do lado de fora da mesma. A sua casa, construída, como a casa da Lídia, a base de concreto e tijolo, tem uma estrutura simples de um só andar e com um pequeno jardim na entrada. Ele nos viu chegar de longe e, após uma rápida apresentação, eu e Lídia demos início à conversação que transcorreu do lado de fora da casa.

Na ocasião da entrevista, eu já tinha podido ler e estudar previamente o Relatório Antropológico de Identificação dos Remanescentes de Quilombo de Arapemã Residentes no Maicá, no qual se mencionava um pouco sobre a trajetória de vida do Sr. Raimundo, quem tinham sido um morador da comunidade de Arapemã que depois passou a morar em Maicá⁴⁴. Quando lhe perguntei diretamente sobre a sua história pessoal, ele respondeu dizendo que no final dos anos 80, junto com a sua esposa e seus 14 filhos, se viu obrigado a sair da ilha de Arapemã pelo fenômeno, já explicado, das “terras caídas”, que fez com que sua casa, como muitas outras, terminasse caindo no fundo do rio Amazonas. Naquela época não existia para ele a possibilidade de continuar na comunidade depois de ter perdido a sua moradia, posto que tinham 70 famílias morando lá e não haviam mais lugares disponíveis a onde ir. Foi graças aos 63 “lotes” de terras que a Prefeitura de Santarém outorgou, no periférico bairro de Pérola de Maicá, que o Sr. Raimundo, como vários outros na mesma situação, conseguiu estabelecer a sua nova residência, onde permanece até o dia de hoje.

Devido ao fato de ter tido que sair da ilha, o Sr. Raimundo comentou que teve problemas para se manter associado à organização quilombola de Arapemã, motivo pelo qual decidiu desvincular-se da associação, ainda que contrariado. Nessa nova fase da sua vida, ele se associou, junto com os demais moradores do novo bairro que estava sendo

⁴³ É importante frisar o fato de que esta visita ao bairro de Pérola de Maicá, realizada com a finalidade de me encontrar com o Sr. Raimundo, aconteceu em março do presente e foi realizada por contra própria e fora do trabalho de campo da outra pesquisa da qual participei no mês de fevereiro.

⁴⁴ Relatório Antropológico de Identificação dos Remanescentes do Quilombo de Arapemã Residentes no Maicá elaborado pela antropóloga Patrícia Portela Nunes no ano de 2011 como parte do RTID incluído dentro do processo de titulação daquele território quilombola que se encontra em tramitação dentro do INCRA/SR-30, com o protocolo nº 54501.009417/06-10

formado (os quais não necessariamente eram quilombolas), à recém-criada Associação Comunitária do Bairro Pérola de Maicá, da qual foi presidente por 3 mandatos.

É interessante assinalar que, ainda que o Sr. Raimundo continua se considerando quilombola, ele não se encontra ligado a nenhuma associação que compõe a FOQS, não tendo se filiado à AMRQARM, quando esta foi criada no ano de 2006. O motivo de não se ter associado se deveu, principalmente, a conflitos entre as duas associações presentes dentro daquele bairro. O Sr. Raimundo passou a defender os interesses da associação de moradores mais antiga (que não é quilombola), da qual ainda é sócio. Mas de qualquer maneira, por mais que não tenha sido efetuada a sua adesão à associação quilombola e, por conseguinte, à FOQS, os vínculos com as mesmas nunca se romperam. As relações de parentesco, por exemplo, existentes entre ambas comunidades, tanto por afinidade como por consanguinidade, continuaram-se mantendo vigentes.

Prova disso é que o Sr. Raimundo mantinha com o primeiro presidente da AMRQARM, José Humberto, quem também se viu obrigado a sair de Arapemã pelo fenômeno das “terras caídas”, uma relação de parentesco que poderia ser entendida como de compadrio, ao verificar-se um trato de tio/padrinho por parte de José Humberto para com ele. Da mesma maneira, uma das de Raimundo, Cleide Vasconcelos, é a atual presidenta da associação quilombola de Arapemã; dados estes que ilustram bastante bem como os laços perduram, mesmo sem ser necessariamente políticos e sim familiares e afetivos.

As relações de caráter mais político têm passado a se reconfigurar diante dessa nova ameaça que passou a representar a construção do Porto de Maicá, levando a AMRQARM e grande parte da Associação Comunitária do Bairro Pérola de Maicá a defender uma mesma posição contrária à instalação do Porto. Prova disso é que foram retomados, em parte, os diálogos entre estas duas associações, como o evidenciam as participações dos seus membros em distintos eventos relacionados ao Porto de Maicá. Além disso, a nossa própria presença, minha e de Lídia, a presidenta da associação quilombola em questão, também da mostra dessa aproximação.

Mas como foi mencionado, se bem a FOQS, em representação de todas as associações quilombolas que a compõem, manteve uma oposição firme e clara à construção do Porto em questão, o mesmo não aconteceu com a Associação Comunitária do Bairro Pérola de Maicá, a qual não conseguiu chegar a um consenso sobre o tema. Uma parcela dos associados se mostrava favorável, e inclusive entusiasta, com relação ao empreendimento, principalmente devido ao interesse nos postos de trabalho que foram

divulgados pela empresa. Esta opinião não foi compartilhada pelo Sr. Raimundo, como pode-se observar em uma das suas falas:

Mas para dar trabalho aqui, eu acho que não. Me lembro bem da CARGILL quando começou ali, prometeram que iriam criar muitos postos de trabalho e não foi assim. (Sr. Raimundo, Bairro Pérola de Maicá, 08 de março de 2017).

Novamente o empreendimento da CARGILL é tomado como parâmetro, como na fala de Lailso, para pensar nos efeitos que poderia causar a instalação de um novo projeto portuário, desta vez construído muito mais perto de onde eles moram. Outro dos temores mencionado pelo Sr. Raimundo sobre as possíveis consequências indiretas da instalação do Porto da EMBRAPAS foi o aumento da prostituição na região, o qual teria sido um dos pontos bastante debatidos nas reuniões internas da Associação Comunitária:

Com a chegada em grande número de caminhoneiros, se correria o risco de que eles usem às meninas daqui, o que iria acontecer muito. Alguns disseram que mesmo sem a chegada de caminhoneiros, isso [a prostituição] já existia aqui, e estão certos, já existe, mas a situação aqui, por enquanto, é diferente, e é muito menor. Aqueles que pensavam que o Porto ia ajudar dando trabalho eram os que defendiam que eles viessem. Nós dizíamos para eles, “olha, tu tens filhas, tu podes ser prejudicado...”, mas nem com tudo isso, continuavam querendo que eles viessem. (Sr. Raimundo, Bairro Pérola de Maicá, 08 de março de 2017).

Uma posição semelhante à do Sr. Raimundo era mantida também pela segunda pessoa que entrevistei no bairro Pérola de Maicá, o Sr. Antônio, quem por mais que não seja quilombola, pertencendo também à Associação Comunitária do Bairro Pérola de Maicá, era visto pelos representantes da FOQS como um grande aliado na luta contra o Porto; motivo pelo qual consideraram importante que eu falasse com ele. Para isso, novamente junto com Lídia, fomos caminhando desde a casa do Raimundo até a casa de Antônio. Reparávamos que em sua casa funcionava uma pequena mercearia, na qual ele e a sua esposa se encontravam trabalhando.

Rapidamente nos apresentamos, eu como um estudante que estava realizando uma pesquisa e Lídia como a presidenta da AMRQARM, e pedimos a ele alguns minutos do seu tempo para poder falar sobre a construção do Porto de Maicá. Foi naquele preciso momento quando o Sr. Antônio me fez a pergunta, já citada no início do presente trabalho, se eu me posicionava a favor ou contra à construção do referido projeto portuário, sendo que ele somente falaria comigo se o meu posicionamento fosse contrário ao empreendimento, assim como o era o posicionamento dele.

Eu não lhe dei uma resposta afirmativa ou negativa a dita pergunta. Simplesmente insisti em que era estudante de graduação em antropologia e me encontrava realizando uma pesquisa que pretendia compreender melhor quais tinham sido os efeitos sociais que o projeto de construção do Porto de Maicá tinha gerado nas comunidades quilombolas da região, mesmo sem ter-se dado início às obras de construção do empreendimento. Falei também que tinha sido a própria FOQS quem tinha me recomendado procura-lo, e foi assim que, mesmo sem dar uma resposta concreta a sua pergunta inicial, o Sr. Antônio, deixando de lado as atividades que realizava na mercearia, gentilmente convidou-nos a tomarmos assento e continuar com a conversação no pátio da sua casa, com a finalidade de que não fôssemos mais interrompidos pelas pessoas que se acercavam à mercearia para comprar.

Só depois eu fiquei sabendo que a esposa do Sr. Antônio, a Sra. Heloina, tinha sido criada na comunidade quilombola de Arapemã, informação que me foi fornecida pela sua prima, Madalena, quem disse ter sido criada junto com ela naquele quilombo. Dona Madalena, por sua parte, numa ocasião em que a encontrei num evento realizado na comunidade quilombola de Bom Jardim, no dia 11 do presente ano, disse-me que mesmo tendo deixado de morar na comunidade, continuava-se considerando quilombola, assistindo, como naquela ocasião, aos eventos promovidos pela FOOQS e mantendo estreitas relações com seus parentes.

Eu não saberia dizer se a prima de Madalena, a Sra. Heloina, se considera também uma quilombola. Foi uma pergunta que não lhe pude fazer pessoalmente, por ter tomado conhecimento sobre aquela relação familiar apenas três dias depois de ter estado na casa dela, não tendo tido oportunidade de voltar. De qualquer forma, mais uma vez se evidenciam as relações de parentesco bastantes presentes entre os integrantes das distintas associações, demonstrando mais uma vez que estas ultrapassam qualquer tipo de organização política.

Mas voltando à conversa mantida com o Sr. Antônio, gostaria de assinalar uma comparação trazida por ele que, como o fizeram Lailso e o Sr. Raimundo, pretendeu pensar nos possíveis efeitos que a construção do Porto da EMBRAPES poderia gerar na atividade pesqueira da região. Como indicam as suas próprias palavras:

Principalmente aqui não tem formados, agora estão se formando alguns, mas as pessoas vivem mais do peixe. Depois que eu passei a morar aqui, há 25 anos, eu terminei de criar meus filhos pescando no igarapé do lago de Maicá. Tudo o que eu tenho é dinheiro da pesca, e na hora que eu quero comer um peixe fresquinho também eu vou lá e pego. Na CARGILL os “rabeteiros” não passam por embaixo daquela esteira, será que aqui eles vão poder passar? Não vão. (Sr. Antônio, Bairro Pérola de Maicá, 08 de março de 2017).

Além disso, Antônio fez referência à existência de uma comunicação entre os moradores do bairro Pérola de Maicá e os moradores daqueles outros bairros do município de Santarém, que sofreram com as consequências negativas geradas pela construção do Porto da CARGILL. Estes moradores deram os seus próprios testemunhos sobre os dramas vividos pessoalmente, por morarem perto de onde se construiu o empreendimento. Dessa forma, tentavam aconselhar ou orientar os moradores de outros bairros que corriam o perigo de passar pelo que eles passaram; fazendo com que os acontecimentos sofridos por eles não se repitam novamente. Como o próprio Antônio comentou:

Aquela construção do Porto da CARGILL o pessoal do Maracanã está achando muito ruim [Maracanã é um bairro que fica do lado do bairro de Sále, onde se instalou o Porto da CARGILL no ano de 2002]; já fui a muitas reuniões e conversei com muita gente de lá, e todos nos dizem para não aceitar esse Porto [fazendo-se referência ao Porto de Maicá]. (Sr. Antônio, Bairro Pérola de Maicá, 08 de março de 2017).

Finalmente, concluída essa segunda entrevista, e antes de eu voltar para o centro de Santarém, junto com Lídia seguimos um dos tantos caminhos que davam acesso até o lago de Maicá, ao qual chegamos em questão de minutos. Isto me levou a comprovar a proximidade em que o lago se encontra das casas dos moradores do Bairro de Pérola de

Maicá, sendo assim bastante compreensíveis as preocupações por parte destes moradores, que seguramente seriam os primeiros em sentir, por diversos motivos, os efeitos da construção de um Porto instalado numa das principais vias de acesso a dito lago.



Figura 12: Casa de Lídia, presidenta da AMRQARM, localizada na rua chamada de “Beco dos quilombos”, no bairro de Pérola de Maicá. Foi daquela casa que saímos a pé para realizar as entrevistas com o Sr. Raimundo, o Sr. Antônio, e para visitar o lago de Maicá, tudo naquele mesmo bairro. Fonte: Acervo pessoal.



Figura 13: Vista parcial do lago de Maicá desde o bairro Pérola de Maicá. É naquele grande lago em que se realiza a pesca, a qual poderia ser afetada pela construção do Porto da EMBRAPS. Fonte: Acervo pessoal.

5. Invisibilidade e reconhecimento étnico no licenciamento ambiental da EMBRAPAS

Como pode ter sido observado, ao se falar do projeto de construção do Porto de Maicá se fez referência também, em reiteradas oportunidades, a seu respectivo processo de licenciamento ambiental. Isto devido à estreita relação existente entre ambos, sendo o licenciamento parte fundamental do processo de construção de qualquer empreendimento, pequeno, mediano ou grande, cuja instalação possa causar impactos significativos ao meio ambiente. No Brasil o licenciamento ambiental está previsto no artigo 10 da lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, na resolução do CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986, no inciso 4 do artigo nº 225 da constituição de 5 de outubro de 1988, no artigo 17 do Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990, e na resolução do CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997⁴⁵. Esta última, além de regulamentar os procedimentos e critérios do licenciamento ambiental, traz também uma definição bastante clara sobre este, descrevendo-o como o:

Procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental. (Resolução CONAMA nº 237).

Cabe indicar que não se pretende realizar uma análise exaustiva de cada um dos procedimentos, conceitos e atos administrativos que compõem este tipo de licenciamento; para uma revisão mais aprofundada consultar *Nos bastidores do licenciamento ambiental* (BRONZ,2016:21-33). Neste capítulo se pretende apontar as principais características do licenciamento, assinalando algumas das irregularidades presentes no processo de licenciamento ambiental da EMBRAPAS, que terminou sendo alvo de vários processos judiciais. Por sua vez, pretendo também revisar analiticamente alguns trechos selecionados da documentação elaborada pela empresa como parte do EIA/RIMA, o

⁴⁵ O Conselho Nacional do Meio Ambiente- CONAMA, criado em 1982 pela Lei nº 6.938/81 – que estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente-, é o órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente-SISNAMA, responsável pelo estabelecimento das diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente.

mesmo que apresentou claras irregularidades e limitações ao lidar com a presença de grupos organizados a partir do reconhecimento das suas respectivas identidades étnicas.

De acordo com isso, e levando em conta a experiência etnográfica do presente trabalho, é possível assinalar que outros efeitos sociais, reais e concretos, gerados pelo projeto de construção do Porto de Maicá foram os diferentes tipos de invisibilização, e inclusive negação do seu reconhecimento étnico, sofridos pelas comunidades quilombolas de Santarém organizadas na FOQS.

5.1 Denúncias de irregularidades e judicialização do processo de licenciamento ambiental

A resolução do CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986, por meio do seu artigo nº 2 institui a obrigatoriedade do Estudo de Impacto Ambiental- EIA/RIMA, sendo estes o Estudo de Impacto ambiental e o seu Relatório de Impacto ambiental correspondente. Este último deveria ser um relatório conclusivo, de certa forma encarregado de “traduzir” e sintetizar os termos técnicos e demais informações levantadas no EIA. Nesse mesmo artigo nº 2, além de se especificar quais são os empreendimentos que teriam a obrigatoriedade de apresentar o EIA/RIMA (dentre os quais se encontram aqueles relacionados à atividade portuária), também se indica a necessidade de que o referido estudo seja submetido à aprovação do órgão ambiental competente.

Sobre esse último ponto, podem-se encontrar indicadas na já citada resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997, as competências que teriam os distintos órgãos de meio ambiente, tanto a nível municipal, como a nível estadual e federal. Assim, como apontou Bronz (2016:24), a competência do órgão ambiental varia dependendo da unidade político-administrativa na qual se insere o empreendimento, de modo que quando este se localiza nos limites de um ou mais municípios de um mesmo Estado, o licenciamento passa a ser de responsabilidade do órgão ambiental municipal ou estadual. Já quando o empreendimento se localiza em dois ou mais estados (ou em áreas marítimas de jurisdição nacional), o órgão responsável passa a ser diretamente o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.

A EMBRAPAS, com a intenção de dar início ao processo de licenciamento ambiental que pudesse viabilizar a construção do chamado Porto de Maicá, procurou, ainda na fase preliminar do projeto, o órgão ambiental competente. No Estado de Pará o licenciamento ambiental pode ser conduzido por meio da Secretaria Municipal de Meio Ambiente-SEMMA/PA, órgão de competência municipal; por meio da Secretaria de

Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade- SEMAS/PA, órgão de competência estadual; ou, por último, por meio do IBAMA, órgão de competência federal.

Finalmente, a empresa deu entrada ao processo de licenciamento junto com a SEMAS/PA, a quem lhe enviou a primeira versão do projeto de construção do Porto. Este projeto não se encontra disponível, mas na página web da referida Secretaria pode-se ter acesso a um Power Point elaborado pela EMBRAPS no qual se resume esse projeto inicial⁴⁶. Naquela mesma página web pode-se encontrar também o Termo de Referência emitido posteriormente pela SEMAS/PA, no dia 22 de novembro de 2013, o qual passou a servir como base para que a EMBRAPS elaborasse, e posteriormente apresentasse, o EIA/RIMA⁴⁷.

Cabe, pois, comentar aqui uma das questões consideradas irregulares no licenciamento ambiental da EMBRAPS por diversos grupos que se opunham à construção do Terminal Portuário, que questionavam o fato da empresa ter iniciado seu processo junto à SEMAS/PA e não com o IBAMA. O questionamento se baseava em que, ao estar projetada a construção do Porto na margem direita do Rio Amazonas, assim como a sua posterior operação, dito empreendimento passaria a afetar diretamente a um rio federal situado entre os limites ecológicos da Floresta Amazônica, abarcando mais de dois estados. Por isso, a competência do órgão licenciador deveria ser federal e não estadual, como terminou sendo.

Levando em conta esses argumentos, no dia 2 de setembro de 2016, o MPF/PA, por meio da Procuradoria da República do Município de Santarém, emitiu o Ofício/PRM/STM/GAB2 nº 3, no qual recomendava à SEMAS/PA a se abster de expedir qualquer licença ambiental em benefício da EMBRAPS. Recomendava também que a EMBRAPS encaminhasse ao IBAMA o processo de licenciamento junto com todos os documentos relacionados, já que seria esta a autarquia competente para a apreciação do empreendimento planejado por dita empresa. Uma vez tendo sido enviada toda a documentação, o IBAMA deveria assumir por inteiro o processo de licenciamento ambiental daquele Terminal Portuário.

De qualquer forma, essa recomendação emitida pelo MPF/PA somente foi formalmente apresentada meses depois da EMBRAPS continuar com o processo de

⁴⁶<http://www.sema.pa.gov.br/wp-content/uploads/2014/07/apresentacao_embraps.pdf>. Acesso: 01/09/17

⁴⁷<http://www.sema.pa.gov.br/wp-content/uploads/2014/07/TR_EMBRAPS_Logistica.pdf>. Acesso: 01/09/17

licenciamento ambiental junto com a SEMAS/PA, tendo inclusive chegado a apresentar a documentação final do referido estudo. Com respeito a este, o artigo nº 7 da resolução CONAMA nº 1 deixa claro que o EIA/RIMA deverá ser realizado por uma equipe multidisciplinar habilitada; a mesma será a responsável dos resultados técnicos apresentados, não podendo depender direta ou indiretamente do proponente do projeto.

Foi assim que a EMBRAPS passou a contratar à Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa-FADESP, instituição de direito privado de apoio à pesquisa científica, a qual seria a encarregada de realizar o EIA/RIMA do projeto portuário⁴⁸. No que diz respeito à referida Fundação, duas coisas são importantes de serem assinaladas; em primeiro lugar que, se bem a FADESP foi criada para dar apoio à Universidade Federal do Pará-UFGPA, dentro dos estatutos da mesma se contempla a possibilidade de poder celebrar contratos com empresas privadas⁴⁹. Em segundo lugar, cabe mencionar que os profissionais da FADESP que integraram a equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA da EMBRAPS não pertenciam exclusivamente a uma instituição específica, o que demonstra um certo grau de autonomia de dita Fundação. Porém, é interessante assinalar também que grande parte dos profissionais da equipe técnica encarregada de realizar o EIA/RIMA mantinham vínculos empregatícios com a UFGPA, sendo muitos deles professores titulares ou adjuntos dessa universidade⁵⁰.

Como os procedimentos do licenciamento não dispensam ao empreendedor da obtenção de outras autorizações ambientais específicas, a EMBRAPS se preocupou também em obter, dada a natureza do empreendimento projetado, as permissões correspondentes junto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ. Foi

⁴⁸ “A Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa- FADESP é uma instituição de direito privado, sem fins lucrativos, que tem como objetivo apoiar o desenvolvimento científico, social e tecnológico da Amazônia. Atua como gerenciadora de recursos nas mais variadas áreas do conhecimento. Criada em 1977 para dar suporte às atividades da Universidade Federal do Pará (UFGPA), é, hoje, é um dos grandes agentes estratégicos da região Norte”. <http://www.portalfadesp.org.br/pagina.asp?id_pagina=214>. Acesso:02/09/17

⁴⁹ “A FADESP pode atuar no gerenciamento de recursos de convênios e contratos de origem Federal, Estadual, Municipal e Privado, viabilizando procedimentos administrativos e financeiros, realizando a prestação de contas de acordo com as regras do convênio/contrato em questão. A Fundação também atua em consultorias e prestação de serviços conforme dispõe seu estatuto”. <http://www.portalfadesp.org.br/pagina.asp?id_pagina=220>. Acesso:02/09/17

⁵⁰ O Coordenador General do EIA/RIMA foi Hito Braga de Moraes, Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval e professor Titular da Universidade Federal do Pará- UFGPA; o primeiro Coordenador Técnico do EIA/RIMA foi Nélio de Moura Figueiredo, professor Adjunto da Faculdade de Engenharia Naval da UFGPA; a responsável da parte arqueológica do estudo foi Denise Pahl Schaan, professora do Programa de Pós-Graduação em Antropologia da UFGPA; por colocar somente alguns exemplos.

desta que recebeu, no dia 12 de dezembro de 2014, a habilitação requerida para a construção e exploração do Terminal Privado a ser construído no Lago de Maicá, sendo considerado dito empreendimento como “apto” segundo consta no Instrumento Convocatório de Anúncio Público nº 23/2014 emitido pela ANTAQ.

Quase um ano depois, em outubro de 2015, a SEMAS/PA tornou público, por meio da sua página web, somente o RIMA do Porto da EMBRAPIS elaborado pela FADESP. Ao ter-se publicado a versão final do RIMA dava-se a entender indiretamente que o EIA se encontrava também concluído, devido a que, pelo menos teoricamente, o RIMA é feito com base no próprio EIA. Precisamente por isso o MPE/PA solicitou à SEMAS/PA, mediante um ofício enviado naquele mesmo mês de outubro de 2015, o envio do EIA que não tinha sido tornado público.

Porém, mesmo tendo sido enviada formalmente dita solicitação, o EIA somente foi encaminhado para o MPE/PA no ano seguinte, no dia 18 de janeiro de 2016. Por sua parte, a SEMAS/PA inclusive chegou a marcar a Audiência Pública do referido Terminal Portuário para o dia 23 de fevereiro do 2016, e foi precisamente essa uma das outras irregularidades denunciadas dentro daquele processo de licenciamento ambiental. A própria SEMAS/PA, mediante um comunicado publicado no dia 12 de fevereiro de 2016, teve que confirmar o adiamento da Audiência Pública sem indicar a previsão da nova data.

O pedido de adiamento foi realizado pelo MPE/PA por meio das promotorias de Justiça Agrária e de Meio Ambiente, sustentando-se principalmente na falta de tempo que iria ter o Grupo de Apoio Técnico Interdisciplinar do Centro de Apoio Operacional do Ministério Público, em Belém, para realizar as análises correspondentes das mais de mil páginas do EIA⁵¹. Este documento lhes foi repassado pelo próprio MPE/PA de Santarém um dia depois de recebê-lo, no dia 19 de janeiro de 2016. Outro agravante que também influenciou o adiamento de dita audiência foi o fato de que, se bem o EIA foi encaminhado de forma bastante tardia para o MPE/PA, ele continuou sem ter sido tornado público, deixando-se assim à sociedade civil sem acesso a esse importante documento.

Se não tivesse sido adiada a Audiência Pública, a EMBRAPIS poderia ter dado continuidade ao seu processo de licenciamento ambiental, passando a se centrar na obtenção das próximas licenças ambientais correspondentes, sendo estas a Licença Prévia (LP), a Licença de Instalação (LI) e a Licença de Operação (LO). Cabe ao órgão

⁵¹ <<http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/audiencia-publica-sobre-o-porto-do-maica-e-adiada-apos-pedido-do-mppa>>. Acesso:08/09/17

licenciador emitir, para cada licença, o respectivo parecer técnico e jurídico, deferindo ou indeferindo os pedidos destas, as quais irão sendo outorgadas seguindo a sequência lógica das mesmas.

Mais adiante, a justiça determinou também pela própria suspensão do licenciamento ambiental da EMBRAPA graças a uma Ação Civil Pública com pedido de liminar apresentada em conjunto pelo MPF/PA e o MPE/PA no dia 15 de fevereiro de 2016. O pedido de liminar foi outorgado no dia 12 de abril de 2016 pelo juiz da 2ª Vara da Subseção Judiciária de Santarém/PA, e a decisão foi posteriormente ratificada em Brasília, no dia 24 de maio de 2016, pelo Tribunal Federal Regional da Primeira Região. Assim, o licenciamento ambiental da EMPRAPA, e, por conseguinte, o projeto de construção do Porto de Maicá, se encontram suspensos até que os responsáveis possam comprovar a realização da consulta prévia, livre e informada das comunidades quilombolas e demais populações tradicionais, assim como o prevê a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho-OIT, da qual Brasil é signatário desde o 2002.

Como pode-se comprovar mediante os exemplos até aqui citados, o licenciamento ambiental da EMBRAPA sofreu um total de três processos judiciais através do Ministério Público-MP, tanto federal quanto estadual. Isto devido a que, legalmente, é o MP o único órgão representativo dos interesses da sociedade capaz de interferir ou paralisar o licenciamento e as obras de construção por meio das “ações civis públicas”, como de fato ocorreu no licenciamento aqui analisado, que terminou sendo suspenso de maneira indefinida, gerando prejuízos para a empresa. É precisamente por isso que, segundo aponta Deborah Bronz:

O maior temor de empreendedores e consultores em relação aos conflitos socioambientais é o que se costuma denominar nesse meio de *judicialização* dos procedimentos de licenciamento ambiental. A expressão se refere ao aumento do número de ações civis públicas e processos judiciais movidos contra as empresas por entidades civis através do Ministério Público. (BRONZ, 2016:101).

É necessário assinalar também que um dos processos judiciais do licenciamento ambiental que terminou por suspender o licenciamento da EMBRAPA, tratou, por sua vez, de um processo de judicialização do direito à consulta prévia. Sobre o mesmo se apontarão, brevemente, algumas das suas especificidades.

5.1.1 A exigência do cumprimento ao direito da consulta prévia, livre e informada

Poderia causar estranheza o fato de que uma Convenção emitida por uma organização trabalhista velasse pelos direitos dos povos indígenas e tribais; porém, a OIT, desde a sua fundação em 1919, mostrou preocupação pela situação das chamadas “populações indígenas”, as quais representaram parte importante da força de trabalho nas regiões de domínio colonial⁵². Assim, em 1957 chegou a se estabelecer um marco importante na defesa dos direitos destas populações, ao ser aprovada a Convenção nº 107 da OIT, a qual tratava sobre a “proteção e integração das populações indígenas e outras populações tribais e semitribais de países independentes”⁵³. Apesar da sua importância inicial, com o transcurso dos anos esta passou a ser criticada por ter um viés integracionista, o que levou os membros da OIT a revisar a mesma.

Foi assim que em 1989 a OIT apresentou a Convenção nº 169, “sobre povos indígenas e tribais”, a qual substituiu à Convenção nº 107, passando a se manter vigente até nossos dias. Uma das grandes novidades que esta nova convenção trouxe consigo foi o entendimento de que a consciência da identidade indígena ou tribal deveria de ser o critério fundamental para determinar os grupos aos quais se aplicaria a Convenção. Dessa maneira, os grupos passariam a autoreconhecer-se sem a necessidade de um observador externo que os identifique; identificação que no passado foi uma prática exercida tanto por representantes dos governos, como também por antropólogos e demais cientistas sociais, que, por muito tempo, foram considerados peritos especializados nessas discussões.

No Brasil o Congresso Nacional aprovou o texto da Convenção nº 169 da OIT, por meio do Decreto Legislativo nº 143, no dia 20 de junho de 2002. O Governo brasileiro passou a ratificar a convenção no dia 25 de julho de 2002, a qual entrou plenamente em vigor só um ano depois, em 25 de julho de 2003⁵⁴. Como consta na Cartilha titulada, “Direito à consulta e consentimento de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais”, o direito à consulta e ao consentimento prévio, livre e informado foi previsto na Convenção nº 169 da OIT:

⁵² Convenção nº 169 da OIT sobre os povos indígenas e tribais. <http://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_236247/lang--pt/index.htm>. Acesso em: 30/11/2017.

⁵³ Convenção nº 109 da OIT sobre os povos indígenas e tribais. <[https://www.oas.org/dil/port/1957%20Conven%C3%A7%C3%A3o%20sobre%20Povos%20Ind%C3%ADgenas%20e%20Tribais.%20\(Conven%C3%A7%C3%A3o%20OIT%20n%20n%C2%BA%20107\).pdf](https://www.oas.org/dil/port/1957%20Conven%C3%A7%C3%A3o%20sobre%20Povos%20Ind%C3%ADgenas%20e%20Tribais.%20(Conven%C3%A7%C3%A3o%20OIT%20n%20n%C2%BA%20107).pdf)>. Acesso em: 30/11/2017.

⁵⁴ <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5051.htm>. Acesso em: 30/11/2017.

Se sustentando no reconhecimento dos direitos fundamentais de povos e comunidades tradicionais e na garantia da sua livre determinação. Ou seja, povos indígenas e tribais tem o poder de decidir livremente sobre seu presente e futuro na qualidade de sujeitos coletivos de direitos. Para fazer respeitar esse princípio, os Estados devem observar a obrigatoriedade de consultar os povos afetados por medidas administrativas e legislativas capazes de alterar sus direitos. (ROJAS&MAGAMI&MAGALHÃES,2016:6)

A diferença de outros países da região, que além de ratificar a Convenção nº 169 da OIT investiram também na regularização da consulta prévia por meio da criação de leis específicas que assegurassem seu cumprimento, no Brasil a consulta não chegou a ser regulamentada. No ano de 2012 inclusive se chegou a instituir, por meio da Portaria Interministerial nº35, um Grupo de Trabalho Interministerial que tinha a finalidade de “estudar, avaliar e apresentar propostas de regulamentação da Convenção nº 169 da OIT no que tange aos procedimentos de consulta prévia dos povos indígenas e tribais”⁵⁵. Porém, o Grupo de Trabalho Interministerial fracassou na sua tentativa de regulamentar a consulta, em grande parte devido à saída do movimento indígena do processo de diálogo, como consta na Carta Pública emitida pela Articulação dos Povos Indígenas do Brasil- APIB, encaminhada em julho de 2013, onde, entre outras coisas, se justifica a saída do processo alegando-se a inexistência de boa-fé por parte do Governo⁵⁶.

É importante assinalar que os representantes do movimento quilombola que participavam do Grupo de Trabalho decidiram não se retirar daquele processo de diálogo posto que, a diferença das populações indígenas, eles não tiveram desde sempre assegurado o seu direito à consulta. Vale lembrar que a Convenção nº 169 da OIT trata “sobre povos indígenas e tribais”, mas não sobre populações quilombolas. Mesmo com a publicação do Decreto nº 4887/2003, que reconhecia aos quilombolas como “grupos étnico-raciais, segundo critérios de autoatribuição, com trajetória histórica própria, dotados de relações territoriais específicas, com presunção de ascendência negra relacionada à resistência e à opressão histórica sofrida”, características que coincidem plenamente com as condições previstas na Convenção nº 169 da OIT para os povos tribais, “o Governo brasileiro somente passou a reconhecer às comunidades quilombolas

⁵⁵ <http://www.consultaprevia.org/files/biblioteca/fi_name_archivo.115.pdf>. Acesso:01/12/17.

⁵⁶ <http://docs.wixstatic.com/ugd/70453a_9d9efceb63100ecbca4c240012aa9256.pdf> Acesso:01/12/17.

enquanto povos tribais a partir de 2008” (ROJAS&MAGAMI&MAGALHÃES,2016:17), quando as incluiu pela primeira vez nos relatórios anuais enviados uma comissão de especialistas da OIT.

De qualquer forma, a falta da regulamentação da consulta prévia no Brasil não foi tão significativa, posto que, em primeiro lugar, a ausência de uma regulação específica não afetou a obrigatoriedade da aplicação da consulta, já que a Convenção nº 169 da OIT, ao dispor sobre os direitos humanos, foi incorporada à legislação brasileira na qualidade de norma supralegal, possuindo assim aplicabilidade imediata⁵⁷. Em segundo lugar, as experiências de regulamentação da consulta prévia em países vizinhos do continente sul-americano têm-se mostrado, na maioria dos casos, contraproducentes. Veja-se, a título de exemplo, a regulamentação da consulta prévia realizada no Peru, onde no ano de 2011 se aprovou a "Lei do direito a consulta prévia aos povos indígenas originários, reconhecido na convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho – OIT”; a mesma rapidamente evidenciou uma série de incongruências, sendo, por citar uma destas, não exatamente uma lei de consulta prévia e sim de “consulta posterior”, posto que o Estado determinou que a consulta às populações seja feita antes do início das atividades de extração de recursos ou implantação de projetos, mas depois da assinatura dos contratos⁵⁸.

Tal vez seja por isso que a regulamentação da consulta prévia no Brasil deixou de ser uma das pautas levantadas, tanto pelos povos indígenas como pelos povos tradicionais em geral, posto que, na atual conjuntura nacional, qualquer regulamentação da consulta correria o risco de terminar sendo extremamente restritiva. Frente a isso, o meio que estas populações têm encontrado para poder garantir efetivamente o direito à consulta tem sido a individualização e judicialização dos casos, aos quais a Justiça tem se mostrado favoravelmente em razão dos demandantes. Assim, o caso específico já comentado que trata sobre a Ação Civil Pública com pedido de liminar apresentado contra a EMBRAPA é só uma mostra do que vem acontecendo em todo o país.

Igualmente, outra prática proliferada nos últimos anos tem sido a elaboração de Protocolos Autônomos de Consulta com os quais os povos indígenas, as comunidades quilombolas e as populações tradicionais propõem instrumentos concretos para garantir os seus direitos de serem consultados, além de indicar a forma como querem realizar a

⁵⁷ ROJAS, Biviany; MAGAMI, Erika & MAGALHÃES, Rodrigo. *Direto a consulta e consentimento de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais*. São Paulo, 2016.

⁵⁸ CHIRIF, Alberto. "Los 20 años del convenio 169. ¿Algo que celebrar?". In *Revista Ideele*. [online]. Lima n.250. mayo, 2015.

consulta. Existem hoje em dia vários Protocolos de consulta em todo o país, porém, gostaria de assinalar especificamente três destes Protocolos, escolhidos não somente por terem sido realizados por grupos localizados no município de Santarém que se opunham diretamente à construção do Porto de Maicá, como também por demonstrarem a abrangência que a Convenção nº 169 da OIT chega a ter.

Em primeiro lugar, temos “Protocolo de consulta dos povos indígenas Munduruku e Apiaká do Planalto Santareno”, realizado pelas associações indígenas das cinco aldeias que se encontram localizadas na região do planalto santareno. Ao se localizarem próximas ao lago de Maicá, estas aldeias indígenas se viram na necessidade de realizar um Protocolo de consulta que pudesse ser acionado frente aos grandes empreendimentos planejados para a região. O Protocolo de consulta foi apresentado em um dos auditórios da UFOPA, no dia 06 de março de 2017. Tive a oportunidade de assistir à apresentação e escutar como, nas falas dos indígenas, se fazia evidente que a mais imediata preocupação das aldeias girava em torno ao projeto de construção do Porto de Maicá, principalmente devido ao impacto que iria a sofrer a atividade pesqueira.

Em segundo lugar, o Protocolo de consulta da Colônia de pescadores de Santarém, a Z-20. Dito Protocolo é interessante posto que, *stricto sensu*, a Colônia não se qualificaria como um povo indígena ou tribal; porém, como tratamos no capítulo anterior, na Z-20 agrupam-se indígenas, quilombolas e moradores pertencentes às comunidades ribeirinhas em geral, o que cria uma identidade de grupo bastante interessante que os levou a acionar a Convenção nº 169 da OIT. O referido Protocolo foi apresentado oficialmente durante a assembleia anual da Z-20 realizada todos os 29 de junho, dia de São Pedro Pescador. Neste protocolo, segundo eles:

Os pescadores da região do lago do Maicá e do rio Ituqui decidem sobre como querem ser consultados em relação à construção portos graneleiros no Maicá e também sobre outras obras que possam ter impacto em suas vidas, e seus territórios e na sustentabilidade da atividade pesqueira. (Protocolo de consulta da Z-20)⁵⁹

⁵⁹ <<https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/z-20-lanca-protocolo-de-consulta-sobre-projeto-de-construcao-de-portos-no-lago-do-maica.ghtml>>. Acesso em: 01/12/17

Finalmente, o “Protocolo de consulta quilombola” realizado pela FOQS com o apoio logístico da ONG Terra de Direitos⁶⁰. Este foi o primeiro Protocolo a ser elaborado na região, além de ser o primeiro Protocolo de consulta quilombola a ser elaborado em todo o país. Este foi realizado por meio de oficinas internas em cada uma das doze comunidades e por meio de assembleias gerais nas quais finalmente se conseguiu aprovar a versão final do Protocolo.



Figura 14: Protocolo Autônomo de Consulta quilombola realizado pela FOQS. Fonte: Terra de Direitos.

Não se pretende aqui, de forma alguma, transmitir a ideia de que tanto a consulta prévia quanto os Protocolos Autônomos de Consulta são ferramentas infalíveis, que necessariamente garantirão a defesa dos direitos diferenciados das distintas populações implicadas. São bastante conhecidos os mecanismos legais existentes com os quais se dificulta a aplicação da consulta prévia, assim como é o uso da suspensão de liminar e antecipação de tutela, por citar um caso em específico⁶¹. Por sua parte, o peso jurídico dos próprios Protocolos pode ser facilmente questionado já que nada garante que o Estado reconheça dita documentação como válida.

Porém, apesar disso, não restam dúvidas de que a luta dos povos pela defesa dos seus direitos diferenciados, pelo respeito à Convenção nº 169 da OIT, e pela criação de Protocolos Autônomos de Consulta, termina sendo, não somente um forte instrumento de pressão, se não que também uma forma mediante a qual as próprias organizações

⁶⁰ A Terra de Direitos é uma organização de Direitos Humanos, fundada em Curitiba no ano de 2002, que atua na defesa, na promoção e na efetivação de direitos, especialmente os econômicos, sociais, culturais e ambientais (Dhesca).

⁶¹ OLIVEIRA, Rodrigo & VIEIRA, Flávia. “Suspensão de liminar e usinas hidrelétricas: a flexibilização do licenciamento ambiental por via judicial” In: _____. *Ocekadí: Hidroelétricas, conflitos socioambientais e resistência na bacia do Tapajós*. Formato digital, 2016.

representativas terminam se fortalecendo. Esse foi o caso da FOQS, que diante das adversidades e dos temores gerados frente ao projeto de construção do Porto se viu na necessidade de aumentar a sua capacidade de articulação e mobilização, levando a cabo ações concretas contra a realização do referido empreendimento portuário.

5.2 Irregularidades no EIA/RIMA

Ainda sobre o EIA/RIMA, o artigo nº 5 da resolução nº 001/86 do CONAMA assinala algumas das diretrizes gerais que estes estudos teriam de seguir, dentre as quais se encontram a observação de todas as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, a identificação e avaliação dos impactos ambientais a serem gerados nas fases de implantação e operação da atividade, e a definição dos limites das áreas geográficas a serem direta ou indiretamente afetadas pelos impactos. Dentre estas últimas podem-se encontrar três diferentes tipos de Áreas de Influência, as quais serão explicadas em breve.

Por sua parte, o artigo nº 6 da citada resolução estipula que o EIA/RIMA deveria desenvolver no mínimo as seguintes atividades: em primeiro lugar, o diagnóstico ambiental da área de influência do projeto, sendo considerados aqui os meios físico, biológico e socioeconômico; em segundo lugar, as análises dos impactos ambientais do projeto, assim como também as suas alternativas através da identificação e previsão dos prováveis impactos relevantes, sendo analisados os impactos tanto positivos quanto negativos; em terceiro lugar, a definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos; e em quarto lugar, a elaboração de um programa de acompanhamento e monitoramento destes impactos.

São, pois, vários e variados os pontos abordados dentro do EIA/RIMA, fato pelo qual não seria possível realizar uma análise detalhada de cada um dos tópicos presentes no estudo. Por isso, considerando a natureza das questões que vem sendo abordadas no presente trabalho, e ao se tentar aqui, de maneira mais específica, apontar algumas das irregularidades do EIA/RIMA denunciadas pelos grupos articulados em torno à luta contratária à construção do Porto da EMBRAPS, se tomará exclusivamente como objeto de análise os “diagnósticos do meio socioeconômico”. Nessa parte do estudo é possível encontrar uma vasta quantidade de informação que trata sobre os mais diversos temas relacionados aos aspectos econômicos e sociais do município de Santarém. Dentre algumas dessas informações se encontram, por exemplo, dados recolhidos sobre o nível de escolaridade da região, dados demográficos, análises sobre as infraestruturas e serviços, dados sobre os principais produtos das lavouras, etc.

Considerando o “diagnóstico socioeconômico” apresentado no EIA/RIMA, e levando em conta os dados previamente apresentados aqui sobre os efeitos do empreendimento, resulta importante analisar a maneira em que se fez referência às comunidades quilombolas da região. De fato, o referido estudo passou a defender uma tese na qual se afirmava que a construção do Porto da EMBRAPPS “não apresentaria elementos que possam causar danos socioambientais diretos nestas comunidades (quilombolas)” (RIMA, 2015:41).

Desde meu ponto de vista, esta afirmação representa por si só uma primeira irregularidade dentro do EIA/RIMA, demonstrando clara falta de diálogo entre os profissionais contratados para elaborar o estudo e os representantes das comunidades quilombolas. Evidentemente não teria sido possível subscrever uma afirmação desse tipo se houvesse interesse por parte da FADESP de ouvir o que as comunidades, por meio dos seus representantes, tinham a dizer. Desde o princípio, estas estiveram cientes dos efeitos negativos que a construção do Porto de Maicá poderia gerar nas suas vidas, como tem-se podido observar por meio de todos os depoimentos até aqui citados.

Segundo consta no EIA, representantes da FADESP chegaram a encaminhar, no dia 27 de junho de 2014, um Ofício para a FOQS, no qual se informava sobre os estudos socioeconômicos que vinham sendo realizados como parte do EIA/RIMA do Porto da EMBRAPPS. Por meio deste Ofício se solicitou também uma:

Reunião com as lideranças da FOQS para apresentação dos trabalhos e **ouvir a Federação sobre a autorização necessária para atividades no bairro Pérola de Maicá. No ofício, solicitava-se autorização para entrada na área quilombo Arapemã e demais documentos** (relatório técnico de Identificação e Delimitação-RTID da Comunidade Quilombola do Pérola do Maicá, memorial descritivo da área, certidão da Fundação Palmares, documentação dos herdeiros e termo de reconhecimento) referentes ao processo de reconhecimento do Bairro como território quilombola dos remanescentes do Arapemã. (EIA, 2016:587- grifos meus.)

No EIA se indica que no dia da reunião as lideranças da FOQS “informaram que não participariam da pesquisa socioeconômica para o EIA/RIMA do empreendimento porque entendiam que seus direitos básicos não estavam sendo respeitados” (EIA, 2016:588). Como pode-se apreciar no trecho do EIA citado no parágrafo anterior, fica

evidente que os técnicos da FADESP não marcaram a reunião para *ouvir* aquilo que os representantes da Federação tinham a dizer sobre o Porto; o que eles simplesmente queriam *ouvir* dos representantes da FOQS era uma autorização que lhes permitisse entrar a realizar atividades dentro do território quilombola ao qual estavam querendo ter acesso.

Em conversações posteriores que mantive com representantes da FOQS que estiveram presentes naquela reunião, fui comunicado de outra atitude que lhes incomodou, relacionada à maneira, classificada por eles como desrespeitosa, em que lhes foram solicitados uma série de documentos que carregam um valor simbólico significativo. A documentação que foi requerida pela FADESP está, pois, estreitamente ligada a um demorado e complicado processo burocrático que a FOQS e as demais associações quilombolas vem travando com o objetivo de obter a titulação dos diferentes territórios quilombolas; estes processos demoram anos e, inclusive, podem durar décadas, e frente a isso é possível imaginar o mal-estar gerado frente à aberta solicitação de toda essa documentação por parte de aqueles interessados em dar viabilidade a um projeto que atenta contra as próprias comunidades. Finalmente, acredito que a Federação quilombola tenha tomado a decisão de não participar da pesquisa socioeconômica por ter percebido com antecedência a tese da “não geração de danos socioambientais” por parte da EMBRAPAS, que terminou sendo incorporada à versão final do EIA/RIMA.

Dita ideia elaborada pela FADESP se sustentava, em parte, pelo fato de que supostamente não existiriam comunidades quilombolas dentro dos limites considerados para a Área Diretamente Afetada (ADA) e a Área de Influência Direta (AID). Isto levando em conta as três diferentes áreas de influência contempladas na resolução nº 001/86 do CONAMA, sendo estas a ADA, a AID e a Área de Influência Indireta (AII). Para os realizadores do EIA/RIMA, a ADA foi entendida como estritamente a área onde se localizaria o empreendimento e onde se instalariam as futuras estruturas do Terminal. Já a AID compreenderia, além da ADA, “a área urbanizada do município de Santarém e uma faixa ribeirinha do rio Amazonas com 3km de largura (...)” (EIA, 2016:115). E por último, a AII foi entendida como de uma abrangência espacial bastante maior e de caráter regional, sendo incluída dentro desta inclusive todo o tramo da BR-163 por onde passariam os caminhões carregados de grãos e cereais para a exportação vindos desde o Estado de Mato Grosso.

Porém, foi aberta uma grande polêmica ao redor dos limites destas três diferentes áreas de influência. Uma argumentação interessante foi incluída dentro da já assinalada Ação Civil Pública que o MPF/PA e pelo MPE/PA levantaram em conjunto contra a

EMBRAPS. Dita argumentação discutia a abrangência dos efeitos da construção do Porto de Maicá citando textualmente a resolução da Portaria Interministerial nº 60 do 24 de março de 2015, que trata sobre a construção de portos dentro da Amazônia Legal⁶². Segundo esta, ao serem construídos terminais portuários nessa região específica, devem ser considerados os efeitos destes empreendimentos em territórios quilombolas localizados dentro de um raio de até 10km. Dessa maneira, se contrariava a argumentação utilizada pela FADESP na elaboração do EIA/RIMA, para considerar a AID somente dentro de um raio de até 3km.

Além disso, é possível encontrar contradições entre o próprio EIA e o RIMA, sendo que por um lado o EIA, ao se referir à comunidade quilombola de Arapemã, indica:

No lado oposto do Rio Amazonas, a cerca de 4010 metros de distância do empreendimento, localiza-se o Território quilombola de Arapemã reconhecido no ano de 2004, o **qual merece algumas considerações por se situar na Área de Influência Direta** pela obra (...). (EIA, 2016:580 - grifos meus).

Já o RIMA, ao dar resposta à pergunta sobre se “*Existe área Quilombola ou Unidades de Conservação próxima da área da EMBRAPES?*”, assinala o seguinte, “Cabe destacar que o Terminal da EMBRAPES não apresenta elementos que possam provocar impactos socioambientais diretos no Quilombo de Arapemã, pois o citado território quilombola **está fora da Área de Influência Direta do empreendimento**” (RIMA, 2015:41 - grifos meus). Dita irregularidade no processo de licenciamento é realmente preocupante, posto que, como já se assinalou, o RIMA deveria ser o documento que sintetiza e resume as informações levantadas no EIA, porém termina agregando uma informação totalmente nova e oposta às informações anteriores.

Mas é possível dizer que a principal irregularidade, além de maior polemica, presente dentro dos “diagnósticos do meio socioeconômico” incluídos no EIA/RIMA, foi a invisibilização à qual foram sujeitas as comunidades quilombolas da região; isto pelo fato de que foi precisamente a não realização da consulta prévia a estas comunidades, intencionalmente invisibilizadas, o que terminou por suspender a construção do projeto portuário. Por meio das entrevistas realizadas pude perceber, nas falas dos meus

⁶²<http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Interministerial_60_de_24_de_marco_de_2015.pdf>. Acesso em: 30/07/17.

interlocutores, o peso daquele sentimento de não terem sido levados em conta e nem muito menos consultados sobre o projeto de instalação de um Porto que, ao ser construído, modificaria drasticamente as suas vidas ainda mais, uma vez que já vem sendo afetadas desde agora.

Uma entrevista em especial foi, para mim, bastante reveladora, e aconteceu na terça-feira 14 de fevereiro de 2017. Após termos visitado, junto com a equipe participante do projeto de pesquisa antes mencionado, duas comunidades quilombolas, o barco no qual viajávamos se dirigiu até os limites da comunidade quilombola de Saracura para passar a noite ali, pois no dia seguinte pretendíamos visitar essa e a comunidade vizinha de Arapemã. Nesse momento, duas lideranças da FOQS que viajavam conosco nos informaram que Dileudo, o presidente da Federação quilombola, tinha entrado em contato com eles, por meio de uma chamada telefônica via celular, para lhes informar sobre a sua localização. Naquele momento se encontrava em Saracura, onde iria pernoitar, para o dia seguinte poder dar continuidade à viagem que se encontrava realizando, na qual pretendia visitar todas as comunidades quilombolas de Santarém.

Obviamente ele, como presidente da FOQS, tinha pleno conhecimento da nossa viagem de pesquisa, a qual inclusive se realizou, como foi colocado anteriormente, junto com dois altos representantes da Federação, sendo estes o Hilário, atual presidente da associação comunitária do quilombo de Murumurutuba, e o Bena, ex-presidente da associação comunitária do quilombo de Tingu e atual representante da FOQS na Coordenação das Associações das Comunidades Remanescentes de Quilombo do Pará-MALUNGU. Mas Dileudo não sabia da nossa exata localização naquele momento, e ao ficar sabendo que o nos encontrávamos bastante próximo de Saracura, nos propôs uma reunião dentro de nosso barco. Meia hora depois da ligação, Dileudo chegou até nós numa pequena embarcação em companhia de mais um acompanhante, morador do quilombo de Saracura, que o acompanhou para dar maior segurança na viagem, pois o sol já havia-se posto há muito tempo e a escuridão no rio era quase total. Foi naquela reunião, improvisada e fora do roteiro, que pude aproveitar para conversar pessoalmente com Dileudo sobre o projeto de construção do Porto de Maicá, e ele, ao se referir ao EIA/RIMA apresentado pela EMBRAPAS, comentou: **“Nós não existimos, não existe comunidade aqui, não existe nada”**. (Entrevista realizada a Dileudo, 14 de fevereiro do 2017).

5.2.1 Diferentes tipos de invisibilização e identidades étnicas em jogo

Aquele tipo de apagamento das comunidades quilombolas ao qual Dileudo se referiu me fez pensar em três tipos diferentes de invisibilização postos em prática pela FADESP. Seguindo o raciocínio aqui proposto, para um primeiro grupo de oito das doze comunidades quilombolas agrupadas na FOQS, o processo de invisibilização teria sido total, ao ponto de nem sequer terem chegado a ser mencionadas no EIA/RIMA. Seis daquelas oito comunidades apagadas, repito, de maneira total, contavam inclusive com a Certidão de Autoreconhecimento emitida pela Fundação Cultural Palmares-FCP e com seus respectivos Relatórios Técnicos de Identificação e Delimitação-RTID concluídos. As outras duas comunidades quilombolas dentro deste primeiro grupo, sendo estas Patos do Ituqui e Surubiu-Açú, foram as duas últimas que passaram a integrar a FOQS, fato pelo qual ainda se encontram tramitando a obtenção da Certidão de Autoreconhecimento. No caso específico da comunidade de Patos do Ituqui, já existe o processo aberto para a emissão da Certidão por parte da FCP, e inclusive em fevereiro deste ano, durante a nossa visita à comunidade, nos foi informado sobre a presença de uma antropóloga do INCRA. Esta antropóloga se encontrava recolhendo informações para a realização do Relatório Antropológico a ser incluído no RDIT, elemento essencial dentro processo de titulação do território quilombola já iniciado naquela comunidade por dita autarquia.

Num segundo grupo podem-se encontrar às quatro comunidades quilombolas da FOQS restantes, as quais, por se encontrarem a uma distância muito próxima do lugar onde se pretende instalar o Porto, não puderam ser invisibilizadas totalmente pela FADESP, chegando a ser mencionadas, mesmo que algumas muito brevemente, dentro do EIA/RIMA. São elas a comunidade quilombola de Bom Jardim, localizada a 10,4 Km da ADA do projeto, na região de Maicá, no planalto santareno; a comunidade quilombola de Saracura, localizada a 7,5Km da ADA do projeto, na margem esquerda do Rio Amazonas, na região de Tapará; a comunidade quilombola de Arapemã, localizada numa ilha na margem esquerda do Rio Amazonas, na região de Uricurituba, a uns escassos 4km de onde tinha sido projetado o Terminal Portuário; e a comunidade quilombola de Pérola de Maicá, cuja organização é a Associação de Moradores Remanescentes do Quilombo de Arapemã Residentes em Maicá-AMRQARM, a qual se encontra num bairro localizado exatamente ao lado do bairro onde se planejava instalar o empreendimento (ver mapas da página 9).

A meu ver, as três primeiras comunidades quilombolas deste segundo grupo teriam sido vítimas de outro tipo de invisibilização, não total, porem sim parcial. Isto

porque, mesmo tendo sido mencionadas no EIA/RIMA, a saída que os técnicos da FADESP encontraram foi a de afirmar que o empreendimento não provocaria impactos socioambientais diretos sobre ditas comunidade. Isso sem deixar de levar em conta também as grosseiras incongruências observadas entre ambos documentos, os quais, como já foi assinalado, entraram em contradições ao incluir, por exemplo, num primeiro momento a comunidade quilombola de Arapemã como dentro da Área de Influência Direta do projeto para depois excluí-la da chamada AID.



Figura 15: Vista do centro de Santarém desde a comunidade quilombola de Arapemã (observe-se alguns prédios no fundo), as quais estão separadas por uma distância de aproximadamente 6km. A distância entre a boca do lago de Maicá e a comunidade de Arapemã é ainda mais curta, de aproximadamente 4km. Fonte: Acervo pessoal.

Por sua parte, a comunidade quilombola de Pérola de Maicá teria sofrido um terceiro tipo de invisibilização, neste caso não total nem parcial, mas sim forçada. Dita comunidade se encontra localizada na periferia da área urbana da cidade de Santarém, dentro bairro também chamado de Pérola de Maicá. Este, que apresenta características próprias de uma área rural, faz fronteira com o bairro de Área Verde, onde se planejava instalar o Porto da EMBRAPAS. Ambos bairros compartilham a rua Niterói (que finaliza no Lago de Maicá) como um dos seus limites, mas a comunidade quilombola de Pérola de Maicá foi catalogada no EIA/RIMA como fora da Área Diretamente Afetada pelo empreendimento. De qualquer forma, mesmo tendo ficado fora da ADA, esta comunidade teria que ter sido reconhecida como dentro da AID, o que também não aconteceu.

Ao se contar com a presença de uma comunidade quilombola localizada tão próxima de onde se planejava instalar o Terminal Portuário, a saída que os técnicos da FADESP encontraram para poder facilitar a viabilidade do projeto em questão foi a de

negar o componente étnico da mesma. Esta ação foi realizada sem dar importância à certidão de Autoconhecimento que a FCP outorgou à comunidade no ano de 2007. Cabe assinalar também que a comunidade quilombola de Pérola de Maicá já deu início ao processo de titulação do território quilombola junto ao INCRA, contando, inclusive, com boa parte do RTID já pronto.

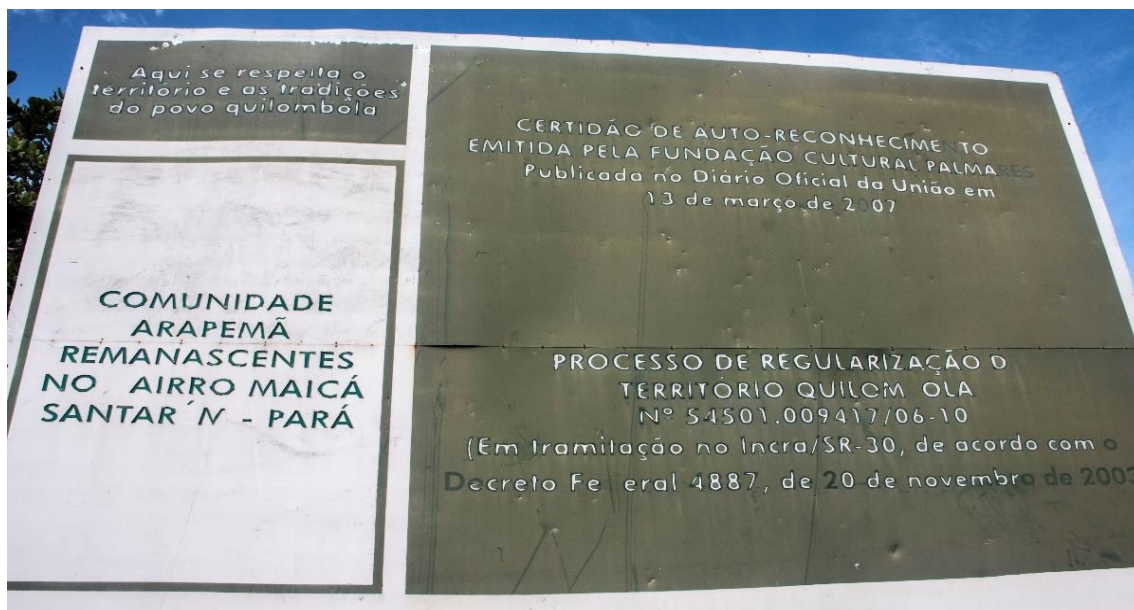


Figura 16: Placa que faz referência à obtenção da Certidão de Autoconhecimento obtida pela AMRQARM, no dia 01 de março de 2007, publicado no Diário Oficial da União em 13 de março de 2007. A placa se encontra colocada do lado de fora da sede da associação quilombola, no bairro Pérola de Maicá. Na placa também pode-se ler que o processo de regularização do Território Quilombola já se encontra em tramitação no INCRA/SR-30, com o nº 54501.009417/06-10, de acordo com o Decreto Federal 4887, de 20 de novembro de 2003. Por último, lê-se também, “**Aqui se respeita o Território e as tradições do povo quilombola**”. Fonte: Acervo pessoal.

Sem levar em conta a autoidentificação como critério fundamental para a definição de grupo, a qual se sustenta num arcabouço jurídico internacional, como já foi assinalado, mediante a Convenção nº 169 da OIT, o EIA deu a entender que a comunidade em questão, pelo fato de se encontrar numa área de periferia urbana, teria deixado de ser quilombola, como consta no próprio documento:

Ao abandonarem a ilha eles (os moradores agrupados na AMRQARM) deixaram o território quilombola para trás e passaram a viver de acordo com as regras sociais e políticas do município. **Mesmo se auto afirmando quilombolas, tendo formado uma associação, eles não atendem aos requisitos legais** estabelecidos no artigo nº 3 do Decreto nº 6.040, de fevereiro de 2017 (...). Diante do que diz a lei, a Fundação Cultural Palmares ao certificar o grupo de ex-moradores da ilha de

Arapemã, residentes no bairro Pérola de Maicá, desde 1980, área urbana da cidade de Santarém, como “comunidade remanescente de quilombo”, ela reconhece a identidade autoafirmativa do grupo, mas **não é legalmente possível designar a área ocupada por eles no bairro de Pérola de Maicá como sendo território quilombola, pois os mesmos não possuem formas próprias de organização social**, não ocupam e não usam aquele território e os recursos naturais como condição para a sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, **e nem utilizam conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição da cultura negra**, e vivem igualmente sob as mesmas determinações sociais, econômicas, culturais, políticas e religiosas que os outros munícipes moradores do bairro Pérola de Maicá. (EIA, 2016:586 - grifos meus).

O trecho extraído do EIA apresenta alguns dos argumentos utilizados pelos realizadores do EIA/RIMA para não reconhecer como território quilombola a área ocupada pela comunidade quilombola de Pérola de Maicá. Um deles faz referência aos requisitos legais estabelecidos no artigo nº 3 do Decreto nº 6.040, de fevereiro de 2007, que institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais⁶³. Porém, o não reconhecimento desta comunidade quilombola estaria indo contra o artigo nº 1 da Convenção nº 169 da OIT, a qual, como já foi assinalado, determina que a consciência da identidade indígena ou tribal deverá ser considerada como critério fundamental para determinar os grupos aos quais se aplicariam as disposições da referida Convenção.

Outro dos temas abordados no trecho do EIA aqui citado faz referência ao deslocamento realizado por grande parte das pessoas que hoje em dia são moradores do bairro de Pérola de Maicá e da comunidade quilombola ali localizada. Efetivamente, no passado muitos deles se viram obrigados a sair da ilha de Arapemã, o lugar onde tinham as suas residências. Este fato histórico nunca foi negado pelos integrantes da comunidade quilombola de Pérola de Maicá, os quais inclusive passaram a incluir uma referência a dito acontecimento no próprio nome da nova associação que fundaram e na qual passaram a ser organizar, a Associação de Moradores **Remanescentes do Quilombo de Arapemã Residentes em Maicá-AMRQARM**. Sabe-se que essa mudança para fora da ilha de

⁶³ <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm>. Acesso:21/09/17

Arapemã se deu no final dos anos 1980, e se deveu em grande parte ao fenômeno das chamadas “terras caídas” (já explicado ao detalhe), que foi muito intenso durante aqueles anos. Esta caída literal de grandes porções de terra obrigou a vários dos moradores de Arapemã a se deslocarem pela perda das suas casas, o que na verdade sempre formou parte da própria dinâmica da organização local das comunidades de toda a região da várzea. A novidade nesse caso em particular foi que, como bem relatou o Sr. Raimundo, de quem se incluíram alguns trechos das suas falas no capítulo anterior, a comunidade de Arapemã não contava com tantos lugares disponíveis para realocar a grande quantidade de famílias sem casa, devido ao aumento demográfico que a comunidade tinha registrado nas últimas décadas. Foi por isso que muitas famílias que perderam suas casas passaram a ocupar alguns lotes de terra disponíveis na periferia de Santarém, os quais foram cedidos pelo prefeito da época.

O deslocamento não teria porque ser um impedimento, como sutilmente se tenta colocar no EIA, para que o grupo instalado no bairro de Pérola de Maicá possa passar a orientar as suas ações coletivas à reafirmação da sua identidade étnica de comunidade quilombola frente ao Estado. De outra forma, estaria-se argumentando em favor de uma noção de identidade limitada exclusivamente pelas fronteiras territoriais do grupo, deixando-se de lado às noções orientadas por um entendimento no qual a identidade étnica é reafirmada socialmente e construída em base na crença de uma origem em comum e na orientação das ações coletivas (WEBER, 2000:270). No caso específico da comunidade quilombola de Pérola de Maicá, a presunção da origem comum evidentemente não se limitaria a seu passado recente ligado à comunidade quilombola de Arapemã. Através deste se remontaria a um passado muito mais distante, afirmando-se assim a existência de vínculos entre eles e os escravos que tempos atrás habitaram essa mesma região do Baixo Amazonas. Isto sem deixar de levar em conta que o passado ao qual se referem os membros desses grupos “não é o da ciência histórica, mas aquele em que se representa a memória coletiva” (POUTIGNAT&STREIFF-FENART,1998 *apud* O’DWYER, 2002:17).

A referida citação do EIA também diz respeito à “*perda da tradição da cultura negra*” que a comunidade quilombola de Pérola de Maicá teria sofrido, reforçando-se assim, por colocá-lo de alguma maneira, a sua “não autenticidade étnica”. Frente a esse argumento seria importante mencionar aqui a diferença existente entre a cultura como marcador de grupo e a cultura como limite do grupo (BARTH,2000). Precisamente a maioria dos problemas se iniciam quando se confundem ambos termos e se passa a

identificar os grupos étnicos como portadores de uma determinada cultura específica, sendo a etnicidade e a cultura duas noções distintas pensadas erroneamente de forma conjunta. A cultura, por sua parte, pode ser entendida como aquilo que o ser humano utiliza para interpretar e agir no mundo, não sendo intocável ou invariável ao se encontrar sempre em fluxo, numa variação contínua que se enriquece constantemente com a interação social. Alguns autores têm definido a cultura como algo que "se herda, usa, transforma, adiciona e transmite" (FIRTH *apud* HANNERZ, 1997:12), e é ali onde radica sua variabilidade e autenticidade. Precisamente Edward Sapir entendia a cultura como autêntica quando não era uma mera herança do passado passivamente aceita, precisando da participação criadora dos membros da comunidade (SAPIR, 1971:299).

Sobre o debate da etnicidade, alguns dos desdobramentos teóricos de Barth, especialmente aqueles que incluem as suas reflexões sobre os grupos étnicos (1969), nos ajudariam a desconstruir os argumentos de invisibilidade encontrados no EIA/RIMA. Para o autor, a prevalência dos grupos étnicos no tempo não é dada pela manutenção dos seus traços culturais, mas sim pela criação de *fronteiras* criadas e mantidas pelo próprio grupo, as quais perduram mesmo com a mudança de características culturais (BARTH, 2000). É importante esclarecer que a existência desses limites não impede a transposição das fronteiras sociais (que podem ter contrapartida territorial), podendo inclusive chegar a ser alterada a própria forma de organização do grupo. Por essas razões Barth também aponta a necessidade de tornar como foco central das investigações as fronteiras étnicas que definem o grupo, e não o conteúdo cultural por elas delimitado (BARTH, 2000:32), procurando conhecer, assim, os limites entre aqueles situados “dentro” e “fora” das mesmas.

É assim que a autoidentificação por parte do grupo passa a ocupar um lugar de destaque no reconhecimento étnico, sendo esse o processo mediante ao qual os integrantes do grupo criam seus próprios critérios de pertencimento, definidos por Barth como sinais diacríticos. É precisamente quando os grupos passam a se organizar em função do compartilhamento dos sinais diacríticos e de critérios de pertencimento, que se constituem os grupos étnicos assim definidos por Barth. Nas próprias palavras do autor:

Não importa quão diferentes sejam os membros em termos do seu comportamento, se eles dizem que são A, em contraste com outra categoria B, desejam ser tratados e ter seu comportamento interpretado e julgado como próprio de A e não de B. (BARTH, 2000:33).

Como se pode observar, os conceitos e as interpretações antropológicas utilizadas para se referir aos grupos étnicos distam muito daquelas noções empregadas pelos realizadores do EIA/RIMA. Se comparamos a caracterização da comunidade quilombola de Pérola de Maicá no “diagnóstico do meio socioeconômico”, elaborado pela FADESP, com o Relatório Antropológico de identificação da AMRQARM, elaborado em 2011 como parte do RTID levado a cabo pelo INCRA, verificamos imediatamente essas divergências, também implicadas nos diferentes formatos e propósitos aos que se aplicam esses documentos. No diagnóstico do meio socioeconômico foram definidos critérios considerados pelos próprios realizadores do estudo como socialmente significativos e necessários para que a comunidade quilombola de Pérola de Maicá não pudesse ser “legalmente” reconhecida como quilombola. Vale assinalar que os técnicos da FADESP não mantiveram contato com a comunidade e tampouco com os integrantes da AMRQARM. No Relatório Antropológico observa-se a intenção de entender os motivos pelos quais os integrantes dessa comunidade buscaram o reconhecimento como quilombolas, e a ausência de questionamentos sobre a legalidade ou não desta ação. O relatório foi elaborado a partir do contato direto com os integrantes da referida associação, e de informações coletadas no campo⁶⁴.

Evidentemente, abordagens tão distintas chegaram a resultados completamente diferentes. Por um lado, o “diagnóstico do meio socioeconômico” incluído no EIA/RIMA nega a identidade quilombola da comunidade em questão. Por outro lado, o Relatório Antropológico do INCRA, não negou nem afirmou a identidade étnica deste grupo, mas sim relatou as identificações assinaladas pelos integrantes do mesmo. Precisamente este último foi elaborado por uma antropóloga, que parece defender, pelo que se lê no referido laudo, um posicionamento semelhante ao seguinte:

O antropólogo não deve revestir-se de uma autoridade acadêmica que supostamente o capacita a informar ou mesmo negar a identidade de grupos étnicos (...), pois indubitavelmente, em última análise, cabe aos próprios membros dos grupos étnicos se autoidentificarem e elaborarem seus próprios critérios de pertencimento e exclusão, mapeando

⁶⁴ Relatório Antropológico de Identificação dos Remanescentes do Quilombo de Arapemã Residentes no Maicá elaborado pela antropóloga Patrícia Portela Nunes no ano de 2011 como parte do RTID incluído dentro do processo de titulação daquele território quilombola que se encontra em tramitação dentro do INCRA/SR-30, com o protocolo nº 54501.009417/06-10

situacionalmente as suas fronteiras étnicas. (...). Ao antropólogo cabe, pois, o papel de identificar a estruturação interna do grupo e os seus processos sociais interativos, isto é, não definir, mas contextualizar o grupo, utilizando como parâmetro as classificações e categorias nativas de autoidentificação. (BRASILEIRO& SAMPAIO, 2002:91,92).

Passaram-se quase trinta anos desde a aprovação do artigo nº 68 do ADCT, pelo que não é possível continuarmos mantendo uma ideia desfasada e cristalizada do termo *quilombo*, mais orientado ao passado do que ao presente. Como Alfredo Wagner (2002) apontou, é momento de passar a pensar não tanto em termos do que o quilombo foi, e sim no que o quilombo é hoje em dia. Passar a pensar como se deram os processos no quais se formaram ditas identidades, que abriram a possibilidade desses grupos alcançarem novas potencialidades para encaminhar e constituir o curso das suas próprias vidas. Nesse sentido, situações reais e concretas, como a assinalada recentemente, tem demonstrado que, mesmo com as limitações que não deixam de se fazerem presentes, a ciência antropológica pode ser de fato utilizada como um “instrumento de reconhecimento público de direitos constitucionais” (O’DWYER, 2002:21). Esse é um dos motivos pelos quais a liberdade da prática antropológica no país vem sendo seriamente ameaçada, acredito eu, por ter-se mostrado prejudicial aos interesses específicos de certos setores que saíram fortalecidos diante do recente reordenamento do cenário político nacional. Prova clara disso é a Comissão Parlamentar de Inquérito- CPI FUNAI/INCRA 2, cujo Relatório foi votado e aprovado no dia 18 de maio de 2017, indiciando 21 antropólogos e antropólogas acusados de “fraudes” e “falsidades ideológicas” na defesa dos direitos do reconhecimento étnico de quilombolas e indígenas⁶⁵.

⁶⁵ <<http://www.portal.abant.org.br/index.php/destaque/1186-cpi-funai-e-incra>>. Acesso:29/09/17

6. Considerações finais

No transcurso do presente trabalho procurei demonstrar como grandes empreendimentos podem produzir efeitos sociais significativos, mesmo sem ter dado início às suas obras de instalação. Por meio de uma análise detalhada do projeto de construção do Porto de Maicá, de uma longa interlocução mantida com as lideranças da FOQS, da visita às comunidades quilombolas da região, foi possível identificar uma série de efeitos sociais que as afetaram. Um destes, tal vez o mais expressivo, foi o sentimento de temor que proliferou devido às incertezas sobre as possíveis consequências que a construção do porto poderia ocasionar. Essas consequências, como pretendi demonstrar ao longo do trabalho, não se reduziram simplesmente às questões ecológicas e ambientais, mas abarcaram toda uma ampla gama de cenários adversos relacionados às questões econômicas e sociais.

Vimos que o projeto de construção do Porto também gerou, por meio do seu respectivo processo de licenciamento ambiental, outras consequências entendidas como negativas por estes grupos. Exemplo disso foi o “apagamento” que denunciaram ter sofrido como comunidades quilombolas ao serem invisibilizadas de diferentes maneiras nos documentos elaborados como parte do procedimento administrativo de licenciamento ambiental. A partir da análise do EIA-RIMA foi possível identificar outras irregularidades que atestam a maneira em que são feitos estes tipos de estudos, orientados na maioria das vezes para assegurar a viabilidade dos empreendimentos em lugar de procurarem assinalar as suas possíveis consequências reais.

Finalmente, outra consequência observada poderia, inclusive, ser considerada como positiva. Ela se refere ao fato da FOQS ter passado a lutar pelo reconhecimento do seu direito à consulta prévia, livre e informada, contemplada na Convenção nº 169 da OIT, saindo dessa maneira fortalecida do processo de luta pelo reconhecimento étnico. A Justiça brasileira, num caso representativo de judicialização do direito à consulta prévia, passou a respaldar esse direito em diferentes instâncias, tendo chegado inclusive a suspender o licenciamento ambiental do referido projeto, e, por conseguinte, o próprio projeto em si, até ser efetivamente realizada a consulta às comunidades quilombolas e a todas as populações tradicionais da região. Dessa maneira, a raiz de uma situação adversa, conseguiu-se estabelecer um precedente importante no que diz respeito à defesa dos direitos diferenciados das populações quilombolas do país.

São estes tempos difíceis para todos, mas em especial para as populações indígenas e para os povos tradicionais, que já vinham sofrendo ameaçadas, mesmo durante governos de caráter mais progressistas, às suas condições de existência. Como apontou Maybury-Lewis:

Não importa que as populações indígenas (ou tradicionais) sejam grandes ou pequenas, que sejam ubíquas ou distantes, que vivam em países dominados por regimes de direita ou esquerda, pois são exortadas ou forçadas a abandonar suas culturas em nome do desenvolvimento nacional. (MAYBURY-LEWIS,1983:110)

Foi precisamente a natureza desenvolvimentista do projeto de construção do Porto da Maicá outro aspeto que o presente trabalho também pretendeu colocar em evidência. Diante do reconhecimento constitucional dos direitos diferenciados das populações tradicionais, valendo-se do discurso propriamente desenvolvimentista em que se sustentam a maioria destes grandes projetos de infraestrutura, a EMBRAPA, num claro ato de rejeição às condições de existência daqueles povos entendidas como “contrastivas à modernidade”, de maneira implícita deu a entender que “o sofrimento que por acaso possa ser infligido a tais povos e populações seria, em parte, justificável” (O'DWYER, 2013:128).

Assim, considero que o caso especificamente aqui tratado pode ser entendido, salvando as suas especificidades, como um retrato do que vem sendo observado em vários embates que nos últimos anos têm-se acentuado com maior força entre a instalação grandes projetos e as populações tradicionais de todo o país. De igual maneira, o caso aqui tratado mostra também algumas das possíveis formas de resistência e articulação encontradas pelas organizações destes povos, que se recusam a abrir mão dos direitos por eles conquistados através de muita luta.

Bibliografia

- ALMEIDA, Alfredo Wagner B. "Os Quilombos e as novas etnias". In: _____. *Quilombos: identidade étnica e territorialidade*. Rio de Janeiro: FGV, 2002. pg.43-82.
- BARTH, Fredrik. "Os grupos étnicos e suas fronteiras". In: _____. *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Tradução: John Cunha. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000 [1969]. pg. 25-67.
- BARROSO HOFFMANN, Maria. "A produção social do desenvolvimento e os povos indígenas: Observações a partir do caso norueguês". In: _____. *Revista Mana: Estudos de Antropologia Social*. [on-line]. Rio de Janeiro.v.17, nº 3. pg.519-547, out. 2011.
- BENSA, Alban. "Da micro-história a uma antropologia crítica". Tradução: Dora Rocha. In: _____. REVEL, Jaques (org.). *Jogos de escalas. A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.
- BENSA, Alban. *Después de Lévi-Strauss. Por una antropología de escala humana, una conversación con Bertrand Richard*. Tradução de Liliana Padilla Villagómez. Mexico D.F: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- BRASILEIRO, Sheila & SAMPAIO, José Augusto. "Sacutiaba e Riacho de Sacutiaba: uma comunidade negra rural no oeste baiano". In: _____. *Quilombos: identidade étnica e territorialidade*. Rio de Janeiro: FGV, 2002. pg.83-108.
- BRONZ, Deborah. *Nos bastidores do licenciamento ambiental: uma etnografia das práticas empresariais em grandes empreendimentos*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2016.
- ESTEVA, Gustavo. "Desenvolvimento". In: _____. SACHS, Wolfgang. *Dicionário do Desenvolvimento: guia para o conhecimento como poder*. Petrópolis: Vozes, 2000. pg. 59-84.
- ESCOBAR, Arturo. "El desarrollo y la antropología de la modernidad". In: _____. *La invención del Tercer Mundo: Construcción y desconstrucción del desarrollo*. Traducción: Diana Ochoa. Caracas: Fundación imprenta Ministerio de Cultura, 2007. pg. 19-46.
- FELDMAN-BLANCO, Bela. "Introdução". In: _____. FELDMAN-BLANCO, Bela (org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas-métodos*. São Paulo: Global, 1987.

- FERGUSON, James. “La Maquinaria Antipolítica. Desarrollo, despolitización y poder burocrático en Lesoto”. In: _____. GALÁN, Beatriz Pérez. *Antropología y desarrollo*. Madrid: Editorial La Catarata, 2012. pg.239-257.
- FOUCAULT, Michel. “Verdade e poder”. In: _____. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1984. pp. 4-12.
- FUNES, Eurípides A. ““Nasci nas matas, nunca tive senhor”- História e memória dos mocambos do Baixo Amazonas”. In: _____. REIS, João Jose; Gomes, Flavio (org.). *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- GEERTZ, Clifford. Uma descrição densa: Por uma teoria interpretativa da cultura. In: _____. *A Interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1989. pg. 3-24.
- GLUCKMAN, Max. “Análise de uma situação social na Zululândia moderna”. In: _____. FELDMAN-BLANCO, Bela (org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas- métodos*. São Paulo: Global, 1987 [1958].
- GOFFMAN, Erving. *Comportamento em lugares públicos. Notas sobre a organização social dos ajuntamentos*. Tradução: Fabio Rodrigues Ribeiro da Silva. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2010.
- HANNERZ, Ulf. "Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional". In Revista *Mana: Estudos de Antropologia Social* [on-line]. Rio de Janeiro. nº 3, pg.7-39. 1º semestre, 1997.
- JOSEPH, Isaac. *Erving Goffman e a microssociologia*. Tradução: Cibele Saliba Rizek. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.
- LEACH, Edmund R. “Introdução”. In: _____. *Sistemas Políticos da Alta Birmânia*. São Paulo: EDUSP, 1996 [1954]. pg. 65-80.
- LIMA, Deborah. “Introdução: Apresentação do estudo”. In: _____. LIMA, Deborah (Org.). *Diversidade socioambiental nas Várzeas dos rios Amazonas e Solimões: Perspectivas para o desenvolvimento da sustentabilidade*. Manaus: IBAMA/ProVárzea, 2005. pg.11-36.
- MALHEIROS, Márcia. “Caboclos do Sítio, Pretos do Murumuru”: etnicidade, território e organização social em uma comunidade afro-amazônica. Projeto de Identificação Territorial de Comunidades Quilombolas de Santarém- Oeste do Pará. Santarém, 2010.
- MAYBURY-LEWIS, David. "Vivendo Leviatã: Grupos Étnicos e o Estado". In: _____. OLIVEIRA, Roberto Cardoso de (Dir.) *Anuário Antropológico 83*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Edições UFC, 1983. pg. 103 – 118.

- O'DWYER, Eliane C. "Os Quilombos e as práticas profissionais dos antropólogos". In: _____. *Quilombos: identidade étnica e territorialidade*. Rio de Janeiro: FGV, 2002. pg.13-42.
- O'DWYER, Eliane C. "A construção da Várzea como problema social na Região do Baixo Amazonas". In: _____. LIMA, Deborah (Org.). *Diversidade socioambiental nas Várzeas dos rios Amazonas e Solimões: Perspectivas para o desenvolvimento da sustentabilidade*. Manaus: IBAMA/ProVárzea, 2005. pg.207-264.
- O'DWYER, Eliane C. "Desenvolvimento e povos tradicionais". In: _____. *Dicionário temático desenvolvimento e questão social: 81 problemáticas contemporâneas*. São Paulo: Anna Blume, 2013. pg.123-129.
- POLANYI, Karl. *A grande transformação. As origens da nossa época*. Tradução: Fanny Wrobel. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000.
- RIBEIRO, Gustavo Lins. "Quanto maior melhor? Projetos de grande escala: Uma forma de produção vinculada à expansão de sistemas econômicos". In: _____. OLIVEIRA FILHO, J.P.; COHN, C. (Orgs.). *Belo Monte e a questão indígena*; Brasília:ABA Publicações, 2015. pg. 50-69.
- ROJAS, Biviany; MAGAMI, Erika & MAGALHÃES, Rodrigo. *Direto a consulta e consentimento de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais*. São Paulo, 2016.
- SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. Coleção Amazônica. Serie José Veríssimo. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, Serv. De publicações [e] Univ. Federal do Pará, 1971.
- SAPIR, Edward. "Cultura autêntica e espúria". In: _____. *Comunicação, linguagem, cultura*. São Paulo: Escola de comunicações e artes, 1971. pg.282-312.
- VAN VELSEN, J. "Análise situacional e o método de estudo de caso detalhado". In: _____. FELDMAN-BLANCO, Bela (org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas-métodos*. São Paulo: Global, 1987 [1967].
- VAINER, Carlos B. "Conceito de "atingido": Uma revisão do debate". In: _____. Franklin Daniel Rothman. (org.). *Vidas Alagadas- conflitos socioambientais, licenciamento e barragens*. 1ed. Viçosa: UFV, 2008, pg. 39-63.
- WEBER, Max. "Relações comunitárias étnicas". In: _____. *Economia e sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva*. Volume 1. Tradução: Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa. Brasília DF: Editora da UnB, 2000.