



FOTO: Andressa Zumpano.

Nas rotas dos conflitos

Diana Aguiar¹

*Povo Munduruku diz: Não à Ferrogrão!
China: a soja que você compra tem sangue indígena. No Tapajós não passará.
Água é vida.²*

A bacia do Tapajós, região de ocupação ancestral do povo indígena Munduruku, tornou-se alvo de inúmeros projetos logísticos nos últimos anos. Quase paralelos estão a BR 163 (e seu projeto inconcluso de pavimentação) e os projetos de ferrovia (Ferrogrão) e hidrovía (Teles Pires-Jurueña-Tapajós). O entroncamento dessas vias

se concentra no entorno da cidade de Itaituba, onde alguns terminais portuários já despontam e outros estão projetados para a margem do rio. Diversas empresas transnacionais de comercialização de *commodities* agrícolas (as chamadas *tradings*) – tais como as norte-americanas Bunge (em associação com a Ammagi) e Cargill

1 Membro do Grupo Nacional de Assessoria (GNA) da FASE (Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional) e Doutora em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR / Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

2 Dizeres de uma faixa empunhada por guerreiros Munduruku bloqueando a realização de Audiência Pública da Ferrogrão em Itaituba, em dezembro de 2017, em razão da não realização de Consulta Prévia.

e a francesa Louis Dreyfus Commodities – compraram terrenos cujos títulos apresentam indícios de grilagem, alimentando a especulação, bem como os conflitos pela terra na região³.

Mas não é somente sobre o Tapajós que incidem projetos de corredores logísticos, que implicam na apropriação privada da terra em territórios indígenas e de ocupação tradicional e camponesa. Corredores projetados, como a Ferrovia Paraense S.A. – que visa a conectar o Nordeste do Mato Grosso e Sudeste do Pará ao complexo portuário de Barcarena –; corredores em construção, como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) – que visa a conectar

de expansão da soja no Oeste da Bahia ao novo Porto Sul em Ilhéus –; ou corredores em expansão, como a Ferrovia Norte-Sul – em seu trecho até Açailândia (no Maranhão), onde se integra com a Ferrovia Carajás para chegar até o porto de Itaqui em São Luís – estão entre as vias prioritárias às agroestratégias⁴. Em comum, a intenção de conexão entre as principais fronteiras agrícolas do Cerrado – no Norte do Mato Grosso e no MATOPIBA – e os portos do chamado Arco Norte⁵.

A lógica impulsionadora é encontrar rotas mais rápidas entre as zonas de expansão dos monocultivos e o novo destino prioritário da soja, a China. A transformação

Elaboração da autora com dados da ANTAQ (2018)

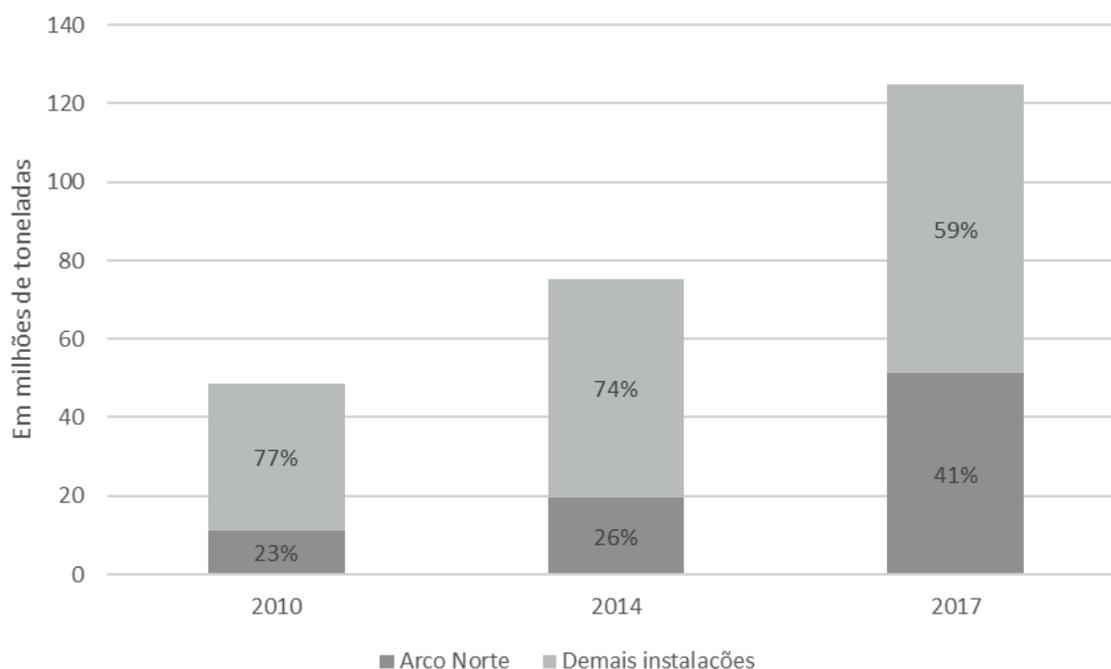


Gráfico 1 – Expansão do volume de soja e milho exportado pelos portos do Arco Norte em relação ao total das instalações portuárias (em milhões de toneladas – 2010, 2014, 2017)

uma mina de ferro em Caetité e as zonas na geografia da produção e circulação da

3 Para mais a respeito desse processo, ver AGUIAR, D. A Geopolítica de Infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia brasileira. Rio de Janeiro: FASE e Action Aid, 2017.

4 ALMEIDA, A. W. B. DE. Agroestratégias e desterritorialização: direitos territoriais e étnicos na mira dos estrategistas dos agronegócios. In: Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010. p. 101-144.

5 De acordo com o Portal da Estratégia, do Ministério da Infraestrutura, “O Arco Norte é um plano estratégico que compreende portos ou estações de transbordos dos estados de Rondônia, Amazonas, Pará, Amapá e Maranhão. A região é vista como fundamental para parte do escoamento dos grãos de Mato Grosso”. Disponível em <http://portaldaestrategia.infraestrutura.gov.br/spntt/288-arco-norte-1.html> - acesso em 14/03/2019.

soja em uma era de ascensão chinesa é tão acelerada que estamos testemunhando um processo emergente de redesenho das rotas comerciais de *commodities* agrícolas no país. A escalada desse processo é tal que, em cerca de sete anos, o volume de soja e milho exportado pelos portos do Arco Norte, em relação ao total das instalações portuárias do país, aumentou de 23% em 2010 para 41% em 2017 (ver gráfico 1). Portos tradicionais e com rotas consolidadas do Centro-Sul do país – tais como

diu consideravelmente (58% entre 2010 e 2017) e está entre os que movimentam maior volume de soja na região. Os portos de Barcarena apresentam o maior salto. Não figuravam sequer entre os portos de movimentação de carga de soja em 2010. Entre 2014 e 2017, a movimentação desses portos cresceu impressionantes 432%. Juntos passaram a constituir o maior espaço logístico para exportação de soja do Arco Norte. Vale lembrar que, dentre as cargas que por ali passam, estão aquelas

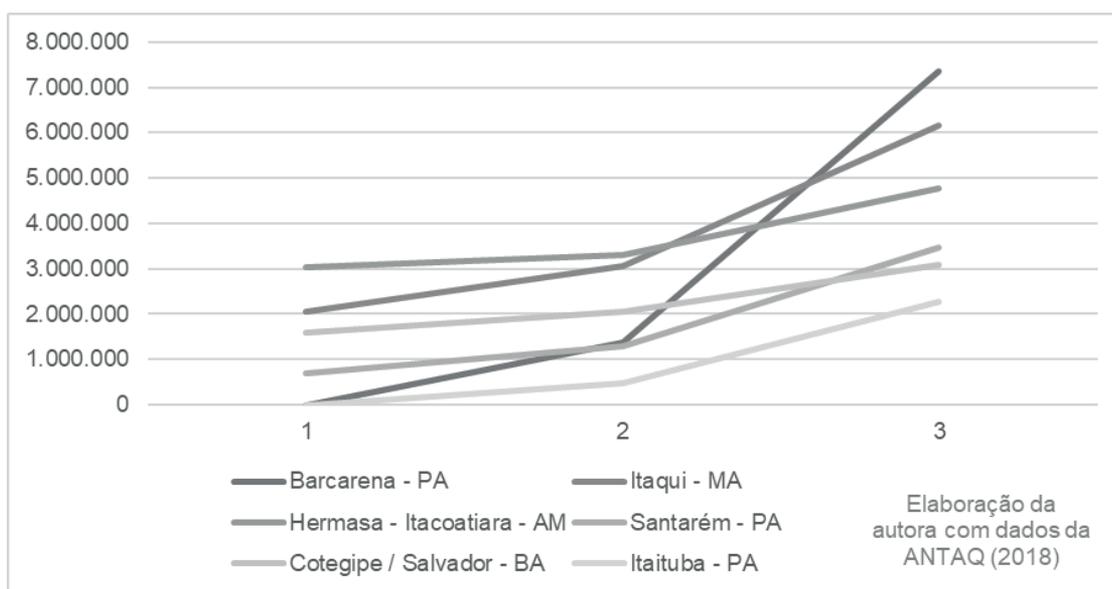


Gráfico 2 - Expansão do volume de soja e milho exportado pelos principais portos do Arco Norte (em milhões de toneladas - 2010, 2014, 2017)⁶

Santos e Paranaguá – seguem crescendo em números absolutos, mas, em termos relativos, perdem espaço para os portos que viabilizam a “saída pelo Norte”.

Dentre os portos do Norte e Nordeste do país, alguns tiveram expansão especialmente alta no período. Por ser um corredor mais consolidado (começou a operar no final dos anos 1990), o porto da Ammagi em Itacoatiara (Terminal Hermasa) não foi o porto que mais se expandiu na última década, mas ainda assim se expan-

que embarcam em barcas nos terminais de Itaituba e são transferidas para navios oceânicos em Barcarena.

A movimentação do porto de Santarém, de onde partem navios oceânicos diretamente para exportação, cresceu quase 400% entre 2000 e 2017. O porto de Itaquí em São Luís cresceu quase 200% e o porto de Salvador 95% no mesmo período. Desde o estabelecimento do primeiro porto (Bunge+Amaggi) em 2014 até 2017, os portos de Itaituba cresceram 383% em movimen-

⁶ No gráfico, Barcarena se refere aos portos de Vila do Conde (Companhia das Docas do Pará), Terfron (Bunge e Ammagi) e Ponta da Montanha (ADM) somados; Itaituba se refere às estações de transbordo de carga Terfron (Bunge e Ammagi) e Hidrovias do Brasil. Ver: ANTAQ. Anuário Estatístico 2017. Brasília: fevereiro de 2018

tação de soja (ver gráfico 2).

Essa expansão frenética tem como espelho as ameaças e invasões aos territórios e modos de vida que se encontram na rota da soja. Não é casual que a partir da cartografia dos conflitos no campo, Porto-Gonçalves et al⁷ demonstrem que justamente as áreas de maior violência e conflito nos estados de Pará e Rondônia correspondem aos eixos viários (BR 364 ou Brasília-Cuiabá-Porto Velho, BR 153 ou Belém-Brasília e a BR 163 ou Cuiabá-Santarém) associados a alguns desses corredores.

Ao mesmo tempo, essa correspondência nos remete a dinâmicas históricas, já que essas rodovias foram abertas durante o governo Juscelino Kubistchek (Belém-Brasília, inaugurada em 1959, e Brasília-Porto Velho, inaugurada em 1960) e no marco do Programa de Integração Nacional (PIN) do regime militar (BR 163, iniciada em 1970 e inaugurada em 1976). Esses dois períodos representam a era de alta intensidade na abertura de grandes estradas que visavam a ampliar o controle do Estado sobre os sertões do Brasil. Por outro lado, na perspectiva dos territórios, a instauração ampla da vida no eixo da estrada é também a história do genocídio de povos indígenas⁸, da apropriação privada da terra e do entrecruzamento dos destinos de colonos e populações ribeirinhas e sertanejas ali estabelecidas. A violência inscrita nesse processo marca ainda hoje as sociedades que dela emergiram.

Um raro relato na perspectiva dos povos indígenas violentados por esse processo

nos é dado pelo xamã Davi Kopenawa, a respeito da abertura da estrada Perimetral Norte em território Yanomami no estado de Roraima pelos militares no início dos anos 1970:

A raiva do luto invadiu novamente o meu pensamento: “Esse caminho dos brancos é muito ruim! Os seres da epidemia xawarari vêm seguindo por ele, atrás das máquinas e dos caminhões. Será que sua fome de carne humana vai nos matar a todos, um depois do outro? Terão aberto a estrada para silenciar a floresta de nossa presença? Para aqui construir casas, sobre os rastros das nossas? Serão eles realmente seres maléficos, já que continuam nos maltratando assim?”⁹.

O compromisso em buscar pôr em relevo a perspectiva dos povos indígenas também nos conduz a um percurso de ainda mais longa duração, um percurso que nos permita descolonizar a infraestrutura e os caminhos. Para tanto, e visando a superar os limites de nosso conhecimento sobre a história territorial antes da invasão colonial, podemos recorrer a alguns recursos: os acúmulos sobre as dinâmicas de espacialização dos troncos linguísticos indígenas e os achados arqueológicos.

É assim, por exemplo, que aprendemos que os povos indígenas, na era pré-colonial, se territorializaram das margens dos grandes rios, e suas múltiplas ramificações, às entranhas da floresta, constituindo fluxos a partir dessas veias d’água. A ampla presença de povos indígenas de troncos linguísticos comuns em áreas extensas, tal como documentado no mapa etno-históri-

7 PORTO-GONÇALVES, C. W.; CUIIN, D. P.; LADEIRA, J.N.; Silva, M. N; LEÃO, P. C. R. Brasil. In: Ruth Bautista Durán; Oscar Bazoberry Chal; Lorenzo Soliz Tito. Informe 2017. Acceso a la tierra y territorio en Sudamérica. La Paz: Instituto para el Desarrollo Rural de Sudamérica, 2017. 298 p.

8 O relatório final da Comissão da Verdade apresenta uma sistematização cuidadosa e dilacerante da violência na abertura das estradas do Programa de Integração Nacional e outros grandes projetos do regime militar. Ver BRASIL. Comissão Nacional da Verdade (CNV). Relatório da Comissão Nacional da Verdade, v.2. – Brasília: CNV, 2014. 416 p.

9 O relatório final da Comissão da Verdade apresenta uma sistematização cuidadosa e dilacerante da violência na abertura das estradas do Programa de Integração Nacional e outros grandes projetos do regime militar. Ver BRASIL. Comissão Nacional da Verdade (CNV). Relatório da Comissão Nacional da Verdade, v.2. – Brasília: CNV, 2014. 416 p.

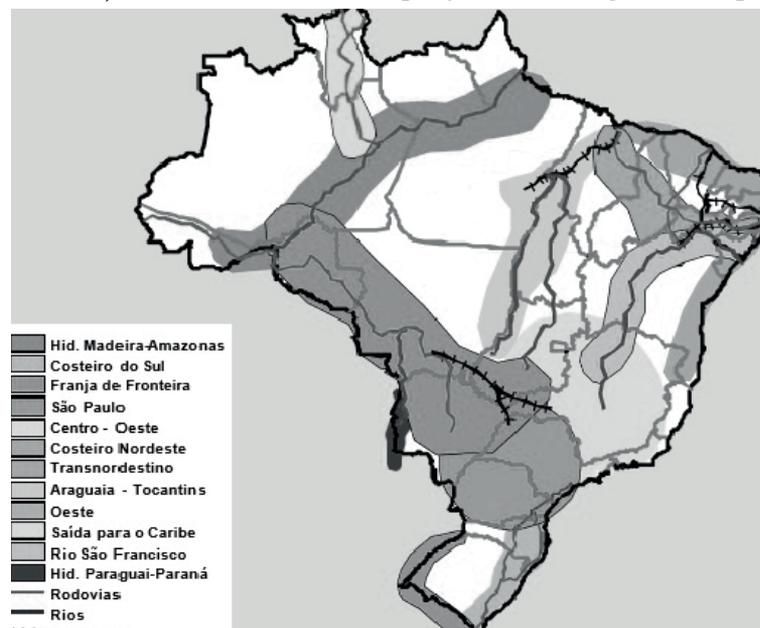
co de Curt Nimuendajú¹⁰, dá uma dimensão da regionalidade das interações¹¹ que resultaram em verdadeiras “províncias macro-culturais”¹².

Por outro lado, esses povos não estiveram à mercê de determinações supostamente naturais para sua ocupação e mobilidade no espaço. Em alguns casos, foram notórios “domesticadores da paisagem”, e não somente por meio do manejo da agrobiodiversidade: construíram infraestruturas, tais como estradas e portos, que costumavam seus padrões de ocupação territorial¹³. Assim, as relações entre o ambiente construído das infraestruturas e as territorialidades potencializadas por estas não são prerrogativa dos caminhos de ferro da era Imperial ou das grandes estradas abertas no século XX, mas, com estas, atingem uma escala sem precedentes.

O que se pretende enfatizar é que uma estrada não é somente uma via de trânsito. Seu traçado determina, ao mesmo tem-

po, possibilidades e destinos. Que lugares se conectam e quais são preteridos, para onde se dirige o fluxo e a partir de onde. Quem tem acesso, de que formas e para quê. Quando se trata de uma grande estrada, cortando uma região sem vias préteritas de mobilidade de alta intensidade e velocidade, o projeto dessa estrada se confunde com os projetos de vida de muitos sujeitos, a ampla maioria sujeitados a estratégias que tendem a definir-se em gabinetes da burocracia estatal e escritórios empresariais. Inscritos em cada megaprojeto viário estão possibilidades e limites às vidas das populações que viviam nos territórios sobre os quais se projetam ou daquelas que chegarão ou por ali passarão em razão deste.

Dessa forma, o momento de projeção de uma nova rodovia ou ferrovia adquire alto sentido político, tanto pelo que determina, quanto pelo que exclui. E mesmo diante disso, os processos por meio dos quais projetos emergem ou perdem espaço na



10 NIMUENDAJU, C. Mapa Etno-Histórico do Brasil e Regiões Adjacentes. Brasília: IPHAN, IBGE, 2017. p. 121.

11 LITTLE, P. E. *Amazônia: Territorial Struggles on Perennial Frontiers*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001.

12 HECKENBERGER, M. J. *Estrutura, História e Transformação: a Cultura Xinguana na Longue Durée, 1000-2000 D.C.* In: *Os Povos do Alto Xingu*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2000, p. 29.

13 Ibid.

agenda pública de infraestrutura, como se definem e se implementam, dificilmente se dão por meio de amplo debate público. Ao contrário, são as pressões empresariais pela abertura de vias de escoamento, de veias para a drenagem econômica de territórios que se constituem em imperativos, traduzidos em programas governamentais de infraestrutura e nos projetos em seus portfólios.

A lógica do planejamento governamental estruturada por projetos viários retomou centralidade no período pós-redemocratização, a partir dos chamados eixos nacionais de integração e desenvolvimento (Enids)¹⁴, propostos no Programa Brasil em Ação (1996-2000).

O desenho dos Enids se dá em um contexto de reformas neoliberais que respondem aos imperativos de seu tempo: expropriar os sujeitos dos territórios incorporados, por meio de mecanismos sustentados por uma narrativa de “eficiência” e “desenvolvimento” (entendido como crescimento) que lhe desse legitimidade. Ao mesmo tempo, transformar o Estado em uma “empresa a serviço das empresas”¹⁵ de forma a que este estado empresarial (ou corporativo) servisse a esses imperativos. Esse processo de neoliberalização pode não ter acontecido de forma homogênea, contínua ou progressiva, mas configurou-se como a lógica subjacente a todos os programas a partir de então (Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, Programa de Investimento em Logística – PIL e Programa de Parcerias de Investimento – PPI), apesar de suas especificidades (mais ou menos privatizantes, mais ou menos centradas no investimento estrangeiro).

Um elemento que dá a dimensão das continuidades em meio às diferenças é justa-

mente a reiteração de projetos em programas governamentais distintos. Muitos dos projetos prioritários no programa do governo golpista (PPI) e no homônimo programa do atual governo são os mesmos do PAC e do PIL dos ex-presidentes Lula e Dilma Roussef, tais como a pavimentação da BR 163, a Ferrogrão e a Fiol. Poucos interesses capitalistas são tão imunes a mudanças de governo e tão plasmados na agenda pública quanto os logísticos.

Para buscar estabilidade em meio às instabilidades que dominam a política nacional nos últimos anos, recorre-se a figuras bem aceitas pelo mercado, entidade fantasmagórica que determina a condução do Estado empresarial. Tal é o caso do atual ministro da infraestrutura, engenheiro militar que esteve nos quadros públicos da área de infraestrutura de todos os governos desde o da ex-presidenta Dilma Roussef. No centro de sua agenda está assegurar a retomada de projetos que estagnaram na era pós-PAC. Para tanto, uma série de leilões estão programados, sem respeitar os marcos da Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) dos povos indígenas e povos e comunidades tradicionais, tais como previstos na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). A premissa subjacente é de que não há nada, nem ninguém, no caminho do traçado da rota, além de sua viabilização financeira.

No entanto, por mais que queiram ignorá-las, a promessa logística de fluxos contínuos e rápidos de *commodities* para a exportação tropeça nas fricções promovidas pelas re-existências populares nos territórios. Os projetos e a expansão de corredores, que fermentam o processo emergente de redesenho de rotas comerciais, não aterrissam sem atrito nos territórios. Porém, se o planejamento e implementação

14 Ou, como nos sugerem Porto-Gonçalves et al (Op. cit., p. 125), “eixos de violência, conflitos e devastação”.

15 DARDOT, P.; LAVAL, C. A Nova Razão do Mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016, p. 288.

de projetos viários estão historicamente marcados pelo autoritarismo e violência, o contexto no qual vivemos aponta para o acirramento destas lógicas, com a provável militarização nos territórios em disputa e

Referências

AGUIAR, D. A Geopolítica de Infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia brasileira. Rio de Janeiro: FASE e Action Aid, 2017.

ALMEIDA, A. W. B. DE. Agroestratégias e des-territorialização: direitos territoriais e étnicos na mira dos estrategistas dos agronegócios. In: Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010. p. 101-144.

ANTAQ. Anuário Estatístico 2017. Brasília: fevereiro de 2018.

Disponível em:

<http://portal.antaq.gov.br/wpcontent/uploads/2018/02/20180112_Anuário_2017_v4-4-versão-final.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2019

DARDOT, P.; LAVAL, C. A Nova Razão do Mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016, p. 288.

GALVÃO, A. C. F.; BRANDÃO, C. A. Fundamentos, Motivações e Limitações da Proposta Governamental dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. In: GONÇALVES,

M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Eds.). Regiões e Cidades, Cidades nas Regiões: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora

criminalização das lutas sociais que se dão nas rotas dos conflitos. A defesa da democracia passa por estarmos atentos e fortes diante desses processos.

Unesp, 2003, pp. 187-205.

HECKENBERGER, M. J. Estrutura, História e Transformação: a Cultura Xinguana na Longue Durée, 1000-2000 D.C. In: Os Povos do Alto Xingu. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2000, p. 29.

KOPENAWA, D. O tempo da estrada. In: KOPENAWA, D.; ALBERT, B. (Eds.). A Queda do Céu: Palavras de um xamã yanomami. São Paulo: Companhia das Letras, 2015. p. 291-310. p. 306.

LITTLE, P. E. Amazônia: Territorial Struggles on Perennial Frontiers. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - Portal da Estratégia. Disponível em <http://portaldaestrategia.infraestrutura.gov.br/spntt/288-arco-norte-1.html> - acesso em 14/03/2019.

NIMUENDAJU, C. Mapa Etno-Histórico do Brasil e Regiões Adjacentes. Brasília: IPHAN, IBGE, 2017. p. 121.

PORTO-GONÇALVES, C. W.; CUIN, D. P.; LADEIRA, J.N.; Silva, M. N; LEÃO, P. C. R. Brasil. In: Ruth Bautista Durán; Oscar Bazoberry Chal; Lorenzo Soliz Tito. Informe 2017. Acceso a la tierra y territorio en Sudamérica. La Paz: Instituto para el Desarrollo Rural de Sudamérica, 2017. 298 p.