

QUATRO DÉCADAS DO PROJETO GRANDE CARAJÁS:

FRATURAS DO MODELO
MINERAL DESIGUAL
NA AMAZÔNIA

ORGANIZADORES

LUIZ JARDIM WANDERLEY
TÁDZIO PETERS COELHO



COMITÊ NACIONAL EM
DEFESA DOS TERRITÓRIOS
FRENTE À MINERAÇÃO



Observatório dos
Conflitos da Mineração
no Brasil



BRASIL, SETEMBRO DE 2021

EXPEDIENTE

Quatro décadas do Projeto Grande Carajás: fraturas do modelo mineral na Amazônia é uma publicação do Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração, no âmbito do Observatório dos Conflitos da Mineração no Brasil.

COORDENAÇÃO DO ESTUDO

Luiz Jardim Wanderley
Tádzio Coelho

AUTORES

Bartolomeu Rodrigues Mendonça, Bruno Cezar Malheiro; Cíndia Brustolin; Elio de Jesus Pantoja Alves; Fernando Michelotti; Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior; Jadeilson Ferreira Moreira; Julio Itzayán Anaya López; Larissa Cristina Bontempo Coelho; Madian de Jesus Frazão Pereira; Maria Ecy Lopes de Castro; Rayssa Mascarenha; Sislene Costa da Silva; Tádzio Peters Coelho; Tayanná Santos de Jesus Sbrana; Thiago Sabino; Vinícius Melo Gonçalves.

COMUNICAÇÃO

Kátia Visentainer

CONSELHO EDITORIAL

Dra. Alessandra Cardoso (INESC)
Dr. Bruno Milanez (PoEMAS/UFJF)
Dr. Gustavo Soares Iorio (UFV)
Ms. Julianna Malerba (FASE)
Dr. Luiz Jardim Wanderley (PoEMAS/UFF)
Ms. Maíra Sertã Mansur (PoEMAS)
Ms. Maria Júlia Gomes Andrade (MAM)
Dr. Tádzio Coelho (PoEMAS/UFV)

Wanderley, Luiz

Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: Fraturas do Modelo Mineral Desigual na Amazônia / Luiz Jardim Wanderley, Tádzio Peters Coelho - Brasília-DF: Comitê Nacional em Defesa dos Territórios frente à mineração, 2021

346 f. / Inclui Bibliografia e Índice.

ISBN 978-65-00-31552-3

1. Carajás; 2. Mineração; 3. Grandes Projetos;
4. Amazônia; 5. Ferrovia

REVISÃO

Alvanísio Damasceno e Luísa Sobral

DIAGRAMAÇÃO E ARTE

Flávia Trizotto

FOTOS CAPA

Marcelo Cruz e Felipe Laroza

CONSELHO DO OBSERVATÓRIO DOS CONFLITOS DA MINERAÇÃO NO BRASIL

CPT	Comissão Pastoral da Terra – Nacional
Fase	Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional
Ibase	Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas
JnT	Rede Justiça nos Trilhos
MAM	Movimento Pela Soberania Popular na Mineração
PoEMAS	Grupo de Pesquisa e Extensão Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade

COMITÊ NACIONAL EM DEFESA DOS TERRITÓRIOS FRENTE À MINERAÇÃO

Secretaria Operativa:	
Inesc	Instituto de Estudos Socioeconômicos
Fase	Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional
Ibase	Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas Igrejas e Mineração
JnT	Rede Justiça nos Trilhos
MAM	Movimento Pela Soberania Popular na Mineração
PoEMAS	Grupo de Pesquisa e Extensão Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade

emdefesadosterritorios.org
@Comitemineraçao
@em_defesa_dos_territorios
@emdefesadosterritorios



COMITÊ NACIONAL EM DEFESA DOS TERRITÓRIOS FRENTE À MINERAÇÃO



Observatório dos Conflitos da Mineração no Brasil

CAPÍTULO 2

ESTRUTURA LOGÍSTICA E PORTUÁRIA DA CADEIA PRODUTIVA DA MINERAÇÃO DO SISTEMA NORTE DA VALE S.A. (MINAS DE CARAJÁS - PA), ENGLOBANDO O CORREDOR DE CARAJÁS

Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente da Universidade Federal do Maranhão (Gedmma/UFMA)

Bartolomeu Rodrigues Mendonça

Cíndia Brustolin

Elio de Jesus Alves Pantoja

Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior

Jadeylson Ferreira Moreira

Julio Itzayán Anaya López

Larissa Cristina Bontempo Coelho

Madian de Jesus Frazão Pereira

Maria Ecy Lopes de Castro

Sislene Costa da Silva

Tayanná Santos de Jesus Sbrana

Vinícius Melo Gonçalves

INTRODUÇÃO

No Maranhão, a pesquisa se concentrou no estudo da construção da estrutura logística da cadeia produtiva e de exportação da mineração do Sistema Norte da Vale S.A.¹, que, recentemente, tem passado por processos de ampliação e duplicação de suas capacidades beneficiamento e transporte. Procurou verificar como, ao longo da parcela maranhense do Corredor Carajás², a Vale S.A. e os empreendimentos associados à sua atuação, desde o final dos anos 1970, têm causado profundas consequências ambientais e afetado os modos de vida e as formas de organização política, econômica, social, cultural e religiosa de povos indígenas, quilombolas, comunidades tradicionais e camponesas, comunidades periféricas de centros urbanos.

O estudo buscou verificar também como os grupos sociais afetados reagem, resistem e, diante dos conflitos socioambientais instalados, elaboram importantes reflexões sobre a gravidade das consequências ambientais e sociais resultantes do modelo de exploração, e apresentam propostas para a manutenção de seus modos de vida e para a vida na terra.

A pesquisa foi dividida em três eixos territoriais e um temático: 1) Terminal Portuário da Ponta da Madeira, Complexo Portuário e Zona Rural de São Luís; 2) Duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), caracterização e transformação histórico-geográfica do Corredor de Carajás; 3) Açailândia e dependência minero-siderúrgica; 4) Violações de direitos, resistências e vitórias. O último desses eixos é composto por questões gerais consideradas nos três anteriores.

Perpassam os eixos propostos como fio que entrelaça documentos, depoimentos, reflexões, a análise da expansão da logística vinculada e dos empreendimentos que se agregam ao processo de intensificação da exploração mineral na Amazônia Oriental: a expansão portuária em São Luís e o avanço

1. O jornalista e sociólogo Lúcio Flávio Pinto (2019) afirma que, segundo o jargão da Vale S.A., a operação da empresa no Brasil pode ser dividida em Sistema Sul (cuja extração de minérios se dá principalmente no quadrilátero ferrífero de Minas Gerais e é exportada pelos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo) E Sistema Norte (cuja extração de minérios ocorre na província mineral de Carajás, no sudeste do Pará, e é exportada pelo Maranhão).

2. O termo Corredor Carajás se refere a toda a região cortada pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), das minas (na Serra dos Carajás, em Parauapebas – PA) e do Projeto S11D (em Canaã do Carajás – PA) até o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (em São Luís – MA).

industrial sobre a zona rural do município; as tentativas de expulsão diretas e indiretas de pescadores tradicionais, extrativistas tradicionais e agricultores; a poluição desenfreada provocada pelo acúmulo de empreendimentos; a duplicação da EFC, que atravessa o estado do Maranhão, afetando territórios tradicionais, construindo um corredor seco, impondo dinâmicas territoriais excludentes e colocando em risco a vida desses grupos; a presença da siderurgia no sul do estado, a exploração do trabalho, os intensos processos de poluição, as afetações e resistências comunitárias. Dinâmicas violentas de expansão do capital que, com o aval e apoio do Estado, operam a partir da subjugação de povos, comunidades, natureza, amparados muitas vezes por licenças ambientais e financiamentos públicos.

O trabalho de pesquisa se vincula às vozes que desejam colocar em pauta, de forma séria e responsável, a profunda crise civilizatória e suas faces violentas: o caráter forjado dos discursos públicos em torno do desenvolvimento e do bem para todos, que ainda tentam encenar alguma legitimidade para a destruição, mas que na verdade produzem silenciamentos e usurpações; o crescente sofrimento da terra, das águas, dos seres e dos povos e comunidades; os permanentes bloqueios das possibilidades de vida digna que se encontram em outros projetos societários.

Os procedimentos metodológicos adotados, principalmente pela impossibilidade de trabalho de campo presencial em meio à Pandemia de Covid-19, podem ser subdivididos em dois eixos: 1. levantamento de fontes secundárias, como produção acadêmica sobre a temática, relatórios, documentos oficiais, páginas oficiais de governos, organizações não governamentais e empresas; 2. sistematização de dados primários reunidos em pesquisas anteriormente realizadas pela equipe, análise de processos judiciais e realização de entrevistas remotas com especialistas e lideranças de movimentos sociais ligados à temática.

O presente relatório foi estruturado em quatro partes. Na primeira parte, intitulada “Do Programa Grande Carajás (PGC) ao Corredor Carajás”, contextualizamos histórica e geograficamente o PGC e buscamos apresentar seus principais desdobramentos até a consolidação do Corredor Carajás. Apresentamos os resultados da pesquisa nas três partes seguintes que correspondem aos eixos estruturadores da pesquisa: “Terminal Portuário da Ponta da Madeira, Complexo Portuário e Zona Rural de São Luís”; “Duplicação da Estrada

de Ferro Carajás (EFC), caracterização e transformação histórico-geográfica do Corredor de Carajás” e “Açailândia e dependência minero-siderúrgica”.

1. Do Programa Grande Carajás (PGC) ao Corredor Carajás

Para compreender a cadeia produtiva da mineração do Sistema Norte da Vale S.A. e os conflitos socioambientais decorrentes desse processo, é necessário, antes, entender o que foi Programa Grande Carajás (PGC) e seus desdobramentos.

O PGC teve como um de seus principais motores a descoberta, ainda na década de 1960, de gigantescas jazidas de minério de ferro e outros minérios na Serra dos Carajás, sudeste do estado do Pará. A exploração do minério na Serra de Carajás, no Pará, demandava uma série de estruturas para extração e a construção de uma logística para transporte e beneficiamento, que exigiam investimentos de grande porte e negociações com governos estaduais e municipais que receberiam as obras. Com o objetivo de estruturar a extração, a transformação e o escoamento do minério, a então Companhia Vale do Rio Doce, que, como veremos adiante, assumiu o controle da exploração minerária na região, encaminhou em 1978 o Projeto Ferro Carajás (PFC) para a Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Dois anos depois, o governo federal reorganizou os investimentos na região criando o PGC e integrando o Projeto Ferro Carajás ao programa.

Em termos institucionais, o PGC foi criado oficialmente pelo governo federal em 1980. Foi regulamentado pelo decreto-lei nº 1.813, de 24/11/1980, do presidente da República João Figueiredo, que dava garantias de financiamentos e renúncias fiscais para os empreendimentos empresariais no âmbito do programa. O decreto-lei nº 85.387, também de 24/11/1980, criou o Conselho Interministerial do PGC, “com os mais amplos poderes e atribuições normativas e executivas, visando à implementação [do Programa]” (IBASE, 1983, p. 56). Já o decreto-lei nº 1.825, de 22/12/1980, instituiu uma Secretaria Executiva exclusiva para o PGC. As primeiras medidas legais relativas ao PGC cuidaram de centralizar as decisões e de delimitar “um espaço supostamente homogêneo, instituído para fins administrativos, financeiros e fiscais” propício à extração mineral e à instalação de logísticas de exportação (PVN, 1993, p. 19).

Para além de seu objetivo principal relacionado com a criação das condições

econômicas, institucionais e de infraestrutura e logística para exploração das gigantescas reservas minerais de Carajás, o PGC visava, também, criar o que foi considerado, na época, o maior programa de desenvolvimento regional do mundo, abrangendo uma área de aproximadamente 900 km², composta por parcelas dos estados do Pará, Maranhão e Tocantins, à época, norte do estado de Goiás³. Estava em jogo a busca de dinamização da economia da Amazônia Oriental Brasileira⁴, visando integrar a região à expansão capitalista brasileira e mundial. O Governo Federal criou, então, o PGC como uma “[...] iniciativa governamental visando ao aproveitamento da infraestrutura do Projeto Ferro Carajás (PFC), proposto e implementado pela Companhia Vale do Rio Doce⁵ em 1978” (CARNEIRO, 2019, p. 100).

O PGC foi concebido para atuar através de três grandes frentes integradas: a) projetos minero-metalúrgicos; b) projetos agropecuários e florestais; c) projetos de infraestrutura (ferrovias, rodovias, portos e barragens). As atividades a ele relacionadas compreenderiam as mais variadas formas produtivas a serem implantadas e que contariam com uma ampla rede de infraestrutura, com destaque para a Estrada de Ferro Carajás (EFC)⁶; o que foi posteriormente denominado Complexo Portuário de São Luís (CPSL)⁷; uma

3. Até 1988, o atual estado do Tocantins era reconhecido como sendo o norte do estado de Goiás. Naquele ano, ocorreu sua emancipação.

4. A Amazônia Oriental Brasileira é composta pelos estados do Pará, Amapá, Tocantins e parte dos estados de Mato Grosso e do Maranhão.

5. A Companhia Vale do Rio Doce era, então, uma empresa estatal. Foi privatizada em 1997 e, desde 2007, alterou seu nome para apenas Vale S.A.

6. A EFC, com 892 quilômetros, teve suas obras iniciadas em 1979 e foi inaugurada em 28 de fevereiro de 1985. A ferrovia foi recentemente duplicada e expandida, para atender a ampliação da exploração minerária na província mineral de Carajás, através da abertura de uma nova mina, a S11D, que está permitindo à Vale dobrar sua produção de minério de ferro em seu sistema de logística, extração e circulação de minérios no norte do Brasil (MOREIRA, 2015).

7. O Complexo Portuário de São Luís (CPSL) vem se constituindo desde o final dos anos 1970. Sua principal referência é o Porto do Itaqui, que é administrado pela estatal Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). Atualmente, sob administração dessa empresa, encontra-se o Complexo do Porto do Itaqui, composto ainda pelos seguintes terminais: Terminal Pesqueiro do Porto Grande, Terminal da Ponta da Espera, Terminal do Cujupe e Terminal de São José de Ribamar. O CPSL ainda é composto pelos portos privados Terminal Marítimo da Ponta da Madeira, de propriedade da Vale S.A., e Porto da Alumar, de propriedade do Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar) (MOREIRA, 2015).

extensa malha de rodovias; aeroportos e portos fluviais e marítimos; estruturas urbanas, em cidades criadas ou expandidas; termelétricas e grandes hidrelétricas, com destaque para Hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, no estado do Pará, e mais recentemente, a Hidrelétrica de Estreito, também no rio Tocantins, na divisa dos estados do Maranhão e do Tocantins, acompanhadas de suas extensas linhas de transmissão de energia (conhecidas popularmente como linhões).

Gistelinck (1988) situou o PGC em um contexto propício para o avanço de uma política centralizadora capaz de ampliar e aprofundar as expropriações, explorações e exclusões existentes na Amazônia brasileira. Revelou uma situação cuja base fundiária se dava na grilagem, na formação de latifúndios e de trabalhadores sem terra, denunciando a desintegração das comunidades rurais que dispersa os camponeses e os coloca à procura de novas terras livres ou os submete ao desemprego ou aos baixos salários nas fazendas ou nas cidades, isso orquestrado por uma classe política e empresarial ávida por poder, terra e dinheiro.

Grzybowski (2014, p. 4) enfatizou o “caráter de negócio de fora e para fora [do PGC], ditado segundo o ritmo e possibilidades de acumulação do capital, contra a própria população e o seu território”. Compreensão totalmente em acordo com Gistelinck (1988, p. 54-55), quando afirma que:

A situação explosiva do continente africano, marcada por revoluções nacionalistas na década de 60⁸, colocava em risco o suprimento de minérios estratégicos, como manganês, para os países desenvolvidos. As multinacionais, preocupadas em assegurar o suprimento de matéria-prima, procuravam não depender de apenas uma fonte, de um país ou de um continente. [...] Nessa perspectiva, duas empresas norte-americanas, a *Union Carbide* e a *United States Steel*, iniciaram em 1966 a prospecção mineral na Amazônia, sobretudo à procura de manganês, necessário para a fabricação de pilhas eletrolíticas e para a siderurgia.

8. Essas revoluções nacionalistas de que trata Gistelinck (1988) correspondem aos processos de lutas pela independência formal de várias colônias africanas na década de 1960.

Todo processo de identificação, prospecção e, depois, extração minerária em Carajás se deu a partir da mobilização de capital estrangeiro, principalmente dos Estados Unidos. A empresa estadunidense United States Steel que, desde o início dos anos 1940, pesquisava as riquezas do subsolo na Amazônia em busca, principalmente, de manganês, foi quem “descobriu” na Serra dos Carajás, em 1962, a imensa reserva de minério de ferro além de depósitos de manganês, ouro, bauxita, cobre e outros minérios valiosos. Constituindo a Amazônia Mineração S.A. (AMZA), a empresa *descobridora* ficou com 70,1% da reserva e a, então, empresa estatal brasileira Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)⁹ seria proprietária do restante. Já em 1977, com a saída da empresa estadunidense da AMZA, a CVRD passou a ter seu controle, mas não sem que o governo brasileiro comprasse seu próprio patrimônio pagando à United States Steel o valor de 50 milhões de dólares, sob o subterfúgio de indenização pelos investimentos realizados (GISTELINCK, 1988; CARNEIRO, 2010).

Segundo Gistelinck (1988, p. 58), a CVRD, após sua desvinculação da United States Steel, resolveu formular “um plano preliminar de desenvolvimento, chamado de Projeto Amazônia Oriental, um projeto voltado para a exportação e regido pelas leis econômicas do mercado mundial”. É nesse bojo que o Projeto Ferro Carajás (PFC) teve sua implantação iniciada no ano de 1979 e “o primeiro transporte de minério realizou-se em fevereiro de 1985” (p. 75). Para ele, esse projeto constitui a “‘espinha dorsal’ do Programa Grande Carajás, compreendendo um sistema integrado: a mineração em Carajás, o transporte pela ferrovia de Carajás – PA a São Luís – MA numa distância de 890 km e as instalações portuárias, administrativas, operacionais e de manutenção em São Luís” (p. 75). Constitui-se assim, na Amazônia brasileira, um sistema mina-ferrovia-porto, replicando um formato já existente em outras partes do mundo.

9. Segundo Coelho (2014, p. 13), “fundada em 1943 com o nome de Companhia do Vale do Rio Doce (CVRD), a empresa estatal surgiu como resultado dos Acordos de Washington do governo Vargas”. Foi privatizada no dia 6 de maio de 1997, pelo governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), processo até hoje amplamente questionado na justiça por diversas entidades da sociedade civil organizada. Em 2007, a CVRD passou a usar a denominação Vale S.A.

Para Grzybowski (2014, p. 5), o

[...] Complexo Carajás é emblemático do modo como o mundo das grandes corporações globalizadas, a elite empresarial e até muitos grupos das classes dominantes do Brasil, respaldadas pelo governo brasileiro, veem a Amazônia. É um território a ser “colonizado” sob diversas formas, extraindo daí os enormes recursos naturais contidos, sejam minérios, como ferro, alumínio, manganês, ou energia hidrelétrica ou terra fértil para agronegócio. Sempre atividades econômicas definidas de fora e para fora, passando por cima da população local em nome do interesse nacional.

O projeto iniciou suas operações em 1985 transportando 35 milhões de toneladas por ano (Mtpa) de minério de ferro; em 2011 já eram 110 Mtpa e, com a duplicação da EFC e o pleno funcionamento das operações do Projeto S11D¹⁰, há uma projeção de que se alcance uma produção de 230 Mtpa no Sistema Norte da Vale (COELHO, 2014). No ano de 2020, segundo a própria Vale, a produção de minério de ferro no Sistema Norte alcançou a ordem de 192.266.000 de toneladas (VALE, 2021).

A implementação do PGC foi obra da ditadura empresarial-militar implantada em 1964. Tinha o suposto propósito de gerar riqueza para o país e diminuir a sua dívida pública, o que jamais ocorreu efetivamente. Já com a redemocratização, agora com o negócio da mineração consolidado e lucrativo, chegou a hora de devolver todo o projeto ao controle privado, ao capital rentista nacional e estrangeiro. Entretanto, a dívida contraída para montar toda a estrutura e logística permanece na conta do povo. Ou seja, o plano de negócios dos governos brasileiros em período ditatorial ou em capa democrática, apresentados como sendo de esquerda ou de direita, tem sido fortalecer

10. “Na expressão do jornalista Lúcio Flávio Pinto, ‘uma nova Carajás está surgindo’. O Projeto S11D é o novo foco de atividades da Vale. Constituinte uma das maiores reservas ainda inexploradas do mundo e com pureza acima de 66,48%, o projeto S11D tem como objetivo instalar mina e usina de processamento com capacidade nominal de extrair 90 milhões de toneladas métricas de minério de ferro por ano” (COELHO, 2014, p. 36). Hoje, o projeto S11D está em pleno funcionamento, implicando duplicação da EFC e ampliação das estruturas portuárias em São Luís, o que discutiremos adiante neste relatório.

a elite nacional e o capital internacional (ou seja, a elite herdeira colonial). Vejamos o que afirma Coelho (2014, p. 18):

Em julho de 1995 o governo federal anunciou seu interesse em vender algumas das empresas estatais. Com a mesma justificativa dos militares quando da criação do Projeto Grande Carajás de que as privatizações iriam diminuir a dívida pública, o governo FHC¹¹ implantou o Plano Nacional de Desestatização com intenção de vender, entre outras empresas públicas, a CVRD. A CVRD foi privatizada no dia 6 de maio de 1997, por meio de tal programa levado a cabo pelo governo de Fernando Henrique Cardoso. [...] No entanto, assim como com os militares, a dívida pública continuou subindo. Passou de 32,84% do PIB (1997) para 39,40% (1998) e 48,50% (1999).

Enquanto instância governamental conduzida por um conselho interministerial, o PGC foi extinto oficialmente em 1991. Porém, mesmo após sua extinção oficial, *continuou exercendo forte* influência na Amazônia Oriental Brasileira, constituindo o que é denominado hoje Corredor Carajás ou Grande Carajás. O PGC alterou fortemente os biomas, as paisagens e os modos de vidas dos grupos sociais locais, interveio profundamente na história, na geografia e no ambiente da Amazônia Oriental, com consequências na vida cotidiana das cidades, dos povoados rurais, dos povos indígenas, dos quilombolas, dos ribeirinhos, das comunidades tradicionais (SANT'ANA JÚNIOR, 2013).

Com a mesma justificativa de dinamizar a economia nacional, aumentar as divisas e gerar emprego, o governo brasileiro, segundo Coelho (2014), por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), aprovou, entre 2008 e 2014, financiamentos de crédito para a mineradora de capital privado e das mais ricas do mundo, a Vale S.A., no valor de 17,3 bilhões de reais. Além disso, o Estado brasileiro que “se coloca como principal parceiro da Vale [...] financiará 52,3% do projeto [S11D]” (COELHO, 2014, p. 37). O Projeto S11D é a continuidade do PGC, concebido pelo regime empresarial-militar, mas, agora, em capa democrática. Toda área de abrangência do

11. Fernando Henrique Cardoso (FHC), sociólogo, foi presidente do Brasil por dois mandatos, entre 1995 e 2002. Operou várias privatizações de empresas estatais com sua política de Estado mínimo de base neoliberal.

antigo PGC permanece como uma grande colônia da elite herdeira colonial nacional e estrangeira. E, na mesma proporção que aumentam os lucros da elite herdeira colonial, duplicam-se as expropriações, explorações e a pobreza absoluta da maior parte da sociedade. Coelho (2014, p. 103) apresenta os principais efeitos nefastos do avanço das atividades minerárias na província mineral de Carajás. Ele afirma:

Tudo em Carajás é grandioso, principalmente a tragédia humana. A Serra Pelada, retirada dos garimpeiros, é hoje explorada pela Vale e pela empresa canadense Colossus. A maior floresta tropical do mundo já não existe no sudeste paraense devido ao desmatamento contínuo promovido pelo agronegócio, pelas mineradoras e pelas madeireiras. A mais rica província mineral do planeta testemunha a depleção da rica hematita, fonte da acumulação privada e da pobreza da maioria.

Toda região de Carajás, que se tornou dependente do enclave econômico mineral (GARZON, 2010), padece, em maior ou menor grau, com o avanço das formas contemporâneas de colonização. Como exemplo, Coelho (2014, p. 80) demonstra que, com o início das obras na mina e da EFC em 1979, pelo menos 14 mil trabalhadores se deslocaram para a região que viria a ser o município de Parauapebas (criado em 1988) em busca de empregos. Na década de 1970, essa região era considerada pelos planejadores do PFC como um vazio humano. Em 1991, a população do então recém-criado município já era de 36.498 habitantes. Em 2010, passou a contar com 153.908 habitantes, crescimento superior a 400%. Alcançou 166.342, no ano de 2012, e a última estimativa do IBGE previu para 2020 uma população de 213.517 habitantes.

Parauapebas, um pedaço da terra dos povos originários, os Carajá, foi invadida por grileiros, especuladores, mineradores famintos por poder, terra, dinheiro e 14 mil trabalhadores sedentos da dignidade negada ou expropriada nos seus lugares de origem que passaram a compor força de trabalho disponível e barata. Houve uma explosão populacional nas terras dos Carajá, um processo que contou com o planejamento, apoio e incentivo do Estado, uma verdadeira gestão da população sobrando. Desde a década de 1970 até hoje, algumas centenas de milhares de trabalhadores sem terra e sem esperança foram levados a procurar terras livres e,

uma vez mais, enquadrados como reserva de força de trabalho.

Os indicadores de riqueza concentrada são impressionantes: Parauapebas, nos últimos meses de 2013 e começo de 2014, superou todos os demais municípios brasileiros em volume de exportações, movimentando US\$ 7,905 bilhões e, naquele último ano, teve o maior superávit comercial, com US\$ 7,727 bilhões (COELHO, 2014, p. 81). Na mesma medida, Parauapebas apresenta enormes déficits sociais, entre os quais podemos destacar, segundo Coelho (2014, p. 84), que, em 2013, apenas, 8,1% das famílias eram atendidas com rede de coleta de esgotos e pelo menos 50 mil pessoas viviam em ocupações irregulares com insegurança da posse.

Frente a essas situações objetivas de marginalização, surgiram e se fortaleceram os movimentos de resistência que se articulam em âmbito local, nacional e internacional. Para Coelho (2014, p. 103),

A resistência é composta por membros de movimentos sociais, ambientalistas, pesquisadores, quilombolas, indígenas, trabalhadores rurais e urbanos, sindicatos e pequenos agricultores. É de suma importância a aliança estratégica entre atingidos e explorados, que já vem acontecendo através do MTM¹², da rede Justiça nos Trilhos e do MAM¹³. O MST¹⁴ e a CPT¹⁵ também têm papel fundamental na mobilização popular.

A situação de Parauapebas é exemplar das profundas consequências sociais e ambientais provocadas na Amazônia Oriental Brasileira pela intervenção estatal e empresarial nas últimas décadas do século XX e que continuam agindo neste início de século XXI. Foram profundas as alterações de biomas, paisagens e modos de vida de grupos sociais locais, no campo (que em muitos casos reivindicam a condição de povos e comunidades tradicionais, com direitos previstos na legislação ambiental brasileira; ou de quilombolas ou

12. Movimento dos Trabalhadores da Mineração (MTM).

13. Trata-se do Movimento pela Soberania Popular na Mineração. Antigo Movimento dos Atingidos pela Mineração (MAM).

14. Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra.

15. Comissão Pastoral da Terra, vinculada à Igreja Católica Apostólica Romana, mas com participação de agentes pastorais de outras igrejas cristãs.

indígenas, com direitos resguardados pela Constituição Federal de 1988) e nas cidades, através de reordenamento socioeconômico e espacial de áreas destinadas à implantação de projetos de exploração das riquezas da região.

Embora apresentem distinções nas suas formas socioculturais e na formação histórica, os povos e comunidades tradicionais constituem um modo de vida adaptado às condições ecológicas, predominando economia polivalente, ou seja, agricultura, pesca, extrativismo, artesanato, com um calendário sazonal anual, conforme os recursos naturais explorados, normalmente, sob o regime familiar de organização do trabalho (ALMEIDA; CUNHA, 2001; LITTLE, 2002).

A expansão capitalista no Corredor Carajás, em grande medida, toma como argumento justificador o entendimento da Amazônia brasileira como grande vazio demográfico e cultural a ser ocupado. Esse entendimento, ainda presente nos planejamentos governamentais e empresariais, desconsidera a existência de inúmeros povos e comunidades que milenar ou secularmente ocupam a região.

Esses povos e comunidades, bem como grupos sociais urbanos, em maior ou menor intensidade (o que somente pode ser verificado em cada caso empírico) reagem, enfrentam e propõem alternativas às iniciativas governamentais e empresariais que os afetam.

A seguir, iniciamos a exposição dos eixos estruturadores desta pesquisa, começando pelo complexo portuário de São Luís.

2. TERMINAL PORTUÁRIO DA PONTA DA MADEIRA, COMPLEXO PORTUÁRIO E ZONA RURAL DE SÃO LUÍS

2.1 Zona rural e área portuária de São Luís

A cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, está localizada no Nordeste do Brasil, no Atlântico Sul, fazendo parte da grande “Ilha do Maranhão”¹⁶, que fica entre as baías de São Marcos e São José de Ribamar. São Luís, segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para 2020, conta com uma população de 1.014.837 habitantes e ocupa uma área de 583,063 km² (IBGE, 2020). O Maranhão é o único estado do Nordeste que faz parte da Amazônia Oriental e se encontra inserido nos chamados Grandes Projetos (GPs)¹⁷ instalados na Amazônia que remontam ao contexto da ditadura empresarial-militar no Brasil (1964-1985). Entre os referidos GPs, destaca-se o Programa Grande Carajás (PGC), que, como dissemos na Introdução, foi instalado oficialmente em 1980 e abrangeu o Projeto Ferro Carajás e a construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e do Complexo Portuário de São Luís.

No contexto de instalação do PGC, a cidade passou a ser pensada por planejadores estatais e privados como parte da rota do mercado internacional de minério e outras *commodities*, sob o argumento da “vocalização portuária” em razão da profundidade da baía de São Marcos, ideal para atracar navios de grandes dimensões e com alta capacidade de transporte de carga, e pela proximidade com os principais mercados mundiais, já que em seu Complexo Portuário estão os portos brasileiros mais próximos da Europa, dos Estados Unidos e do Canal do Panamá, que permite acesso ao oceano Pacífico. Esse

16. Ilha do Maranhão é o nome oficial da ilha em que se situa o município de São Luís. É também chamada de Upaon-Açu (Ilha Grande), nome pelo qual seria designada pelos povos indígenas antes do período colonial. A Ilha do Maranhão é constituída por um arquipélago com mais de cinquenta ilhas com variadas origens e dimensões. A maior delas é a Ilha de São Luís, onde se localiza a capital do Maranhão. Na Ilha do Maranhão estão localizados os municípios de São Luís, Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar.

17. Costa (1994, p. 414) define Grandes Projetos (GPs), a exemplo do que ocorreu na Amazônia brasileira, como “[...] um conjunto de intervenções setoriais de grande porte implementadas ou induzidas pelo governo federal”.

período marca também o início de um processo de zoneamento urbano do município para atender a demanda do setor industrial em expansão. As atividades portuárias e/ou industriais de São Luís se concentram em sua antiga zona rural que vem sendo transformada, por pressões empresariais e do capital transnacional, em zona portuária e zona industrial na porção sudoeste da grande Ilha do Maranhão desde o final dos anos de 1970.

São Luís, como já foi apresentado anteriormente, comporta um Complexo Portuário e seus três grandes portos: Porto do Itaqui, Terminal Portuário Ponta da Madeira e o Porto da Alumar. O Porto da Alumar foi construído para dar sustentação logística ao complexo industrial de produção de alumina-alumínio, controlado exclusivamente por multinacionais estrangeiras através do Consórcio Alumar, capitaneado pela Alcoa¹⁸. No processo de sua instalação a Alcoa recebeu do governo estadual uma área de 10.000 hectares (12% do território da Ilha do Maranhão) e 50% do Distrito Industrial de São Luís (Disal) (CÁRITAS BRASILEIRA, 1983). Segundo Adrience (1996), aproximadamente 20.000 moradores foram deslocados compulsoriamente¹⁹ de 14 comunidades, e consequente houve destruição da produção familiar camponesa e aumento de periferias urbanas em São Luís (GISTELINK, 1988).

18. O Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar) atua na produção de alumínio primário e alumina. Chegou ao Maranhão em 1980, denominado inicialmente de Alcoa Alumínio S.A. (Aluminum Company of America). Segundo a própria empresa, o Consórcio Alumar é “gerenciado pela Alcoa...”, iniciou suas operações em 1984. É formado por empresas com tradição nas áreas de produção de alumina e alumínio, com diferentes participações nas duas fábricas que compõem o Complexo. Na área de produção de alumina (Refinaria), o Consórcio é formado pela Alcoa (54%), South32 (36%) e Rio Tinto (10%). No setor de alumínio (Redução – produção temporariamente suspensa), é formado pela Alcoa (60%) e a South32 (40%)” (ALCOA, 2021).

19. Conforme Magalhães (2007, p. 14), “deslocamento compulsório” designa “o processo pelo qual determinados grupos sociais, em circunstâncias sobre as quais não dispõem de poder de deliberação, são obrigados a deixar ou a transferir-se de suas casas e/ou de suas terras. Há, portanto, um conteúdo de cerceamento do poder decisório no interior do próprio grupo social, advindo de uma intervenção externa”. Almeida (1996, p. 30) também define “deslocamento compulsório” como “o conjunto de realidades factuais em que pessoas, grupos domésticos, segmentos sociais e/ou etnias são obrigados a deixar suas moradias habituais, seus lugares históricos de ocupação imemorial ou datada, mediante constrangimentos, inclusive físicos, sem qualquer opção de se contrapor e reverter os efeitos de tal decisão, ditada por interesses circunstancialmente mais poderosos”.

Com a recente abertura complexo minerário S11D e a consequente expansão ferroviária e portuária, a produção mineral da Companhia Vale S.A. atingiu mais de 192 Mtpa em 2020. A Estrada de Ferro Carajás (EFC) atravessa 27 municípios, 28 unidades de conservação, 86 comunidades quilombolas e cinco terras indígenas.

A zona rural de São Luís é atravessada em grande parte pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) e sofre com os efeitos da poluição da fábrica da Alumar, que beneficia bauxita vinda do Pará e produz alumina em São Luís; da usina de pelotização de minério de ferro da Vale S.A.; da Termelétrica Porto do Itaqui, que produz energia a partir de carvão mineral; de fábricas de cimento; de depósitos de fertilizantes e agrotóxicos e de outros empreendimentos poluentes. Todos esses empreendimentos foram instalados em áreas que eram ocupadas historicamente por comunidades de pesadores-lavradores. Hoje, pelo menos 29 comunidades rurais historicamente estabelecidas direta e/ou indiretamente sofrem com os efeitos produzidos pelas atividades industriais e/ou portuárias (comunidades identificadas nos estudos: GEDMMA; NERA; NEGO; NUPEDD, 2016; IBAMA, 2007).

Entre os efeitos mais diretos sobre os modos de vida das comunidades, os moradores destacam a contaminação dos lençóis freáticos e áreas de recarga de aquífero; poluição do ar, sobretudo pela movimentação frequente do minério de ferro e pela emissão de particulados pelas indústrias; destruição de áreas de brejos; supressão de áreas de manguezais, entupimento de igarapés e canais; contaminação da vegetação de mangue pela liberação de combustíveis das máquinas nas operações de dragagens; destruição e redução de áreas agrícolas; privatização do livre acesso ao mar, entre outros. Esses efeitos colocam em evidência o problema da segurança alimentar na medida em que inviabilizam as atividades de pesca e agricultura e de acesso à água, uma vez que existe o risco de contaminação das fontes, bem como sinaliza para que se observem as implicações na saúde das populações que ali vivem²⁰. Com

20. Entre estudos que buscam verificar a relação direta entre agravos por doenças respiratórias e a qualidade do ar na área, encontra-se a pesquisa realizada por Marly Vieira Viana (2015) em sua dissertação de mestrado intitulada *Qualidade do ar e suas implicações na saúde da comunidade de Vila Maranhão, São Luís (MA)*. Na área pesquisada, importante destacar também a dissertação de mestrado de Nilgicy Maria de Jesus Amorim (2015), intitulada *Prevalência de dermatoses em escolares em um distrito industrial, São Luís-Maranhão*.

relação aos efeitos das atividades portuárias, vejamos o que diz um estudo da CVRD (2004) sobre a contaminação dos manguezais:

[...] além da presença de óleo na área de abrangência do Porto do Itaqui, em decorrência de acidentes e lavagem [de] porões. Como consequência, os resíduos são carreados pelas correntezas da Baía de São Marcos, indo aderir aos substratos disponíveis neste ecossistema (troncos, rizóforos, pneumatóforos das árvores do mangue) ou dispersar no meio aquático [...] (CVRD, 2004, p. 17).

A respeito da poluição atmosférica na cidade de São Luís, sobretudo na área portuária, é importante destacar uma pesquisa recentemente publicada, intitulada “Poluição atmosférica: estudo de caso do Município de São Luís do Maranhão” (PINHEIRO; VENTURINI; GALVANI, 2020). Das sete estações de monitoramento de poluição utilizadas na pesquisa, cinco estão localizadas dentro da zona urbana de São Luís, uma na zona portuária (Estação Emap) e a última no distrito industrial do município (Estação Vila Maranhão). A Estação Emap excedeu os limites de poluição estabelecidos pela Resolução 3/90 – Conama, ultrapassando “os limites de poluição de Partículas Inaláveis em 68% com valores de 83,8 ($<10\mu\text{m}^3$) no ano de 2013, em 87% com valores de 93,4 no ano de 2014, em 110% com valores de 105 ($<10\mu\text{m}^3$) no ano de 2015 e em 2% com valores de 51,1 ($<10\mu\text{m}^3$) no ano de 2016. Como se observa, depois de um período de alta consecutiva no nível de poluição, no ano de 2016 houve uma queda na taxa, sendo diretamente relacionada ao ano em que o Brasil, conforme dados do Ministério da Economia, atingiu o menor volume de exportação de minério de ferro entre os quatro anos apontados no estudo. Não obstante, conforme apontam Pinheiro, Venturini e Galvani (2020, p. 816):

A identificação desta situação demarca uma grave situação da poluição do ar por PI em todos os anos, em uma área administrada e controlada, em sua grande parte, pela Companhia Vale S/A que, principalmente, através da movimentação de minério de ferro, está gerando graves índices de

poluição do ar. A Termoelétrica²¹ é outra empresa que, estando dentro da área de influência de registros da Estação EMAP, deve ter também suas atividades mais bem monitoradas.

Desde os anos de 1980, as comunidades travam uma batalha cotidiana e contínua denunciando os efeitos da poluição e ameaças contra os modos de vida locais. Denunciam a omissão do Estado em matéria de políticas públicas e a liberação das atividades poluentes pelos órgãos de controle ambiental. Há carência de saneamento básico, de escolas, de creches, de hospitais e de mobilidade urbana. Os serviços e equipamentos básicos que existem foram conquistados por meio de muitas mobilizações de moradores e de lideranças locais.

Para atender a demanda do mercado imobiliário e interesses empresariais locais e de corporações estrangeiras, tanto a Prefeitura de São Luís como o governo estadual, por meio de suas diferentes gestões, historicamente têm se posicionado a favor da expansão industrial e portuária. Posicionamento que se reflete nas políticas de zoneamento e planejamento da cidade. O primeiro Plano Diretor (PD) de São Luís foi criado em 1974 e concebido no contexto da ditadura civil-militar, reforçando a política de segregação socioespacial estimulada pela política do Banco Nacional de Habitação (BNH), com aumento de especulação de terras e ameaças, sobretudo na zona rural de São Luís. Os Planos Diretores subsequentes de 1992 e de 2006 reforçam a expansão imobiliária, industrial e portuária sobre os territórios das comunidades com a conversão de parte da zona rural em zona industrial. Atualmente, o projeto de alteração do PD de São Luís enviado pela Prefeitura à Câmara dos Vereadores prevê a redução de cerca de 41% da zona rural para transformação em zona urbana.

Em 2004, as comunidades da zona rural se mobilizaram e junto com movimentos e entidades da sociedade civil formaram o Movimento Reage São Luís, impedindo a instalação de um polo siderúrgico que ameaçava diretamente doze comunidades²². Em 2009, houve deslocamento de 85 famílias da comunidade de Vila Madureira para instalação da Usina Termelétrica

21. Os autores referem-se à Termelétrica Porto do Itaqui, localizada na região portuária de São Luís.

22. A população dessas comunidades ameaçadas de deslocamento compulsório era estimada em mais de 14.400 habitantes, distribuída em 12 povoados: Vila Maranhão, Taim, Cajueiro, Rio dos Cachorros, Porto Grande, Limoeiro, São Benedito, Vila Conceição, Anandiba, Parnuaçu, Camboa dos Frades e Vila Madureira. (SANT'ANA JÚNIOR; PEREIRA; ALVES; PEREIRA, 2009, p. 30).

Porto do Itaqui (à época, uma iniciativa do grupo empresarial MPX e, atualmente, sob o controle da Empresa Eneva). A comunidade foi deslocada para o município vizinho de Paço do Lumiar, sofrendo perdas irreparáveis ao modo de vida anterior (ALVES, 2014).

2.2 Resex Tauá-Mirim e o caso da comunidade Cajueiro

Desde os anos de 1990, as comunidades apoiadas por movimentos e entidades da sociedade civil organizada, e demais comunidades próximas, reivindicam a instalação de uma Unidade de Conservação, a Reserva Extrativista (Resex) Tauá-Mirim, como uma das formas de garantir os modos de vida locais (SANT'ANA JÚNIOR; ALVES, 2017).

Nas palavras de uma referência da comunidade Taim, a importância e a necessidade das reservas extrativistas podem ser entendidas se compreendemos que:

As pessoas ganham no sentido de empoderamento de recursos, não é só o espaço. Sempre digo que o decreto resolve um problema porque a maioria das vezes, as pessoas estão criando animais ou na roça em uma terra da qual não tem documentos. Assim que sai o decreto da Resex, essa pressão acaba porque o Estado será forçado a fazer uma pesquisa para ver se aqueles que afirmam ser proprietários realmente são, não havendo documentos, a posse dos moradores que já estão aí é reconhecida. Assim, o conflito pelo uso do território muda seu objetivo, a população não é mais o alvo da pressão. Se alguém disser que é dono, mas não tem como verificar então não pode receber essas terras. Essa explicação é apenas para que entendam por que isso nos apressa tanto e por que estamos atrás do reconhecimento oficial desta Resex [...] Criamos o Conselho Gestor da Resex²³ na perspectiva de fortalecer o uso desses recursos e precisamos

23. “No dia 17 de maio de 2015, numa assembleia popular ocorrida no Taim, as lideranças das comunidades, com o apoio dos movimentos sociais presentes, decidiram, diante da indefinição do governo estadual, criar, de fato, a Reserva Extrativista de Tauá-Mirim. Naquela oportunidade, elegeram o Conselho Gestor da Resex, composto por representantes das comunidades e dos movimentos, na perspectiva de realizar uma permanente mobilização para que a reserva seja criada de forma oficial.” (ARCANGELI, 2020, p. 190)

dar alguns passos, como fazer estudos nos rios ou nas zonas de vegetação para descobrir o que é possível tirar daí, em que tempo e em que quantidade para ter sustentabilidade [...] Temos a convicção de que a proposta [Resex] garante os direitos, formas de uso e sustentabilidade dos recursos, bem como a relação dos atores diretamente envolvidos com os recursos naturais e o meio ambiente, que é o território (Transcrição de gravação de áudio. Alberto Cantanhede, ativista e morador de Taim – zona rural de São Luís, 21 de julho de 2018).

Na área da Resex de Tauá-Mirim e seu entorno, incluindo a zona de amortecimento, há vários projetos econômicos com mais de 30 empreendimentos localizados na região, em sua maioria vinculados à mineração. Importante assinalar que através de atos formais do Estado, através de documentos analisados, conforme demonstram Mendes e Pereira (2020), é notório o interesse político econômico do próprio Estado atrelado a empresas no investimento de projetos industrial-portuários.

Atualmente a maior investida de um sistemático planejamento de deslocamento compulsório na área da Resex Tauá-Mirim está se dando contra a comunidade Cajueiro. Sendo uma comunidade localizada nas proximidades da zona portuária e às margens da baía de São Marcos, há grandes interesses pela instalação de um porto para integrar a logística de transporte na região²⁴.

Destaca-se que a comunidade possui título condominial coletivo dado às famílias do Cajueiro pelo Instituto de Terras do Maranhão (Iterma), como área de assentamento rural, desde 1998, com cerca de 350 famílias, sendo parte de um grande território tradicional formado por inúmeras comunidades que lutam pela permanência no seu modo de vida.

Em 2014, com o objetivo de instalação de um porto privado, a empresa WPR apresentou-se como proprietária de uma área na zona rural que equivale a

24. Há empresas que não aparecem publicamente como investidoras, mas que são citadas como interessadas na instalação do porto privado, como a Petrobrás, a empresa Suzano Papel e Celulose e outras empresas de agronegócio (PEDRO, 2017, p. 103), como potenciais usuárias do terminal portuário para o escoamento da celulose, grãos, fertilizantes, descarga de petróleo e carregamento de contêineres, conforme Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA) do Terminal Portuário de São Luís (MRS, 2014, p. 10).

quase dois milhões de metros quadrados. Segundo a cláusula contratual apresentada, esse território envolveria o povoado de Parnauaçu, que é parte da comunidade Cajueiro²⁵ (PEDRO; SANT'ANA JÚNIOR, 2018). Entre 2014 e 2019, o povoado Parnauaçu teve 77 casas derrubadas e 17 terrenos sem casa desmatados para instalação do Terminal de Uso Privado (TUP) do grupo WTorre em parceria com a China Communications Construction Company (CCCC), com previsão de investimentos governamentais de R\$ 1,782 bilhão²⁶. Esse processo tem sido realizado com uso da violência estatal (física e psicológica) articulado com ações das empresas que ameaçam e intimidam os moradores.

Conforme análise de Mendes e Pereira (2020), desde 2015 o governo do Maranhão tem reforçado e incentivado investimentos internacionais, em especial dos chineses, bem como a expansão de empreendimentos já estabelecidos, como é possível identificar pelas matérias publicadas no próprio sítio do governo. Ocorre ainda que em 2018 esses incentivos tornaram-se mais concretos, uma vez que o governador do estado do Maranhão, por meio do Decreto Nº 33.892/2018, publicado em 19 de março de 2018, referido à área destinada à infraestrutura de ligação ferroviária e rodoviária do porto à estrada e à ferrovia próximas, atingindo outras áreas do Cajueiro e a comunidade vizinha Mãe Chica:

[...] DECRETA

Art. 1º Ficam declaradas de utilidade pública, para fins de realização de obras essenciais de infraestrutura, em favor da WPR SÃO LUÍS GESTÃO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA, as benfeitorias realizadas com a construção da via de acesso ao Terminal Portuário, compreendidas em área maior de terra localizada na ZI3 ITAQUI (Zona Industrial) do Distrito Industrial do Município de São Luís, Estado do Maranhão.

25. A comunidade Cajueiro é formada por cinco povoados: Cajueiro, Parnauaçu, Andirobal, Morro do Egito, Sol Nascente e Guarimanduba.

26. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/01/governo-autoriza-novo-terminal-de-uso-privado-no-maranhao>. Acesso em 12/1/2016. Em fontes diferentes, principalmente em notícias e entrevistas dos agentes do empreendimento, os dados sobre o montante de recursos a serem investidos na construção do porto também variam. No EIA-RIMA, o valor apontado é de 800 milhões de dólares (MRS, 2014), em algumas notícias veiculadas, chega-se a falar em 6 bilhões de dólares.

Outro elemento importante desse decreto é o seu artigo 3º:

[...] Art. 3º Fica a delegatária WPR SÃO LUÍS GESTÃO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA autorizada a promover, com recursos próprios, as desapropriações ou instituições de servidão de passagem de que trata o art. 1º, estritamente necessárias à implantação do mencionado segmento. Parágrafo único. No caso de que trata o caput, deverá haver ciência formal e prévia à Procuradoria Geral do Estado do Maranhão.

Nesse ponto, o estado do Maranhão, por meio do seu governador, declara caber à empresa privada promover as “desapropriações ou instituições de servidão de passagem”. Porém, um pouco mais de um ano depois um novo decreto foi publicado, agora referido especificamente ao povoado Parnauaçu, onde se pretende sediar o porto.

O Decreto Nº 002/2019, emanado pela Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Energia, e publicado em 7 de abril de 2019, declara:

Art. 1º Ficam declaradas de utilidade pública, para fins de desapropriação e realização de obras essenciais de infraestrutura, em favor da TUP PORTO SÃO LUÍS S.A., as áreas, benfeitorias, culturas e respectivos direitos existentes sobre elas em favor de terceiros (possessórios, aquisitivos, entre outros), necessários à viabilização da construção e operação do Terminal Portuário denominado Porto de São Luís, na modalidade Terminal de Uso Privado - TUP, compreendidas na ZI3 ITAQUI (Zona Industrial) do Distrito Industrial do Município de São Luís, Estado do Maranhão.

[...]

Art. 3º Fica a delegatária TUP PORTO SÃO LUÍS S.A. autorizada a promover, em nome próprio e com recursos próprios, as desapropriações de que trata o art. 1º, estritamente necessárias à implantação e operação do Terminal Portuário.

Parágrafo único. No caso de que trata o *caput*, deverá haver ciência formal e prévia à Procuradoria Geral do Estado do Maranhão.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

SECRETARIA DE ESTADO DE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E ENERGIA, EM

SÃO LUÍS, ESTADO DO MARANHÃO, 30 DE ABRIL DE 2019.

SIMPLÍCIO ARAÚJO

Secretário de Estado de Indústria, Comércio e Energia

Ocorre que o governo estadual dessa vez declara utilidade pública da desapropriação e realização de obras através de decreto por meio de um secretário, sem assinatura do governador. Dessa forma, o erro formal por si já é razão suficiente para argumentar a ilegalidade/anulabilidade desse Decreto, por estar em desconformidade com a Constituição Estadual que estabelece competência exclusiva do Governador para esse tipo de ato.

Em julho de 2019, foi expedida liminar de reintegração de posse contra alguns moradores da comunidade que resistem ao deslocamento compulsório para a instalação do empreendimento. “Na época do despejo, em agosto de 2019, cerca de 19 policiais derrubaram 22 casas sem mandado judicial, com uso de gás lacrimogêneo contra mulheres, crianças e idosos.” (CASTRO, 2020, n. p.).

A WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA ingressou em 2019 com ações de desapropriação voltadas contra moradores da comunidade e teve seus pedidos deferidos. Ressalta-se que atualmente a denominação utilizada pela empresa responsável pela implementação do porto é TUP Porto São Luís S.A. Uma dessas ações foi deferida em 3 de abril de 2020 pelo juiz auxiliar da Vara de Interesses Difusos e Coletivos de São Luís.

Em 11 de março de 2020, por meio do Decreto Nº 02/2020, a partir de recomendação do Ministério Público Estadual em função da ilegalidade do ato, a Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Energia, anulou o decreto que declarava utilidade pública para fins de desapropriação e realização de obras de infraestrutura em favor da TUP Porto São Luís.

DECRETO Nº 002/2020, DE 11 DE MARÇO DE 2020

[...]

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E ENERGIA, no uso de suas atribuições legais que lhe confere o artigo 1º, parágrafo único, [...]

DECRETA:

Art. 1º. Fica anulado o Decreto nº 002, de 30 de abril de 2019, que declara

de utilidade pública, para fins de desapropriação e realização de obras essenciais de infraestrutura de interesse nacional, em favor da TUP PORTO SÃO LUÍS S.A., necessários à viabilização da construção e operação do Terminal Portuário denominado Porto de São Luís, na modalidade Terminal de Uso Privado – TUP.

Com a anulação do Decreto 02/2019, os réus das Ações de Desapropriações (nº 0834532-47.2019.8.10.0001 e nº 0834529-92.2019.8.10.0001, da Vara de Interesses Difusos e Coletivos de São Luís) entraram com petição para extinção do processo.

As informações acima apresentadas demonstram como a representação de interesses econômicos de grandes empresas tornou-se basilar para as políticas estatais, que buscam invisibilizar e até mesmo negar a existência de povos e comunidades tradicionais (MENDES; PEREIRA, 2020).

Conforme destaca Pedro (2017):

[...] parece que as famílias das Comunidades que compõem a Resex, o que inclui os moradores do Parnauçu-Cajueiro, foram escolhidas pelo Estado para “pagar” pelo desenvolvimento, sendo entregues ao sacrifício do circuito de pilhagem de territórios e recursos por investidores e setores econômicos. [...] O desenvolvimento é baseado, também, na exportação de *commodities*, razão pela qual se prioriza a “malha de escoamento” portuário e logístico de recursos em detrimento da vida daqueles grupos sociais e “independente dos direitos que venham a ter”.

Como chamam atenção Sant’Ana Júnior e Alves (2017, p. 264-265), os principais motivos para essa expansão portuária são a ampliação da produção mineirária, através da duplicação da capacidade de extração de minério de ferro da Vale no sudeste do Pará e de outras atividades de mineração; o planejamento e a implantação de projetos de exploração de petróleo e gás no interior do Maranhão; as políticas federais de expansão do agronegócio (soja, milho, eucalipto) nas regiões contíguas de cerrado dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia que preveem o escoamento da produção através do uso da Estrada de Ferro Carajás (hoje já articulada à Ferrovia Norte-Sul que se estende pelos estados de Tocantins e Goiás), da Ferrovia Transnordestina (que liga São Luís a

outros estados da região Nordeste) e de ampla malha rodoviária.

Diante da destruição, a comunidade Cajueiro permanece resistindo. No povoado Parnauçu, área escolhida para instalação do terminal portuário, membros das duas famílias mais antigas não venderam suas terras e continuaram lutando contra as violações de várias ordens cotidianamente e se mantiveram resistindo e recebendo apoio das demais áreas da comunidade. Nesta área, aproximadamente 20 ha de mangue foram suprimidos com a terraplanagem para a construção do porto, além da destruição de brejos e derrubadas de palmeiras. O controle territorial, antes da comunidade, agora encontra-se entregue a seguranças armados, que por meio de faixas, placas, guaritas, sinalizadores, balizas, portões etc., determinam o fluxo de entrada e saída de veículos e de pedestres, entre estes os moradores, causando indignação. O igarapé “Mata Fome”, local de pescarias e mariscagem, muito conhecido pelo sentido literal que o nome representa, teve seu acesso impedido.

Em 2019, seis moradores do Cajueiro, entre os quais lideranças da comunidade, e mais oito apoiadores, incluindo assessores jurídicos e ativistas ocuparam a sede da Secretaria de Direitos Humanos do Governo do Maranhão exigindo negociações com o governo. Ainda em 2019, a situação do Cajueiro foi selecionada como um caso, entre outros, para ser julgado pelo Tribunal Internacional dos Povos, expondo as violações. Em 23 de outubro daquele ano, a comunidade recebeu a visita do representante do Conselho Nacional de Direitos Humanos (CNDH), que demandou da Defensoria Pública da União (DPU) informações sobre a ação de reintegração de posse realizada em 12 de agosto na comunidade Cajueiro.

Diante da situação de insegurança, os moradores da comunidade criaram o grupo Guardiões do Cajueiro, formado por antigos moradores, entre os quais as lideranças e membros da atual diretoria da União dos Moradores Proteção de Jesus do Cajueiro. Os Guardiões cumprem papel fundamental para organização interna. Eles continuam dando sentido à luta pela resistência e busca de direitos, denunciando as violações sofridas.

No início de 2020 com a pandemia do “novo coronavírus”, em conjunto com as comunidades rurais de São Luís e quilombolas de Itapecuru-Mirim – MA e entidades apoiadoras, foi formada uma rede de apoio denominada Redes do Cuidar, que conta com a participação de moradores da zona rural de

São Luís e dos Guardiões do Cajueiro. Eles participam da distribuição de cestas básicas, oficinas sobre os protocolos e precauções contra a contaminação pelo “novo coronavírus”. Os Guardiões reforçaram sua condição de referência na comunidade e para as entidades e movimentos que apoiam a luta do Cajueiro. Destaca-se que tal referência, e sua atuação necessária, origina-se pelos desafios das comunidades diante das pressões dos grandes grupos e corporações estrangeiras multinacionais e transnacionais em uma área que é uma das principais rotas de saída e de entrada do grande capital na Amazônia Oriental.

2.3 A Baía de São Marcos e os projetos de expansão portuária

A Baía de São Marcos é a maior baía da costa Norte do Brasil, sendo delimitada a oeste pelo continente, a leste pela Ilha do Maranhão (a cidade de São Luís) e ao sul pela foz do rio Mearim. Segundo a Carta 411 da Capitania dos Portos do Maranhão, possui uma barra ampla, entre a Ponta Pirajuba, a oeste, e a Ponta do Araçagi, a leste; vai se afunilando para o sul, até a foz do rio Mearim; apresenta canais com grandes profundidades; suas margens são baixas, com algumas pequenas elevações na Ilha do Maranhão e é desaguadouro de inúmeros rios (MARINHA DO BRASIL, 2007).

A partir das condições geográficas da Baía de São Marcos é que a dinâmica da expansão portuária foi se instalando e trazendo em seu bojo a ação de planejadores que avança para além do Distrito Industrial de São Luís (Disal) e acaba por alcançar a Zona Rural de São Luís.

O Complexo Portuário de São Luís, em especial o Porto de Itaqui, foi largamente explorado em seus números, dimensões e projeções futuras. A meta de todos os investimentos nessa área é passar de 14 Mtpa em carga para 150 Mtpa até 2031 e gerar mais de 90 oportunidades de projetos a partir desse planejamento. Isso quer dizer que a capacidade instalada do Complexo já não atende as demandas de um mercado crescente de escoamento da produção. Para tanto, a saída encontrada pelos planejadores foi “justamente” expandir a hinterlândia do Complexo.

A intenção é usar a Ilha de Guarapirá²⁷ para a construção de dois berços de atracação, o 109 e o 110, que, segundo o projeto exposto, terá a capacidade de receber até dois navios graneleiros ao mesmo tempo. Em vista disso, é possível perceber que as sucessivas tentativas de alargar as dimensões do Distrito Industrial podem estar relacionadas à dinâmica de expansão da capacidade instalada do escoadouro. Os primeiros movimentos para isso já foram adotados.

Outro aspecto se refere à construção do Berço 100²⁸, que constituiu o incremento recente na infraestrutura de escoamento do Complexo. Soma-se a isso a construção de berços no sentido sul projetados para a movimentação de granéis e carga geral, um Terminal de Contêineres do Maranhão (Tecon)²⁹ que será interligado à Estrada de Ferro Carajás, o que permitirá o acesso de locomotivas ao píer. A previsão de operação deste terminal é de 230 mil contêineres/ano. Além disso, há interesse em escoar *pallets* e celulose por esse mesmo terminal. Para o porto do Porto Grande³⁰ está projetada sua utilização como base de operação *offshore*³¹ entre o continente e as operações de petróleo e gás, além de servir de base de serviços de manutenção.

Tal posicionamento justifica-se pelo anseio de colocar o Complexo Portuário na rota dos maiores terminais de contêineres do mundo. Além disso, seria uma alternativa para a viabilização do transporte de cabotagem em maior escala entre portos, desafogando as rodovias, no caso a BR-135, que descem paralelas à costa.

27. A Ilha de Guarapirá (ou Guarapina) é o limite frontal do Porto do Itaqui. Há alguns anos, vem sendo especulada a possibilidade de instalação de um píer naquela localidade (DAMASCENO; BARBOZA, 2009).

28. O Berço 100 foi inaugurado em 3 de dezembro de 2012 pela presidenta Dilma Rousseff e pela governadora do Maranhão Roseana Murad Sarney. As obras faziam parte do Eixo Transporte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Para as obras, foi destinada a quantia de R\$ 22.100.000,00.

29. Atualmente apenas uma linha de contêineres opera no Porto do Itaqui, operada pela empresa Brazil Marítima. No entanto, as empresas CMA CGM, Hamburg Süd e Aliança possuem depot (depósitos) no Complexo Portuário.

30. A comunidade Porto Grande atualmente faz parte do recorte da área pretendida para a implantação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim. O interesse dos empreendedores na comunidade justifica-se pela presença de um porto que outrora era utilizado pelos pescadores da área, hoje o equipamento encontra-se sob a responsabilidade do Ibama e está alugado para uma empresa privada.

31. O termo *offshore* remete a uma série de significados, entre eles o de empresas *offshore* que aplicam dinheiro em paraísos fiscais. No entanto, em termos de logística, remete às atividades operacionais realizadas ao longo da costa.

Dito isso, o anseio em colocar o Maranhão na “rota do desenvolvimento” parece encontrar “porto seguro” no Complexo Portuário de São Luís. No entanto, as sucessivas expansões dos terminais têm ocasionado não só o incremento na infraestrutura de logística de transportes marítimos, mas também têm acenado para questões peculiares em relação à Ilha do Maranhão e particularmente à região em que se projeta expandir as atividades industriais: trata-se dos conflitos ambientais que vêm se arrastando há décadas e que, com o passar dos anos, vêm ganhando feições que extrapolam os limites regionais dos seus pontos iniciais.

Note-se que as obras anunciadas para o Complexo Portuário de São Luís, assim como para o Distrito Industrial, estão sendo aplicadas recentemente no contexto da dinamização da economia maranhense. O Terminal Portuário de São Luís (TPSL) aparece, em 2014, como parte dos interesses da empresa WPR São Luís – Gestão de Portos e Terminais LTDA.

Mais adiante, pretendemos demonstrar que a expansão da logística marítima apresenta um potencial explicativo da atual conjuntura dos conflitos ambientais na Zona Rural II de São Luís. Dentro desse contexto, a relocação de plantas industriais e a reestruturação dos processos produtivos têm colocado novas exigências para os portos, obrigando-os a superar o simples papel de elo entre as matrizes de transporte nacional e internacional. No estado do Maranhão, investimentos em projetos de expansão da logística portuária têm exigido dragagem de aprofundamento, recuperação e manutenção das vias de acesso. Para tanto, intensas e constantes atividades logísticas geram perturbações com consequências sobre o meio ambiente e o modo de vida das comunidades residentes nas proximidades ao Complexo Portuário de São Luís. As dragagens realizadas para a limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo do mar, baías e canais, são consideradas uma necessidade não somente para implantação, mas também para o aprofundamento de estruturas já existentes que, no entanto, geram conflitos.

Os conflitos ambientais gerados por dragagens relacionam-se com o nível de contaminação dos sedimentos e com o local selecionado para o despejo, que podem suscitar danos à biota aquática, com reflexos sobre a qualidade de vida de atores regionais que, embora às vezes vivam num ambiente comum, possuem interesses antagônicos. Segundo a Resolução Conama (2004), mate-

rial dragado é aquele que é retirado ou deslocado do leito dos corpos de água pela atividade de dragagem, desde que não constitua bem mineral. Em se tratando dessa atividade, para alguns autores (CASTIGLIA, 2006; MONTEIRO, 2008) o material é predominantemente composto por partículas minerais, que variam de areia grossa a fina, silte e argila; mas também materiais como pedra, madeira, pedaços de metais e vidros.

Entretanto, a realidade concreta demonstra outros expedientes da prática das obras de dragagem ou de dragagem de manutenção. A experiência empírica na área do Complexo Portuário de São Luís arregimentou uma série de depoimentos que apontavam para além das explicações. A principal queixa dos pescadores se dá em relação à queda de pescados após a instalação da planta da Vale e de seu porto, em São Luís, o que diminui drasticamente as possibilidades de realizar uma boa pescaria.

O que diminuiu na produção de peixe e camarão deve-se à contaminação desses portos; às vezes as marés trazem lixo de São Paulo. Antes, você colocava uma rede lá no mar e quando você tirava estava cheia de camarão, agora demora mais pra encher. [...] Diminui muito a coleta de camarão e bagre, que são os peixes mais populares aqui. A pescada vermelha já não dá como antes, a gurijuba, que é um peixe grande, só se encontra mais dentro do mar. Os peixes pequenos agora são mais difíceis de encontrar, antes eram trazidos pela maré e saíamos andando em cima da lama pescando-os. O siri também. Os caranguejos diminuíram porque cortaram o manguezal. Os igarapés [braços de mangue] criam os peixes pequenos porque os peixes desovam nas cabeceiras, agora não encontramos mais os locais adequados para criá-los, pois está todo cheio de lama pelas mudanças nas marés devido à drenagem e construção. Como os ovos não conseguem permanecer nas raízes, eles vão embora, não há remédio.³²

Após a construção da Alumar percebemos a falta desses peixes. Essa empresa chegou há trinta e poucos anos. Depois veio a Vale, que dizia que não prejudicaria o mar e prejudica porque agora você pode ver o mineral na superfície. Imagine quanto está abaixo porque o mineral afunda no mar, até vir à tona é porque já tem muito embaixo. A Vale tem uma draga que limpa até o Porto do Itaqui, passa por todo o canal e segue até Alcântara. Agora a poeira

32. Transcrição de áudio de conversa com morador de Cajueiro, em 13 de julho de 2018.

desse mineral chega à praia, se fosse água doce afundaria e permaneceria onde cai, mas aqui como é água salgada e pelo jogo da maré chega aqui. Então eu acho que não tem sentido aquela draga fazer essa limpeza. Eles carregam o minério para o outro lado, mas a maré o retorna³³.

Na praia do Cajueiro, as constantes dragagens ocasionaram a deposição de sedimentos na faixa de areia. Segundo relatos, a atividade pesqueira e até mesmo de balneabilidade tornou-se quase inviável, uma vez que a grande quantidade de acumulados vem impedindo até mesmo uma simples caminhada no que resta da faixa de areia.

A expansão logística portuária promove o prolongamento do tempo de trabalho nas regiões de escoamento de produção mineral de São Luís, em turnos ininterruptos de trabalho, o que anda lado a lado com a redução do tempo total de extração e transporte mineral e sua consequente exportação para mercados externos, cujas metas previamente estabelecidas pelos planejadores demarcam uma contínua exploração. Diante da constante aceleração que envolve a atividade minero-metalúrgica, a relação com o incremento na infraestrutura de escoamento desdobra-se em sucessivas transformações ou reformulações do sistema mina-ferrovia-porto, que atinge diretamente trabalhadores do Sistema Norte, trabalhadores rurais, quilombolas, pescadores etc.

A incorporação do Maranhão a essa nova dinâmica de movimentação do grande capital nas regiões periféricas ocorreu parcialmente na parte oeste do estado, portanto, com interesse no escoamento da produção de minério na Serra de Carajás. Nesse contexto, a partir dos anos 1980, toda uma rede de infraestrutura logística foi planejada ao longo da Estrada de Ferro Carajás até o Complexo Portuário de São Luís, emprestando ao estado, assim, um status de economia exportadora, nascido da descoberta das minas de Carajás.

A grande expansão da produção de minério de ferro com a abertura do complexo minerário S11D no sudeste do Pará fez com que a Vale realizasse a duplicação da Estrada de Ferro Carajás. As obras de duplicação se iniciaram em março de 2011 – tendo sua conclusão em agosto de 2018 – e promoveram a implantação de 625 km de novas linhas férreas, com a remodelação de 224 km de linhas existentes e a substituição de dormentes de madeira por outros

33. Transcrição de áudio de conversa com morador de Cajueiro, em 13 de julho de 2018.

de concreto, além de outras obras como 46 pontes ferroviárias, viadutos e passarelas. No mesmo plano, foi realizada a modernização do sistema de sinalização ferroviária, telecomunicações e energia da Estrada de Ferro Carajás (EFC). Salienta-se que o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM) ganhará mais 120 km de trilhos (VALE, 2011).

A duplicação da Estrada de Ferro Carajás permitirá que o escoamento da Ferrovia Norte-Sul seja direcionado sem problemas de capacidade para o Porto de Itaqui, além disso, a EFC também beneficiará diretamente a movimentação do fluxo do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram). Mas não só isso, este quadro ainda está visível no Plano Mestre do Porto do Itaqui (2018), que demonstra a clara conexão com a EFC para o implemento das atividades de exportação, como aponta o quadro seguinte:

Quadro 1 . Plano Mestre do Porto do Itaqui (2018) e conexão com as atividades de exportação da EFC

Locações	Faixa populacional possivelmente atingida	Obras	Trecho	Responsável	Impactos
Área do porto do Complexo Portuário de São Luís e imediações (Zona Rural II de São Luís)	População estimada em acima de 200.000 habitantes	Subconcessão da Ferrovia Norte-Sul (EF-151)	Subconcessão de 1.537 km de ferrovia entre Estrela d'Oeste, no estado de São Paulo, e Porto Nacional, no estado do Tocantins, onde há a conexão com o Tramo Norte da Ferrovia Norte Sul, subconcedida à VLI, permitindo acesso ao Complexo Portuário do Itaqui	EMAP MTPA	Trepidação nas comunidades próximas Aumento do risco de atropelamento na via férrea Aumento do fluxo de navios de grande calado na Baía de São Marcos Impacto na pesca artesanal
Área do porto do Complexo Portuário de São Luís e imediações (Zona Rural II de São Luís)	População estimada em 50.000 habitantes; possui uma escola da rede municipal; um posto de saúde	Ampliação dos equipamentos de recepção de carga no Terminal de Grãos do Maranhão - TEGRAM	Modal ferroviário no Complexo Portuário de Itaqui	VLI Multimodal S.A.	Trepidação nas comunidades próximas Aumento do risco de atropelamento na via férrea Aumento do fluxo de navios de grande calado na Baía de São Marcos Impacto na pesca artesanal

Fonte: Jadeylson Ferreira Moreira, 2021.

Além disso, há a oferta da abundância de terras e mão de obra baratas a serem exploradas pelos empreendimentos que se implantaram ao longo do corredor do Sistema Norte.

Uma informação importante é que todos os dias o trem da mineradora³⁴ transporta 576.000 t de minério de ferro com pureza de mais 65%. É o equivalente à carga de 17 mil caminhões pesados, e essa carga diária valia 60 milhões de dólares, em 2012, quando chegava ao destino (PINTO, 2013, p. 56). O Relatório de Produção de Outubro de 2014 (VALE, 2014) demonstra a capacidade de expropriação do capital:

A produção de finos de minério da Vale totalizou 67,6 Mt, com a produção de junho acima de 25 Mt, apresentando forte aceleração em relação aos níveis de abril e maio, e entrando num período sazonalmente forte, com níveis mais baixos de chuva. O S11D atingiu um *run rate* de 91 Mtpa em junho, que provavelmente melhorará no 2S20, em direção a uma produção anual ligeiramente acima de 85 Mt.

Mas é preciso ressaltar que a Vale anunciou, em junho de 2012, o projeto de extração da nova mina, denominado S11D, com as seguintes projeções:

O S11D fornecerá 11 milhões de toneladas métricas de minério de ferro por ano. Quando estiver em plena capacidade, o projeto contribuirá para que a produção total de minério da Vale no Pará alcance 230 milhões de toneladas por ano. Em conjunto com os demais empreendimentos previstos para a região, S11D. [...] o produto será então levado até a Estrada de Ferro Carajás (EFC) por um novo ramal ferroviário de mais de 504 quilômetros, transportando o minério até o **Terminal Portuário de Ponta da Madeira, que também terá a sua capacidade ampliada** (VALE, 2012, p. 8).

34. O trem de minério da mineradora Vale, segundo informações de 2012, todos os dias faz 24 viagens (12 de ida e 12 de volta) entre a mina de Carajás, no Pará, e o porto da Ponta da Madeira, em São Luís. O trem percorre quase 900 km em cada viagem, com duração de 18 horas. Sua passagem por qualquer ponto demora quatro minutos. Ele tem quatro quilômetros de comprimento. Cada trem, com 300 vagões de 80 toneladas, arrasta 24 mil toneladas de ferro (PINTO, 2012).

Figura 1. Trem da Vale sobre a via férrea à altura da Comunidade Coqueiro – São Luís-MA



Fonte: Jadelilson Ferreira Moreira, 2014.

A implantação da Companhia Vale do Rio Doce nos estados do Pará e Maranhão se deu por duas razões, entre elas: a impossibilidade de deslocar a mina de Carajás e a proximidade do Complexo Portuário de São Luís com os mercados norte-americano, europeu e asiático (Japão e China). Segundo Morais (2007, p. 141), nos caminhos da modernização conservadora, no Maranhão, várias famílias foram retiradas ao longo da EFC, além da expulsão de trabalhadores rurais pelos grandes latifundiários que se apropriavam de suas terras.

Na capital, São Luís, há relatos de deslocamentos compulsórios orquestrados pela associação entre Estado e capital. Frans Gistelink (1988, p. 7) destaca o seguinte quadro a respeito do bairro do Anjo da Guarda, em meados da década de 1980: “[...] A população em torno de duas mil famílias tinha chegado a esta área cinco anos antes, transferida do centro da cidade pelo governo estadual, em condições difíceis e com muitas promessas não cumpridas, e já enfrentava de novo a ameaça de ser expulsa”.

O trabalho de Alves (2014, p. 43) destacou que no Anjo da Guarda, área Itaquí-Bacanga, houve o surgimento de “áreas de invasão” e a situação de

famílias de migrantes, a exemplo da área denominada “Mauro Fecury”, e registrou também a chegada de famílias remanejadas de outras áreas ocupadas pela Vale. O anúncio de grandes empreendimentos industriais na Ilha do Maranhão, desde a década de 1980, tem trazido grandes contingentes populacionais, expulsos do interior pelo latifúndio ou pelos desdobramentos do Programa Grande Carajás, que se somam aos deslocados compulsoriamente pelas plantas de beneficiamento de minério e de alumínio aqui já instaladas.

Tão instigantes como esses são os problemas ligados ao setor imobiliário. Esgotada pelo fluxo populacional, São Luís ampliou os seus déficits habitacionais, a ponto de agravar o custo da moradia, em especial o dos aluguéis, estimulando assim uma enorme rede de especulação imobiliária, muitas vezes orquestrada pelas próprias empresas do setor imobiliário e parceiras. De forma alguma esse é um dado novo na realidade maranhense. A presença de especuladores na área de influência do Corredor Carajás tem provocado conflitos a partir da perspectiva de uma urbanização acelerada, que não considerou, e nem considera, as particularidades características das populações existentes ao longo do corredor norte.

Nesse contexto de expropriação, acumulação e expansão, o capital impôs uma dinâmica própria aos modos de vida das populações atingidas retirando delas a natureza como fonte de recursos e limitando as possibilidades de seu uso à medida que avançava sobre a Amazônia Oriental.

2.4 Porto do Itaqui

O Complexo do Porto de Itaqui está localizado na Baía de São Marcos, no município de São Luís, Maranhão, administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária – Emap. As atividades do porto tiveram início em julho de 1974. A principal característica das instalações se refere à sua proximidade com os grandes centros do mercado mundial com a Europa, América do Norte e o Canal do Panamá, que garante acesso ao Oceano Pacífico.

O acesso ferroviário ao porto é realizado principalmente pela EFC, unindo a região do Programa Grande Carajás, no sudeste do Pará, ao porto do Itaqui e ao TMPM. Também os trilhos da Transnordestina Logística (TNL) chegam

ao Itaqui interligando o porto a grande parte da região Nordeste. No entanto, a linha operada pela TNL possui bitola estreita, é antiga e encontra-se deteriorada, o que significa uma baixa capacidade de transporte.

A área de Itaqui é constituída por instalações portuárias terrestres: cais, píeres, de atracação e acostagem, além de armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária. A infraestrutura marítima é composta pelos acessos aquaviários, áreas de fundeio, bacia de evolução³⁵ e áreas adjacentes.

O porto dispõe atualmente de um cais acostável de 1.671 metros de extensão com seis berços de atracação e acostagem (100, 101, 102, 103, 104 e 105), dois píeres petroleiros (106 e 108) e um Terminal de Grãos – Tegram (PORTO DO ITAQUI, 2014). O Complexo de Itaqui é composto também por outros terminais administrados pela Emap, bem como Terminais Privados e um serviço de *ferryboat* que opera entre a Ponta da Espera e o Terminal do Cujupe.

O complexo é composto pelos seguintes terminais: Porto do Itaqui, Terminal Pesqueiro do Porto Grande, Terminal da Ponta da Espera, Terminal do Cujupe e Terminal de São José de Ribamar.

Em 2020, segundo informações da Emap, o Porto de Itaqui movimentou 25,3 milhões de toneladas com destaque para a movimentação de granéis³⁶ líquidos (derivados de petróleo e produtos químicos) cujos terminais estão instalados na área de porto organizado³⁷ e vêm aumentando suas movimentações em razão do crescimento de cargas direcionadas para esse setor.

35. Bacia de evolução é área fronteira às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.

36. Também denominada cargas granéis, é aquela que não é acondicionada em qualquer tipo de embalagem. Os granéis são cargas que necessitam ser individualizadas, subdividindo-se em granéis sólidos e granéis líquidos. São granéis sólidos: minério de ferro, manganês, bauxita, carvão, sal, trigo, soja, fertilizante etc. São granéis líquidos: o petróleo e seus subprodutos, óleos vegetais, etanol etc.

37. Refere-se ao complexo do porto construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária. No caso de Itaqui quem faz esse papel é a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). As funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada, por sua administração, denominada Autoridade Portuária, e pelas autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Considerando os números do recorde de Itaqui é possível lembrar que os granéis líquidos têm presença marcante no complexo e sua movimentação variou pouco no período analisado. Em contrapartida, os granéis sólidos constituem-se como carga destacadamente de exportação. Ainda fazendo uso dessas informações, é possível salientar que os granéis líquidos, com um volume de movimentação pouco acima dos granéis sólidos, são uma carga majoritariamente de desembarque.

2.5 Porto da Ponta da Madeira

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM) está localizado à margem leste da Baía de São Marcos, na Ilha de São Luís. Foi construído em 1986, como parte dos desdobramentos do Programa Grande Carajás no estado do Maranhão. Sua estrutura de estocagem é composta por quatro berços de atracação de navios de grande porte, tendo o minério de ferro e minério de mangânese entre os principais tipos de carga movimentados na sua área.

Segundo os dados do Relatório de Produção (VALE, 2014), em 2013, o TMPM, incluindo as operações realizadas no Berço 105, operado pela Vale no Porto do Itaqui, foi responsável pelo embarque de 112 milhões de toneladas (Mt), sendo 105,6 Mt de minério de ferro e 6,4 Mt de carga geral. O porto, segundo dados da publicação, é responsável por mais de 80% da carga movimentada em todo o estado do Maranhão.

No entanto, esse é um quadro já reconhecido dentro da dinâmica local de conflito, nos interessa agora demonstrar por meio dos dados apresentados a seguir como esse volume de movimentação de *commodities* afeta diretamente as comunidades no entorno do Complexo Portuário de São Luís.

Quadro 2. Afetação nas comunidades – casos específicos – pela movimentação de “commodities” e atividades dos portos da área

Locações	Faixa populacional possivelmente atingida	Obras	Trecho	Responsável	Impacto
Área do porto do Complexo Portuário de São Luís e imediações (Zona Rural II de São Luís) Particular: Estreito do Coqueiro com o rio dos Cachorros	População estimada em acima de 100.000 habitantes;	Passagem de nível	Ponto de travessia para acesso à comunidade do Coqueiro e adjacências	VALE	Trepidação nas comunidades próximas Aumento do risco de atropelamento na via férrea Aumento do fluxo de navios de grande calado na Baía de São Marcos Impacto na pesca artesanal e na balneabilidade
Área do Porto do Itaqui e imediações	População estimada em acima 100.000 habitantes	Construção da alça do Tegram	Avenida Rio Mearim, à avenida Eng. Emílio Macieira	Empresa Maranhense de Administração Portuária - Emap	Aumento do fluxo de caminhões Aumento do risco de atropelamento na BR-135 Perigo de derrapagem na pista em razão da deposição de fertilizantes Impacto na pesca artesanal

Fonte: Jacyelson Ferreira Moreira, 2021.

O quadro anterior explicita bem a tentativa de reconfigurar comunidades inteiras em São Luís. Desde os primeiros anseios do Programa Grande Carajás, toda a planta geográfica da capital do Maranhão é posta sob ameaça dos processos de expansão logística à medida que se enxerga nessas áreas uma determinada “vocação” portuária que se confronta com a “vocação” para a pesca ou agricultura defendida pelos antigos moradores que, na maioria dos casos, estão ali na sua terceira geração. “O olhar sobre as condições em que as pessoas estão dispostas na região pesquisada faz lembrar daquilo que Parry Scott (2009) chamou de ‘descaso planejado’ pelo próprio Estado do Maranhão que associado ao capital coloca em último lugar as prioridades necessárias para a manutenção da vida humana naquele espaço” (MOREIRA, 2015, p. 124).

2.6 Parecer fotográfico do Complexo Portuário de São Luís – Terminal Marítimo da Ponta da Madeira

A foto abaixo expõe a fragilidade do sistema de praias da comunidade Cajueiro, em São Luís, vizinha ao Complexo Portuário. À primeira vista, o que se observa são os impactos relacionados à dragagem de sedimentos oriundos dos berços de atracação dos portos de Itaqui e do Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM), este último de propriedade da Empresa Vale S.A.

Figura 2. Sistema de praias da comunidade Cajueiro, em São Luís – MA, vizinha ao Complexo Portuário



Fonte: Jadeylson Ferreira Moreira, 2014.

Tem-se observado entre os moradores da comunidade Cajueiro e adjacências uma reclamação recorrente em relação à oferta de pescado nos últimos anos, principalmente após as obras do Píer IV, ainda no ano de 2013. Esse píer tem uma particularidade logística inerente ao desenvolvimento de navios minereiros denominados de Valemax, cuja capacidade de carregamento é de até 400 mil toneladas. A seguir segue uma breve exposição da capacidade de carregamento da estrutura de transporte de minério:

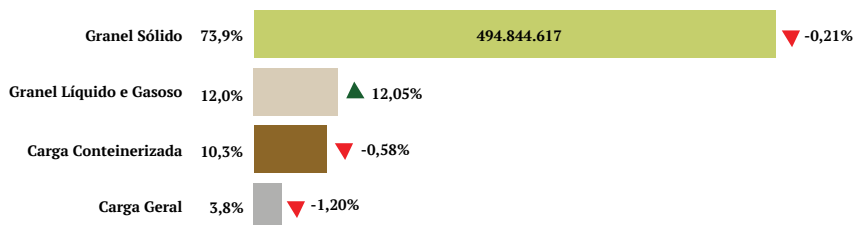
Figura 3. Estrutura de minereiros Valemax



Fonte: Relatório de sustentabilidade da Vale, 2019.

Ainda sobre isso, é importante destacar que o sistema de logística portuária da empresa Vale S.A. encontra possibilidades de aumento do fluxo de movimentação de navios minereiros no seu porto, em São Luís – MA, à medida que a extração das minas do S11D retoma um ritmo de exploração de acordo com a demanda da *commodity* minério de ferro no mercado externo. Aqui as referências são os mercados asiático e europeu, que representaram juntos a ordem de 494.844.617 toneladas em 2020, segundo o Anuário de Movimentação de Carga da Antaq em 2020, conforme as informações citadas a seguir:

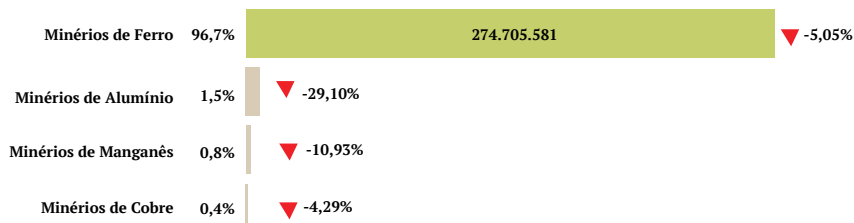
Gráfico 1. Perfil de carga em toneladas (2020)



Fonte: Antaq, 2020 (disponível em: <http://web.antaq.gov.br/anuario/>).

No outro extremo de movimentação portuária, é possível perceber o minério de ferro e seus concentrados na ponta de *commodity* exportada ao longo do ano de 2020.

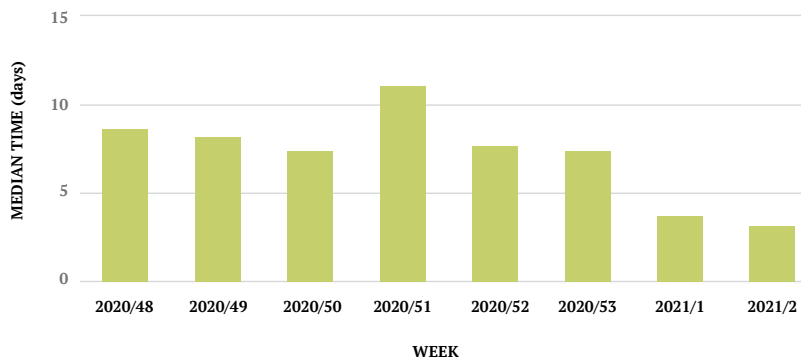
Gráfico 2. Grupo de mercadoria em toneladas (2020)



Fonte: Antaq, 2020 (disponível em: <http://web.antaq.gov.br/anuario/>).

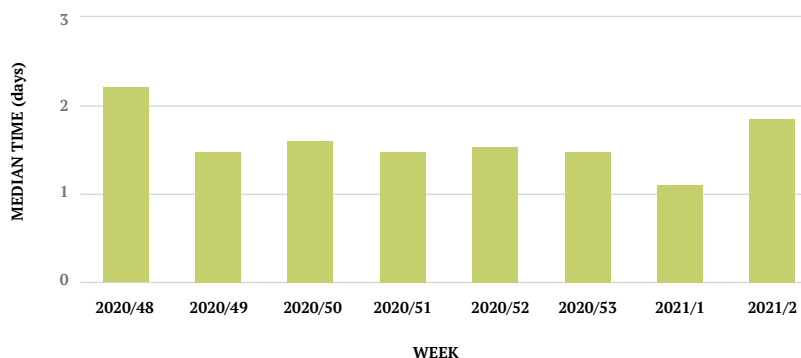
Abaixo temos a relação entre *Tempo de ancoragem* e *Tempo no porto*, com relação ao Porto da Ponta da Madeira, lembrando que estamos operando com os dados de 2020, os dois últimos patamares podem ser desconsiderados, haja vista que o ano de 2021 ainda está em curso no momento de produção deste texto.

Gráfico 3. Tempo de ancoragem (2020)



Fonte: Marine Traffic (disponível em: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/detail>).

Gráfico 4. Tempo no porto (2020)



Fonte: Marine Traffic (disponível em: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ports/18858>).

Apesar de estarem em língua inglesa, os gráficos anteriores ajudam a capturar a quantidade de dias que os navios passaram atracados no TMPM, o que quer dizer o seguinte: os navios levaram em média dois dias para realizar o carregamento de minério de ferro ou minério de manganês e seus derivados. O que importa aqui nesse breve relatório é apontar que a quantidade de

minerais da Valemax (que têm 362 m de comprimento e levam dois dias para serem carregados totalmente) tem sido constante naquele modal e que a capacidade de extração nas minas do S11D e dependências tem aumentado à medida que as exigências do mercado consumidor externo encontram a sua retomada. Mais ainda: quanto maior a movimentação nesses portos criados para receber navios de grande calado, maior a necessidade de manutenção de dragagem naquela área e maiores são os efeitos dessa dragagem, particularmente para a pesca artesanal. Conforme o registro a seguir:

Figura 4. Efeitos de dragagem: lama e pedras acumuladas nas praias, dificultando as atividades de pesca



Fonte: Jadelson Ferreira Moreira, 2014.

Retomando as colocações anteriores sobre a grande movimentação de cargas no TMPM, vale destacar que acidentes na costa do estado do Maranhão têm sido constantes como o que ocorreu com navio *Stellar Banner*, da categoria Valemax (de propriedade da Polaris Shipping), que partiu do TMPM no

dia 24 de fevereiro de 2020 carregado com 275.000 toneladas de minério de ferro, além de milhares de litros de óleo e combustível e acabou encalhando na costa maranhense e sendo afundado após mais de três meses de tentativas frustradas de resgate da embarcação. O exemplo desse navio serve para ilustrar como o fluxo contínuo de embarcações na naquelas águas vem alterando a biota aquática e, além disso, vem afetando a faixa litorânea de pesca de milhares de pescadores daquela região. O acidente com o *Stellar Banner* só confirmou o que vem ocorrendo há décadas ao longo do canal de navegação minero-exportador do chamado Sistema Norte de Produção, da Vale S.A.

3. DUPLICAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS (EFC): CARACTERIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DO CORREDOR DE CARAJÁS

3.1 Breve histórico

A construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC), como já afirmamos anteriormente, está inserida no processo de organização logística para o escoamento do minério de ferro e outros minérios, das jazidas do estado do Pará para os portos em São Luís, no Maranhão. A ferrovia começou a ser construída, no âmbito do Projeto Ferro Carajás (PFC), nos anos 1970, e foi inaugurada em 1985. Passou a integrar o Programa Grande Carajás (PGC), implementado no ano de 1980. A EFC, quando entrou em funcionamento, tinha capacidade para transportar 35 Mtpa de minério de ferro e uma extensão de 892 km.

O primeiro trem de minério de Carajás partiu da Serra Norte em direção a São Luís às 11h50. A composição com 160 vagões carregados de ferro e manganês percorreu os 890 quilômetros da ferrovia em cerca de 24 horas, numa viagem que culminou com o primeiro embarque de minério proveniente da maior província mineral do planeta! (VALE, 2016)

Em 1997, a CVRD, então privatizada, obteve uma nova concessão de 30 anos para a exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros. A outorga dessa concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial de 27/06/1997, publicado no *Diário Oficial da União* de 28/06/1997.

Pela ferrovia Carajás, a partir de maio de 2008, passou a trafegar o trem de maior capacidade na América Latina, com “330 vagões, 3,4 quilômetros de comprimento e um peso bruto de 42.300 toneladas, quando carregado” (VALE, 2008).

A principal carga transportada pela ferrovia é o minério de ferro. Em 2019, a EFC transportou diariamente em média 592,2 mil toneladas métricas de minério de ferro e 34,3 mil toneladas métricas de outras cargas. No mesmo ano, a ferrovia também transportou 302 mil passageiros. Em 2019, a EFC tinha uma frota de 313 locomotivas e 21.081 vagões, que eram operados pela

Vale e empresas terceirizadas (VALE, 2020). Além do minério de ferro, também são escoados pela ferrovia manganês³⁸, cobre³⁹, ferro-gusa e outros produtos como grãos, combustíveis, veículos e carvão⁴⁰. “A EFC está ainda interligada com outras duas ferrovias: a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN)⁴¹ e a Ferrovia Norte-Sul. A primeira atravessa, principalmente, sete estados da região Nordeste e a segunda corta os estados de Goiás, Tocantins e Maranhão”, o que facilita a exportação de grãos do centro-oeste pela capital maranhense (VALE, 2020).

Em 2004, o projeto de duplicação da Estrada de Ferro Carajás foi iniciado de forma fragmentada, ou seja, por segmentos, tendo em 2011 o Ibama se negado a continuar a licenciar o empreendimento dessa forma. A empresa, então, teve de apresentar um novo estudo ambiental tratando o empreendimento como um todo e, em 2012, conseguiu a licença de instalação (LI), junto com a autorização para supressão de vegetação (FAUSTINO, 2013). A duplicação teve como objetivo aumentar as possibilidades de escoamento, modernizar e integrar as estruturas logísticas à dinâmica de ampliação dos corredores para exportação, fundamentais à expansão do capital na região da Amazônia Oriental. A duplicação da ferrovia é somente a ponta de um empreendimento com dimensões gigantescas, que possibilitou a exploração da nova mina na serra Sul de Carajás (Projeto S11D)⁴², a construção de um ramal ferroviário de 101 km

38. Extraído do Complexo Minerário Azul, o manganês é transportado por caminhão e pela EFC até o terminal marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís, no Maranhão (VALE, 2020).

39. Extraído do Complexo Minerário Vale/Sossego – PA e Vale/Salobo, o concentrado de cobre é transportado de caminhão até o terminal de armazenamento em Parauapebas e, em seguida, levado pela EFC até o Porto do Itaqui em São Luís, no Maranhão (VALE, 2020).

40. O níquel está entre os minérios extraídos pela empresa, retirado no Projeto Onça Puma. No entanto, o ferro-níquel não é transportado pela EFC, é transportado por caminhão até o terminal marítimo de Vila do Conde, no estado brasileiro do Pará e exportado em contêineres oceânicos (VALE, 2020).

41. Atualmente denominada Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL, 2021)

42. O empreendimento recebeu esse nome por sua localização: trata-se do bloco D do corpo S11, que fica na Serra Sul de Carajás. Para fins geológicos, o S11D é apenas um bloco do corpo que foi dividido em quatro partes: A, B, C e D. O potencial mineral do corpo S11 é de 10 bilhões de toneladas de minério de ferro, sendo que os blocos C e D têm reservas de 4,24 bilhões de toneladas. Ver mais a respeito em: <http://www.vale.com/brasil/PT/business/mining/Paginas/s11d.aspx>.

em Canaã dos Carajás e a ampliação do porto da Ponta da Madeira em São Luís⁴³, o que permitiu aumentar a capacidade de escoamento de minério de ferro da ferrovia e do porto de 100 Mtpa para 230 Mtpa⁴⁴. O empreendimento de 37,8 bilhões contou com recursos próprios e investimentos do BNDES⁴⁵, no valor de 6,2 bilhões⁴⁶.

Como eixo integrador de outros empreendimentos, a duplicação da Ferrovia Carajás também viabiliza o escoamento de outras *commodities*, como os grãos do Centro-Oeste do país através da conexão com a Ferrovia Norte-Sul, esquentando os negócios do Porto do Itaqui em São Luís e estimula a corrida pela construção de portos privados na zona rural de São Luís, como a recente tentativa de construção do Porto São Luís da empresa WPR/W Torres⁴⁷, fomentando conflitos socioambientais ao longo de todas as infraestruturas citadas, pois são justamente os territórios dos povos e comunidades tradicionais que se encontram majoritariamente nas regiões pretendidas.

43. A Vale S.A. integra a empresa VLI, organizada em forma de holding, como maior acionária (com 35% das ações) juntamente com a Mitsui, a FI-FGTS, a Brookfield Brazil Infrastructure e a Brasil Port Holdings LP Fit; ela “oferece soluções logísticas que integram portos, ferrovias e terminais”. Ver mais a respeito em: <https://www.vli-logistica.com.br/conheca-a-vli/quem-somos/>.

44. Ver mais a respeito em: <http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/contrato-de-financiamento-para-implantacao-de-projetos-bndes.aspx>.

45. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é um dos acionistas da Vale através do BNDESPar. Ver mais a respeito em: <http://www.vale.com/brasil/PT/investors/company/shareholding-structure/Paginas/default.aspx>.

46. Ver mais a respeito em: https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20140415_vale.

47. Empresa responsável pela derrubada de 77 casas e expulsão de moradores da comunidade Cajueiro, zona rural de São Luís – MA, entre 2014 e 2019.

Quadro 3. Carga transportada, passageiros transportados, locomotiva, vagões na EFC – 2005-2019

Ano	Média de carga transportada diariamente	Total de carga transportada no ano	Carga transportada para outros clientes no ano	Passageiros transportados no ano	Nº de locomotivas	Nº total de vagões	Nº de vagões em um trem
2019	592,2 mil toneladas métricas de minério de ferro e 34,3 mil toneladas métricas de outras cargas.	-	-	302 mil	313	21.081, operados pela Vale e terceirizadas	330
2018	559,8 mil toneladas métricas de minério de ferro e 31,1 mil toneladas métricas de outras cargas.			317,9 mil	282	21.087, operados pela Vale e terceirizadas	330
2017	473,7 mil toneladas métricas de minério de ferro e 30,2 mil toneladas métricas de outras cargas.			246 mil	303	20.209, operados pela Vale e terceirizadas.	330
2016	419 mil toneladas métricas de minério de ferro e 22,8 mil toneladas métricas de outras cargas.			293 mil	289	18.135, operados pela Vale e terceirizadas.	330
2015	357,9 mil toneladas métricas de minério de ferro	120,3 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas.		301 mil	284	17.125	330
2015	357,9 mil toneladas métricas de minério de ferro	120,3 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas		301 mil	284	17.125	330
2014	319,0 mil toneladas métricas de minério de ferro	105,9 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	3,5 bilhões de tku	307 mil	277	16.158	330

2013	296.155 mil toneladas métricas de minério de ferro .	102,03 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	3,5 bilhões de tku	308 mil	266	16.434	330
2012	311.707 toneladas métricas de minério de ferro .	103,3 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	3,5 bilhões de tku	360 mil	247	14.975	330
2011	313.970 toneladas métricas de minério de ferro	98,1 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	2,8 bilhões de tku	353mil	234	14.261	330
2010	313.970 toneladas de minério de ferro	90,4 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	3,0 bilhões de tku	342 mil	220	10.701	330
2009	301.000 toneladas de minério de ferro	85,04 bilhões tku de minério de ferro e outras cargas	3,11 bilhões de tku	343 mil	226	12.627	330
2008	de 301.000 toneladas de minério de ferro	88,7 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	de 6,4 bilhões de tku	330 mil	211	12.084	330
2007	255.000 toneladas de minério de ferro	84,3 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	7,2 bilhões de tku	353.000	183	9.901	330
2005	200.000 toneladas de minério de ferro	69,5 bilhões de tku de minério de ferro e outras cargas	5,0 bilhões de tku	369 mil	284	17.125	330

Fonte: Formulário 20-F (disponível em: <http://www.vale.com/brasil/pt/investors/information-market/annual-reports/20f/paginas/default.aspx>).

3.1.1 A Vale S.A. e as logísticas

A região cortada pela estrada de ferro, como demonstrado anteriormente, ficou conhecida como “Corredor Carajás”. Mesmo com o término oficial do Programa Grande Carajás, em 1991, suas estruturas produtivas e logísticas continuaram a se expandir nas duas últimas décadas, com a integração a outras logísticas de escoamento – rodovias, ferrovias, portos, hidrelétricas⁴⁸ – relacionadas à reorganização dos mercados de *commodities*, à necessidade de integração de estruturas de escoamento, à intensificação da exploração mineral e à abertura de novas fronteiras agrícolas, com a expansão de monocultivos para o norte do país.

Além de ser a maior mineradora de ferro do mundo, a Vale se apresenta como líder em operações logísticas no Brasil e em outras regiões do globo. Possui ferrovias, terminais marítimos, centros de distribuição e portos. No Brasil, detém a concessão da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), além de participação⁴⁹ na MRS Logística S.A. (MRS), que transporta os produtos de minério de ferro das minas do Sistema Sul da empresa, e na VLI S.A. (VLI), que transporta cargas gerais através de um sistema integrado com ferrovias e terminais marítimos no Brasil (VALE, 2019, p. 8). A VLI possui direitos de compra da capacidade de transporte na Ferrovia Carajás. Além disso, controla a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) e Ferrovia Norte-Sul (FNS); nesta última, detém um trecho de 720 km entre as cidades de Açailândia, no estado do Maranhão, e Porto Nacional, no estado de Tocantins. A Ferrovia Norte-Sul se conecta com a EFC em Açailândia, criando um novo corredor para o transporte de carga geral, principalmente para a exportação de soja, arroz e milho produzidos na região Centro-Norte do Brasil (VALE, 2020, p. 72).

48. No Maranhão, a Vale faz parte da composição acionária do Consórcio Estreito Energia (Ceste), responsável por operar a usina hidrelétrica de Estreito, situada no rio Tocantins, na divisa entre o Maranhão e o Tocantins (<http://www.uhe-estreiro.com.br/institucional/quem-somos.html>).

49. A Vale detém 37,6% de participação na VLI e 47,6% na MRS (VALE, 2019, p. 70).

3.2 Municípios, comunidades e povos atravessados

A EFC atravessa 23 municípios no Maranhão e quatro no Pará. No Maranhão, perpassa São Luís, Bacabeira, Santa Rita, Itapecuru-Mirim, Miranda do Norte, Anajatuba, Igarapé do Meio, Arari, Vitória do Mearim, Monção, Santa Inês, Pindaré-Mirim, Alto Alegre do Pindaré, Tufilândia, Buriticupu, Bom Jesus das Selvas, Bom Jardim, Açailândia, Cidelândia, Vila Nova dos Martírios, Itinga do Maranhão, São Francisco do Brejão, São Pedro das Águas Brancas; e no Pará, Bom Jesus do Tocantins, Marabá, Parauapebas e Curionópolis.

Três terras indígenas (TIs) são reconhecidas pela Vale como afetadas diretamente pela ferrovia, a saber: TI Rio Pindaré e TI Caru, no Maranhão, e TI Mãe Maria, no Pará. Embora a Vale não reconheça, povos indígenas e movimentos sociais apontam ainda impactos da Ferrovia Carajás, desde a sua construção, nas TIs Alto Turiaçu e Awá (das etnias Ka'apor e Awá-Guajá, respectivamente), situadas no Maranhão (SANTOS, 2016). A ferrovia perpassa ainda unidades de conservação ambientais de suma importância para a manutenção equilibrada de ecossistemas característicos do Maranhão e fundamentais na reprodução social do homem e mulher do campo, como os campos naturais presentes nas Áreas de Proteção Ambiental (APAs) Baixada Maranhense – Baixo Mearim e Baixada Maranhense – Baixo Pindaré. A APA Baixada Maranhense é reconhecida, desde 2000, como sítio Ramsar⁵⁰.

A EFC afeta diretamente mais de 100 comunidades constituídas por grupos sociais diversos: quilombolas, ribeirão(a)s, pescadore(a)s, assentado(a)s, quebradeiras de coco babaçu, lavradore(a)s, indígenas, populações urbanas.

No Estudo Ambiental/Plano Básico Ambiental (EA/PBA, 2011), a Vale classifica as regiões afetadas pela ferrovia em duas categorias: área diretamente afetada (ADA) e área de influência direta (AID). As ADAs são as áreas que estão dentro da faixa de domínio da ferrovia (correspondem a 40 metros de cada lado da ferrovia a partir de seu eixo) e as AIDs correspondem às comunidades urbanas e rurais cujos perímetros estão a uma média de 500 metros

50. Áreas úmidas de importância mundial. Os Sítios Ramsar são reconhecidos por suas características, biodiversidade e importância estratégica para as populações locais. O Brasil é signatário da Convenção de Ramsar desde 1993 (ver mais a respeito em: <https://www.gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/noticias/destaque/areas-umidas-sao-essencias-para-a-biodiversidade>).

da ferrovia (AMPLO; VALE, 2011). Nesse caso, a empresa reconhece que, ao longo de toda a Ferrovia Carajás, existem “101 localidades – 76 rurais e 25 urbanas, distribuídas espacialmente em 23 municípios pertencentes a 8 microrregiões dos estados do Maranhão e do Pará, sendo 6 microrregiões do Maranhão e 2 do Pará” (AMPLO; VALE, 2011, p. 1).

Quadro 4. Comunidades – AID - Maranhão⁵¹

Microregião	Municípios	Localidade	Classificação	Km da EFC
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Vila Maranhão	Urbana	0
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Rio Grande	Rural	4,5
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Ananandiba	Urbana	5,9
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Pedrinhas	Urbana	9
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Coqueiro	Rural	16
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Juçara	Rural	16
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Vila Samara	Urbana	16
Aglomeração urbana de São Luís	São Luís	Estiva	Rural	18,5
Rosário	Bacabeira	Peri de Baixo	Rural	38
Rosário	Bacabeira	Peri de Cima	Rural	41,5
Rosário	Bacabeira	José Pedro	Rural	46

51. O trabalho de campo indica a existência de outras comunidades na área de influência direta da EFC não mencionadas no quadro apresentado no EA/PBA; são elas: Vaca Morta (Santa Rita); Capotal (Miranda do Norte); Capim-Açu, Barbados e Boca do Mel (Arari). Pode haver outras de que não tivemos conhecimento.

Rosário	Bacabeira	Gameleira	Rural	51
Rosário	Bacabeira	Ramal do Aboud	Rural	54
Rosário	Santa Rita	Centrinho	Rural	60
Rosário	Santa Rita	Cai Coco	Rural	63,5
Rosário	Santa Rita	Sede municipal	Urbana	63,5
Rosário	Santa Rita	Vaca Morta	Rural	72
Baixada Maranhense	Anajatuba	Queluz	Rural	91
Baixada Maranhense	Anajatuba	Pedrinhas	Rural	93
Baixada Maranhense	Anajatuba	Pacova	Rural	97
Baixada Maranhense	Anajatuba	Morro Grande	Rural	97
Baixada Maranhense	Anajatuba	Morro de Alexandre	Rural	99
Baixada Maranhense	Arari	Boca do Mel	Rural	121,6
Baixada Maranhense	Arari	Bubasa	Rural	125
Baixada Maranhense	Arari	Pimental	Rural	128,5
Baixada Maranhense	Arari	Barbados	Rural	132 ⁵²
Baixada Maranhense	Arari	Capim-açu	Rural	135,7
Baixada Maranhense	Arari	Incruzi de Laranjeiras	Rural	138
Baixada Maranhense	Arari	Boca do Campo	Rural	140
Baixada Maranhense	Arari	Moitas	Rural	141
Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Todo Dia	Rural	146
Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Escondido	Rural	147

52. O referido povoado está situado próximo ao km 132.

Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Boa Vista	Rural	149
Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Mato Grosso/Louro	Rural	150,5
Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Tuirirical	Rural	153,5
Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Coque	Rural	158,5
Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Caçoadá	Rural	162
Baixada Maranhense	Vitória do Mearim	Vila Nova	Rural	162
Baixada Maranhense	Igarapé do Meio	Riachão	Rural	166
Baixada Maranhense	Igarapé do Meio	Puraqueú	Rural	168
Baixada Maranhense	Igarapé do Meio	São Vicente	Rural	170,5
Baixada Maranhense	Igarapé do Meio	Sede municipal	Urbana	186,5
Baixada Maranhense	Monção	Cajazeira	Rural	195
Itapecuru-Mirim	Itapecuru-Mirim	Jacamim	Rural	105
Itapecuru-Mirim	Miranda do Norte	Capotal	Rural	106
Itapecuru-Mirim	Miranda do Norte	Campestre	Rural	107,5
Itapecuru-Mirim	Miranda do Norte	Cariongo III	Rural	110
Itapecuru-Mirim	Miranda do Norte	Água Branca	Rural	113,5
Itapecuru-Mirim	Miranda do Norte	Água Preta	Rural	115
Pindaré	Santa Inês	Barradiço	Rural	207,5
Pindaré	Santa Inês	Encruzilhada	Rural	211,5
Pindaré	Santa Inês	Pequizeiro	Rural	212
Pindaré	Pindaré-Mirim	Olho d'Água dos Carneiros	Rural	214,5

Pindaré	Pindaré-Mirim	Olho d'Água Velho	Rural	217,5
Pindaré	Tuflândia	Serra	Rural	231
Pindaré	Tuflândia	Sede municipal	Urbana	240
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Marmorana		246
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	São Miguel	Rural	250
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Flor do Dia	Rural	251
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Bairro Novo	Urbana	264,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Bairro Trizidela	Urbana	264,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Serra Almeida/Vila Carajás	Urbana	264,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Bairro Mutirão/Vila Baleia	Urbana	264,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Bairro Alto da Torre	Urbana	264,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Vila Altemar	Rural	274,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Mineirinho		279
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Arapapá	Rural	283,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Brejinho		286
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Três Bocas	Rural	287,5
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Auzilândia	Rural	294
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Vila Nova	Rural	295
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Boa Vista	Rural	305
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Altamira	Rural	313
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Roça Grande	Rural	315,5

Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Araparizal	Rural	318
Pindaré	Alto Alegre do Pindaré	Tucumã	Rural	326,5
Pindaré	Burititupu	Presinha	Rural	331,5
Pindaré	Burititupu	Presa de Porco/ Vila Pindaré		337
Pindaré	Burititupu	Vila União	Rural	345
Pindaré	Burititupu	Vila Concórdia	Rural	345,5
Pindaré	Burititupu	Centro dos Farias	Rural	352,5
Pindaré	Burititupu	La Bote	Rural	359
Pindaré	Bom Jardim	Vila Varig	Rural	365
Pindaré	Bom Jesus das Selvas	Vila do Túnel	Rural	367
Pindaré	Bom Jesus das Selvas	Nova Vida	Rural	384,5
Imperatriz	Açailândia	Francisco Romão	Rural	462
Imperatriz	Açailândia	Pequiá	Rural	512,5
Imperatriz	Açailândia	Nova Pequiá	Rural	516
Imperatriz	Açailândia	Vila Ildemar	Urbana	520,5
Imperatriz	Cidelandia / São Francisco do Brejão	Trecho Seco	Rural	542
Imperatriz	São Pedro da Água Branca	Vila São Raimundo (Cabeça Gorda)	Rural	652
Imperatriz	São Pedro da Água Branca	Cocal	Rural	664,5

Fonte: Adaptado de Amplo/ Vale, 2011.

As comunidades quilombolas estiveram ausentes dos primeiros documentos relacionados ao licenciamento ambiental no processo de duplicação da EFC. Foi necessária uma série de intervenções para que os territórios negros ganhassem visibilidade. Em ofício de 27 de maio de 2011, a Fundação Cultural Palmares (FCP) encaminhou para a Secretaria da Igualdade Racial do estado do Maranhão o Parecer n. 009/DPA/FCP/Minc/2011 referente à duplicação da Estrada de Ferro Carajás em que considera “insuficiente o Estudo Ambiental

e Programa Básico Ambiental da duplicação da Estrada de Ferro Carajás”. Sobre o Estudo Ambiental e o Plano Básico/EFC de 2008, a FCP critica a referência genérica sobre a existência de 25 núcleos de “comunidades remanescentes de quilombolas” na AID e a omissão no detalhamento sobre localização e características dessas comunidades:

[...] referência alguma de quais são e onde estão localizadas estas comunidades em nenhum dos itens contidos no Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental. [...] Da mesma forma, o estudo não apresenta a devida caracterização de tais comunidades como também não faz menção à legislação específica [...], deixando assim uma grave lacuna no que tange a um dos itens obrigatórios do EIA/RIMA (FCP, 2011).

A empresa apresentou um estudo em que são mencionadas as comunidades quilombolas na AID do empreendimento, apenas em 2011, portanto, sete anos após o início do processo de licenciamento. No EA/PBA são referidas as seguintes comunidades localizadas a menos de 1 km da EFC e as que estão próximas do canteiro de obras do município de Santa Rita.

Quadro 5. Comunidades localizadas até 1 km da ferrovia

Município	Comunidade
Itapecuru Mirim/Anajatuba	Monge Belo (território Monge Belo)
Itapecuru Mirim/Anajatuba	Ribeiro (território Monge Belo)
Itapecuru Mirim/Anajatuba	Juçara (território Monge Belo)
Itapecuru Mirim/Anajatuba	Santa Helena (território Monge Belo)
Itapecuru Mirim/Anajatuba	Jaibara dos Rodrigues (território Monge Belo)
Itapecuru Mirim	Santa Rosa dos Pretos
Itapecuru Mirim	Jaibara dos Nogueiras
Anajatuba	Queluz
Anajatuba	Pedrinhas
Anajatuba	Pedrinhas Clube de Mães

Fonte: Adaptado de Amplo/ Vale, 2011.

Quadro 6. Comunidades quilombolas localizadas no município de Santa Rita próximo ao Canteiro Principal

Município	Comunidade
Santa Rita	Vila Fé em Deus
Santa Rita	Cariongo

Fonte: Adaptado de Amplo/ Vale, 2011.

Importante considerar que o processo de duplicação incide sobre territórios quilombolas e terras indígenas, assentamentos e comunidades rurais recortados por diversas estruturas que compõem o Corredor Carajás: rodovias federais e estaduais (como a BR-135, em fase de duplicação); Ferrovia Transnordestina, linhas de energia da Centrais Elétricas do Norte do Brasil (Eletronorte) e da Companhia Energética do Maranhão (Cemar). Ou seja, as comunidades precisam suportar os efeitos cumulativos e sinérgicos de várias obras, como os resíduos, a diminuição de espaços de roças, a seca dos igarapés, relacionados a múltiplas investidas sobre suas terras, num processo contínuo de expansão. No caso do quilombo Santa Rosa dos Pretos, mesmo sem se concretizar o processo de regularização fundiária e de retorno das suas terras, foram suprimidas do território áreas para linhas, para a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), as duas vias da EFC e para a BR-135.

3.2.1 Indicadores sociais dos municípios atravessados pela EFC

Os indicadores sociais dos municípios do Corredor Carajás, um corredor logístico global, não apresentam diferenças significativas em relação aos de outros municípios do estado. Com exceção de São Luís, cujo IDH é 0,768, os demais municípios apresentam indicadores que variam entre 0,500 e 0,600. Em 19 municípios atravessados pela Ferrovia Carajás, a taxa de mortalidade infantil apresenta-se acima da média nacional⁵³ e, em mais da metade dos

53. Média nacional (2017): 12,35 óbitos por mil nascidos vivos. Ver mais a respeito em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados>.

municípios, o saneamento básico não atinge sequer 10% da população. Outro dado importante a ser verificado diz respeito a rotas de trabalho análogo à escravidão, e podemos observar, na tabela a seguir, que nove municípios possuem média acima de 70 pessoas resgatadas de situação de trabalho escravo entre 2003 e 2018. A tabela aponta ainda para uma região em que o número de pessoas em trabalhos formais é extremamente baixo, com mais da metade dos municípios do corredor com mão de obra formal menor que 10%.

Tabela 7. População, IDH, Bolsa Família, Pobreza, Mortalidade Infantil de Municípios do Corredor Carajás no Maranhão

Município	População (censo 2010) IBGE Cidades	IDH 2010 IBGE Cidades	Pessoas beneficiadas pelo programa Bolsa Família ⁵⁴	Pobreza ou extrema pobreza (%) 2010 ⁵⁵	Mortalidade infantil – óbitos por 1.000 - 2017 IBGE Cidades ⁵⁶
1.São Luís	1.014.837	0,768	239.283	22,2	17,36
2.Bacabeira	14.925	0,629	9.258	57,8	7,17
3.Santa Rita	32.366	0,609	18.869	52,8	17,09
4.Itapecuru-Mirim	62.110	0,599	31.201	46,2	13,51
5.Miranda do Norte	24.427	0,610	10.995	40	5,60
6.Anajatuba	25.291	0,581	17.940	69,9	21,28
7.Arari	28.488	0,626	16.498	57,2	12,53

54. Fonte: <https://aplicacoes.mds.gov.br/sagirms/bolsafamilia/relatorio-completo.html>. Referente ao mês de março de 2021.

55. Fonte: Dados referentes a pobreza ou extrema pobreza (2018): (MDS – Matriz de Informação Social, 2018). Tratamento e análise SmartLab. Disponível em: <https://smartlabbr.org/trabalhodecente/localidade/2106755?dimensao=socialeconomico>. Acesso em 18/7/2020

56. No Brasil, a média de mortalidade infantil é de 12,35 para 1.000 nascidos vivos. Na região do Corredor Carajás (MA), 19 municípios têm índices de mortalidade acima dessa média. Conforme: Mortalidade Infantil: Ministério da Saúde, Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde - DATASUS 2017. Informação disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/> Acesso em 18/7/2020. O Maranhão está entre os sete estados com maior índice de mortalidade infantil (17,4 óbitos), segundo dados de 2017 do Ministério da Saúde – disponível em: Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças não Transmissíveis. Disponível em: <https://portalarquivos2.saude.gov.br/images/pdf/2019/dezembro/05/Saude-Brasil-2019-imunizacao.pdf> Acesso em: 21/10/2020.

8. Igarapé do Meio	12.550	0,569	9.030	65,7	12,40
9.Santa Inês	77.282	0,674	31.555	35,5	11,8
10.Monção	31.738	0,546	20.062	62,3	14,78
11.Pindaré-Mirim	31.152	0,633	15.354	46,5	13,3
12.Tuflândia	5.596	0,555	4.802	83,4	17,54
13.Cidelândia	13.681	0,600	8.173	56,1	18,96
14. Alto Alegre do Pindaré	31.057	0,558	16.523	56,2	12,53
15.Buriticupu	65.237	0,556	25.445	36,9	21,9
16.Bom Jardim	39.049	0,538	19.590	49	17,57
17.Bom Jesus das Selvas	28.459	0,558	16.665	51,5	20,37
18.Açailândia	104.047	0,672	30.531	31,2	13,67
19.Vitória do Mearim	31.217	0,596	17.916	65,8	12,7
20.São Francisco do Brejão	10.261	0,584	4.687	39,8	14,6
21.São Pedro da Água Branca	12.028	0,605	5.131	43,9	6,99
22.Vila Nova dos Martírios	11.258	0,581	4.223	28,3	23,26
23.Itinga do Maranhão	24.863	0,630	11.447	47,4	16,56

Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/> (acesso em: 18/7/2020).

Enquanto os índices de mão de obra formal são muito baixos, o estudo “Potencialidade Agrícola de Municípios ao Longo da Ferrovia Carajás-Itaqui, entre Santa Inês e São Luís”, encomendado pela Vale e realizado pela Embrapa Amazônia Oriental e Cocais, em 2017, apresenta um corredor marcado por grande diversidade e potencialidades agrícolas, pecuárias e extrativistas. O estudo aponta para o interesse da Vale em investimentos voltados para a produção de bioenergia ou agroenergia nas comunidades do entorno da Ferrovia Carajás junto aos pequenos agricultores em um sistema parecido com o que vem realizando via Biopalma, no Pará, com o cultivo de palma ou dendê para a produção de biocombustível e derivados. Em seus relatórios de

sustentabilidade, a expansão do monocultivo da palma é apresentada como um projeto voltado para a agricultura familiar, desenvolvimento sustentável e inclusão social (produção nos sete municípios que apresentam os menores IDH do Brasil) e envolve mais de seiscentas famílias em quase sete mil hectares na Amazônia brasileira. Todavia, esse tipo de investimento tem se mostrado problemático por inserir os agricultores familiares em outra lógica produtiva que fomenta o monocultivo de determinadas espécies para a produção de biocombustíveis em detrimento da alimentação. Relatório da organização Repórter Brasil (GLASS, s/d), junto a produtores de dendê no nordeste do Pará, apontou que as famílias que optaram por produzir dendê em parceria com as empresas via de regra abandonaram os plantios e roças de cultivo familiar. Além disso, esse tipo de produção e sua expansão aqueceram o mercado de terras, o que fez com que muitos pequenos agricultores vendessem seus lotes para as empresas e acabassem tendo de se submeter a trabalhar para os agenciadores de trabalho, os conhecidos “gatos”, ou para as próprias empresas nos plantios dos dendezaís agroindustriais.

Nos últimos anos, em seus relatórios de sustentabilidade, a Vale tem apostado em um discurso voltado para a produção de energia “limpa”, redução da emissão de CO₂ e produção de um portfólio de projetos de “baixo carbono”. A meta da empresa para 2030 é produzir 100% de energia “limpa” (VALE, 2019, p. 97). Para isso, destaca o interesse em ampliar a gestão de reservas florestais sozinha ou em parceria com o setor público, em “recuperar” e “proteger” áreas degradadas. Interesses reafirmados através da construção de políticas voltadas para o desenvolvimento sustentável, a assinatura de uma série de protocolos e pactos voltados para o tema. Apostas nos levam a inferir interesse em diversificar seus investimentos, o que possibilita à empresa o acesso a novos mercados e investidores.

Para Furtado (2016), mais do que uma real preocupação ambiental, a apropriação da questão da mudança climática por empresas, Estados e bancos revela o interesse em garantir outra fonte de acumulação capitalista.

Tabela 8. Dados socioeconômicos dos municípios – EFC – MA

Cidade	Escolarização Fundamental Completo ou Ensino Médio Incompleto (%) ⁵⁷	Estabelecimentos Ensino Fundamental ⁵⁸	Estabelecimentos Ensino médio ⁵⁹	População ocupada % ⁶⁰	Esgotamento sanitário adequado % ⁶¹	Estabelecimentos de saúde –SUS – 2009) ⁶²	Pessoas resgatadas do trabalho escravo - 2003 a 2018 ⁶³
1.São Luís	20	483	159	33,8	65,4	100	111
2.Bacabeira	24	17	3	9,4	31,0	6	1
3.Santa Rita	20	52	5	4,2	13,9	19	42
4.Itapecuru-Mirim	19	81	14	7,4	30,7	31	168
5.Miranda do Norte	18	18	3	4,9	5,9	5	11
6.Anajatuba	17	38	4	3,1	10,8	14	165
7.Arari	20	57	6	5,8	48,8	12	20
8.Igarapé do Meio	20	34	2	7,8	1,2	8	10
9.Santa Inês	26	63	13	12,8	35,6	30	110
10.Monção	20	93	3	4,0	7,5	9	159
11.Pindaré-Mirim	21	41	10	6,1	7,2	13	70
12.Tuflândia	17	12	2	5,3	4,8	3	6
13.Cidelândia	17	21	2	7,3	0,8	14	11
14.Alto Alegre do Pindaré	16	54	9	3,3	9,1	17	10
15.Buriticu-pu	19	76	8	4,7	6,4	23	30
16.Bom Jardim	14	93	6	4,1	4,1	15	88

57. Fonte: IBGE Cidades, 2010.

58. Fonte: IBGE Cidades, 2018.

59. Fonte: IBGE Cidades, 2018.

60. Fonte: IBGE Cidades, 2018.

61. Fonte: IBGE Cidades, 2010.

62. Fonte: IBGE Cidades, 2010.

63. Fonte: Dados referentes à naturalidade de pessoas resgatadas do trabalho escravo (2003 a 2018): Ministério da Economia – Secretaria de Trabalho. Tratamento e Análise: SmartLab. Disponível em: <https://smartlabbr.org/trabalhodecente/localidade/2111300?dimensao=aabolir>. Acesso em 18/7/2020.

17.Bom Jesus das Selvas	20	50	3	4,4	22,0	8	10
18.Açailândia	22	72	20	14,7	13,0	35	153
19.Vitória do Mearim	21	53	7	5,0	18,1	6	72
20.São Francisco do Brejão	19	12	2	4,1	8,6	7	10
21.São Pedro da Água Branca	16	8	2	4,8	4,2	3	11
22.Vila Nova dos Martírios	21	6	2	6,8	1,0	4	7
23.Itinga do Maranhão	21	40	4	10,2	8,0	6	23

Fontes: Dados compilados pela pesquisa a partir de IBGE Cidades, 2010 e 2018 e Dados referentes à naturalidade de pessoas resgatadas do trabalho escravo (2003 a 2018): Ministério da Economia – Secretaria de Trabalho

Em 2013, alegando o IDH abaixo do esperado para uma região onde diariamente passam mercadorias que valem milhões de reais, prefeitos de municípios do Corredor Carajás⁶⁴ no Maranhão criaram o Consórcio dos Municípios da Estrada de Ferro Carajás do Maranhão (Comefc), exigindo que a Vale reparasse economicamente os danos das comunidades afetadas por suas operações, além de acesso desburocratizado ao Fundo para o Desenvolvimento Regional com Recursos da Desestatização (FRD). Esse fundo foi criado quando a Vale foi privatizada, em 1997; ele é administrado pelo BNDES e voltado para projetos de desenvolvimento nos municípios afetados por suas operações. Matéria publicada em 4 de outubro de 2017 no sítio eletrônico do Governo do Estado do Maranhão⁶⁵ relata reunião de prefeitos do consórcio junto ao BNDES, em que os prefeitos solicitam que o recurso, na época 57 milhões de reais, fosse liberado de forma menos burocrática aos municípios, tendo o consórcio como interveniente. Ao final da reunião, deliberaram pela interveniência do Estado, mediante a aprovação dos projetos pelo BNDES. Sete anos após a criação do consórcio,

64. Alguns documentos referem-se a 21 municípios, excluindo São Luís ou Açailândia.

65. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/?p=199362>. Acesso em 20/7/2021.

pouco se sabe sobre o acesso a esse recurso, contratos de projetos, licitações ou quaisquer outros manejos de dinheiro público. Embora o consórcio seja público, a população dos municípios não consegue acessar informações sobre ou gerada por eles. A Associação Justiça nos Trilhos (JnT), para ter acesso a informações, teve de impetrar mais de um mandado, com base na Lei de Acesso à Informação. Todavia, as informações repassadas foram incompletas.

3.3 A duplicação da EFC e o processo de licenciamento

Um ramal ferroviário, paralelo à estrada construída na década de 1980, passou a ser projetado na década de 2000, correspondendo às necessidades do projeto de exploração mineral da empresa Vale S.A. em Carajás. Em 2004, a empresa apresentou ao Ibama o pedido de licenciamento do Projeto S11D com o objetivo de explorar recursos minerais em novas minas de ferro no Pará, em Canaã dos Carajás, e construir novas estruturas de escoamento. O processo de licenciamento do Projeto Ferro Carajás S11D foi realizado de forma fragmentada. Foram instaurados processos diferentes para cada etapa do empreendimento que passou a não ser visto como um todo para efeitos de compreensão do potencial poluidor e das implicações sociais, culturais e econômicas para povos e comunidades tradicionais que vivem na região do empreendimento. Conforme alertava Coelho (2008, p. 212), já em 2008, “quando finalizado o S11D, todo o Sistema Norte terá capacidade de movimentar 230 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Isto possibilitará a manutenção da Vale como principal produtora de minério de ferro do mundo”. Ou seja, o projeto de expansão consolidava um empreendimento com forte potencial de exploração mineral na região, com projeções no mercado mundial. Corroborando essa visão, na edição de 30/07/2020 do jornal *Valor Econômico*, o diretor-executivo de Ferrosos da Vale, Marcelo Spinelli, em entrevista a Francisco Goes e Rafael Rosas sobre a exploração mineral no Brasil, afirma que a empresa “tem um plano para ter produção de minério de ferro de 400 milhões de toneladas em 2022” (GOES; ROSAS, 2020). Em relação ao Sistema Norte, na mesma entrevista, o diretor especifica que no dia 29 de julho de 2020, portanto, em meio à pandemia de covid-19, “a companhia bateu o re-

corde diário de produção de minério de ferro no empreendimento S11D, em Carajás (PA), com 370 mil toneladas em um dia”.

O escoamento do minério da nova mina foi organizado a partir do projeto de Capacitação Logística Norte (CLN), um complexo de obras projetadas com o objetivo de expandir a EFC em 504 km, remodelar 226 km das linhas férreas existentes, instalar um novo Ramal Ferroviário no Sudeste do Pará, uma nova rodovia em Canaã de Carajás, expandir o Terminal Portuário de Ponta da Madeira (COELHO, 2008, p. 212). Uma primeira questão que o licenciamento do empreendimento suscita e que foi levantada pelo Relatório Dhesca (FAUSTINO; FURTADO, 2013) é como diversas obras relacionadas foram analisadas de forma fragmentada, permitindo que partes do projeto passassem a ser compreendidas como obras específicas e em muitas situações como “expansão/ampliação”? Conforme o documento:

Desse modo, as obras vêm sendo analisadas e licenciadas de forma separada e fragmentada, fato que inviabiliza as análises dos impactos sinérgicos, acumulativos e indiretos. Os projetos considerados associados são, de fato, estruturais para a operação do conjunto do empreendimento.

[...]

Ao inviabilizar a análise conjunta de todos os riscos ambientais decorrentes do empreendimento, o fracionamento do licenciamento do projeto Ferro Carajás S11D fere o art. 5º, incisos II e III, e o art. 6º, inciso II, da Resolução Conama 01/86, bem como os princípios da prevenção e precaução (FAUSTINO; FURTADO, 2013, p. 46).

As consequências da fragmentação do licenciamento ambiental incidem na negação do efeito cumulativo e sinérgico provocado pelo avanço da exploração mineral na região e da ampla estrutura logística e produtiva que a alicerça, portanto, da percepção da extensão do empreendimento, que não pode ser lida e compreendida a partir de estruturas isoladas inseridas em locais específicos. Como a empresa mesma apresenta, “o Sistema Norte é um sistema integrado, incluindo minas a céu aberto e um complexo de processamento de minério, na região de Carajás, no estado do Pará, a ferrovia Carajás e o Terminal de Ponta da Madeira, no estado do Maranhão” (VALE, 2005).

Num empreendimento da envergadura da duplicação da EFC, inserida no contexto do Projeto S11D e com a herança dos processos de intervenção gestados pelo Programa Grande Carajás, é importante atentar ao que Gudynas (2015, p. 14) destaca como efeitos derrame: *“los cuales no se restringen localmente, sino que son más amplios, afectando la estructura, dinámica e institucionalidad de las estrategias de desarrollo, de las políticas sectoriales (como la económica o comercial) e incluso de los modos de entender la Naturaleza, la justicia y la democracia”*.

Agrava-se o fato de a abertura da nova mina e a ampliação da logística de escoamento do minério (com a extensão e duplicação da EFC e do Terminal Portuário da Ponta da Madeira) ocorrerem em uma região que passou a ser intensivamente explorada a partir das décadas de 1970-80 e que, desde então, sofre profundas transformações. Um histórico de exploração e violações de direitos apontado abundantemente na bibliografia sobre Carajás e em narrativas de moradores revela a inscrição na vida da região num cenário difícil, legado pelo Programa Grande Carajás e agora intensificado pelo Projeto Ferro Carajás S11D. Disputas territoriais, grilagem, deslocamentos, questões ambientais (como a escassez da água, a poluição), segurança e acidentes passam a ser explicitadas e denunciadas diante da duplicação da intensificação da exploração e da duplicação da EFC. Dessa forma, além da fragmentação do empreendimento em curso, o licenciamento ambiental não considera o “passivo ambiental e social” de uma região já atravessada por diversas estruturas extrativas, produtivas e logísticas.

O licenciamento da duplicação da estrada de Ferro Carajás foi iniciado em 2004. O formulário de requerimento do licenciamento de atividade poluidora referente ao “projeto de duplicação da Estrada de Ferro Carajás” foi protocolado em 23 de novembro de 2004, por Mônica Torrent Lanna, da então Companhia Vale do Rio Doce. No requerimento, que solicitava diretamente a licença de instalação (e não a licença prévia), estavam previstas a duplicação de quatro trechos e a ampliação da Pera da Mina de Carajás. O projeto prontamente foi modificado após uma vistoria na região, que envolveu equipes do Ibama e da empresa. Na memória de reunião realizada em 10 de fevereiro de 2005, no âmbito da vistoria, é relatado que:

[...] o projeto será alterado – ao invés de duplicar ferrovia, a EFC pretende ampliar pátios de cruzamento existentes, prevendo 16 ampliações em 2005 e 30 ampliações para 2006. Hoje EFC opera com 8 pares de trens por dia, passando a cruzar 9 a 10 pares de trens. A empresa se compromete a apresentar uma caracterização geral da operação no momento e após a duplicação⁶⁶.

Então, em 2005, foram expedidas as primeiras licenças para a instalação dos primeiros pátios de cruzamento. Foram concedidas cinco licenças de instalação entre 2004 e 2007.

A OPERAÇÃO após a ampliação dos pátios. Operacionalmente, os prolongamentos viabilizarão os cruzamentos de dois trens com até 312 vagões e três locomotivas, evitando manobras necessárias para a transposição de trens com comprimento superior ao da linha secundária. Com o prolongamento dos 16 pátios, poderão circular algumas composições com o formato de no máximo 312 vagões quando existir prévia programação pela área de PPC - Programação, Planejamento e Controle, e total monitoramento do CCO. Esta programação será feita de forma a garantir que cruzamento das composições maiores seja efetuado nos pátios prolongados. Porém esta alteração definitiva na composição dos trens (aumento do número de vagões passando de 208 para 312) só ocorrerá após as obras de prolongamento dos 46 pátios previstas para o final do ano de 2006⁶⁷.

Em julho de 2010, foi autorizada a instalação de dois importantes canteiros de obra em Santa Rita e Bom Jesus das Selvas com a expedição da LI n. 703/2010. Uma nova licença de instalação foi expedida em dezembro de 2010, a LI n. 752/2010 autorizando a duplicação de mais quatro trechos. No ano seguinte, “a EFC já tinha 300 km de ferrovia duplicada e em operação” (FAUSTINO; FURTADO, 2013, p. 68 e 69).

66. Processo de licenciamento ambiental n. 02001.007241/2004-37 – Duplicação da Estrada de Ferro Carajás, fl. 15. Memória de Reunião, ocorrida em 10/02/2005.

67. PARECER TÉCNICO n. 152/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/Ibama. Brasília, 22 de dezembro de 2005. file:///D:/SEI_02001.007241_2004_37%20(1)%20(1).pdf, fl. 59. Volume 1.

A fragmentação do licenciamento da Estrada de Ferro Carajás e a alegação de execução das obras na extensão de 40 metros de cada lado da rodovia, correspondente à faixa de domínio da linha férrea existente, permitiu que o empreendimento ferroviário fosse classificado inicialmente como de “pequeno potencial de impacto ambiental”. Dessa forma, possibilitando um processo de licenciamento simplificado, sem exigência de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de audiências públicas.

3.3.1 Licenciamento, conflitos e desrespeitos

O processo de licenciamento realizado de forma fragmentada, sem consulta pública e discussões com a sociedade civil, com povos e comunidades tradicionais, passou a ser fortemente questionado a partir de 2009 e 2010. Protestos, denúncias e ações judiciais marcaram a duplicação da Estrada de Ferro Carajás como um processo de violência e desrespeito aos povos e comunidades, aos seus territórios e à natureza. Entre 2004 e 2012, povoados rurais e urbanos, comunidades quilombolas, povos indígenas não foram consultados, não participaram de audiências públicas, nem mesmo figuraram como objeto de estudos para compor um EA/PBA. Em alguns momentos, foram citados genericamente nos documentos. Foram invisibilizados em documentos e silenciados no espaço público, apesar de a lei garantir às populações tradicionais, quilombolas e indígenas processos de Consulta Prévia e a todos os afetados, a publicização do empreendimento em audiências públicas. As obras adentraram aos territórios, foram realizados aterramentos, supressão de vegetação, igarapés foram canalizados e o processo de travessia da EFC tornou-se mais perigoso.

Quadro 9. Protestos na Estrada de Ferro Carajás – MA

Tipo de Protesto	Quando	Onde	Comunidades Envolvidas	Motivo
1. Bloqueio do canteiro de obras da duplicação da EFC em Açailândia	2012	Açailândia	Francisco Romão, Novo Oriente, João do Vale e Planalto I	Não cumprimento de acordo referente a compensações decorrentes das obras de duplicação da EFC.
2. Bloqueio da EFC	2013	Santa Rita	Outeiro dos Pires, Cariongo, Carionguinho, Sítio do Meio (Santa Rita) e Retiro São João da Mata (Anajatuba)	Exigência de construção de viaduto na localidade Vaca Morta (Santa Rita)
3. Bloqueio da estrada de acesso à EFC	2013	Igarapé do Meio	Vila Diamante e São Benedito	Insegurança na travessia e exigência de compensações socioambientais
4. Bloqueio da EFC	2013	Monção	Comunidades de Monção	Exigência compensações socioambientais
5. Bloqueio da EFC	2013	São Luís	Sitinho	Denúncia de impactos da duplicação da EFC (rachaduras das residências e poeira)
6. Marcha até o Fórum do município de Monção para cobrar a responsabilização da empresa Vale	2014	Monção	Comunidades de Monção e Igarapé do Meio	Atropelamento de morador de Monção
7. Bloqueio EFC	2014	Miranda do Norte	Cariongo II, Cariongo III e Campestre	Denúncia de impactos decorrentes da duplicação da EFC (perda de caminhos de acesso às lavouras, destruição das estradas vicinais, poeira no verão e lama no inverno, rachaduras nas casas)
8. Bloqueio da estrada de acesso à EFC	2014	Igarapé do Meio	Vila Diamante	Denúncia de impactos da duplicação e exigência de reparação
9. Bloqueio ao acesso ao canteiro de obras da duplicação	2014	Buriticupu	Vila União	Denúncia de não empregabilidade de mão de obra local
10. Paralisação das obras no canteiro do Terminal Ferroviário de Ponta da Madeira		São Luís	Sitinho	Denúncia de danos decorrentes da duplicação e obras no Terminal Ferroviário de Ponta da Madeira

11. Bloqueio do acesso ao canteiro de obras da duplicação da EFC	2014	Buriticupu	Pau Ferrado, 31 de maio, São João de Santa Maria	Denúncia de não-empregabilidade de mão de obra local
12. Bloqueio do acesso à EFC	2014	Santa Rita	Carionguinho	Denúncia de danos decorrentes das obras de duplicação (destruição das estradas vicinais da comunidade, rachaduras nas casas e poeira)
13. Bloqueio EFC	2014	Itapecuru-Mirim	Comunidades dos territórios quilombolas Santa Rosa dos Pretos, Monge Belo e de municípios vizinhos	Denúncia de lentidão no processo de regularização fundiária e exigência de Consulta Prévia, livre e informada
14. Bloqueio EFC	2014	Itapecuru-Mirim	Quilombo Jaibara dos Nogueiras	Denúncia de atropelamento trabalhador rural
15. Manifestação na estrada vicinal da comunidade	2015	Alto Alegre do Pindaré	Arapapá	Denúncia de danos às estradas vicinais da comunidade e exigência de reparação
16. Manifestações em estradas vicinais das comunidades	2015	Buriticupu	21 de maio, Vila Pindaré	Denúncia de destruição das estradas vicinais das comunidades e exigência de emprego nas obras de duplicação da EFC
17. Bloqueio EFC	2016	Igarapé do Meio	Vila Diamante	Denúncia das Mulheres Sem Terra, faz parte da Jornada Nacional de Lutas das Mulheres, em defesa da natureza, alimentação saudável e contra o agronegócio.
18. Bloqueio EFC	2017	Alto Alegre do Pindaré	Vila Fufuca e comunidades adjacentes	Exigência de viaduto e denúncia de atropelamento de mulher e criança na ferrovia com mutilação de ambas
19. Manifestação na estrada vicinal da comunidade	2017	Alto Alegre do Pindaré	Arapapá	Denúncia danos às estradas vicinais da comunidade e exigência de reparação
20. Bloqueio da estrada de acesso à EFC	2017	Alto Alegre do Pindaré	Auzilândia	Denúncia de problemas de saúde agravados pela poeira decorrente das obras de duplicação

Fonte: Adaptação infográfico Levantes populares: o povo reage aos impactos da duplicação do Complexo Logístico Norte – Vale, da rede Justiça nos Trilhos e matérias jornalísticas veiculadas em sítios eletrônicos (diversas, listadas nas Referências).

A amplitude do projeto de duplicação da estrada sobre povos indígenas, povoados rurais e territórios quilombolas ensejou uma série de denúncias de entidades da sociedade civil. Entidades não governamentais, que atuam na organização de processos de resistência aos megaempreendimentos minerários, como a rede Justiça nos Trilhos e a organização Justiça Global, denunciaram, em 2010, a irregularidade do licenciamento a diversos órgãos de Estado e solicitaram a suspensão das licenças concedidas. Em documento anexo ao pedido de suspensão, apresentaram um quadro de sistematização de impactos negativos, danos e conflitos ao longo do Corredor Carajás, dividido em quatro eixos: impactos negativos relacionados à construção e funcionamento da EFC; impactos negativos relacionados à preparação da duplicação da EFC; impactos negativos já existentes que se intensificaram com a duplicação da EFC; impactos negativos previstos após a duplicação da EFC.

A Sociedade Maranhense de Direitos Humanos (SMDH), juntamente com o Centro de Cultura Negra (CCN) e o Conselho Indigenista Missionário (CIMI), moveu uma Ação Civil Pública para suspender o processo de licenciamento ambiental pautada pela ilegalidade do procedimento, deflagrada pela ausência de publicidade, pela fragmentação do empreendimento e pela não realização de Consulta Prévia aos povos indígenas e quilombolas, conforme a Convenção 169 da OIT. As organizações exigiram a elaboração de EIA-RIMA através de um processo de licenciamento regular, a divulgação do estudo e das medidas mitigadoras e compensatórias, a realização de audiências públicas regulares e a consulta às comunidades tradicionais⁶⁸.

68. Em 2012, o juiz Ricardo Felipe Rodrigues Macieira, da 8ª Vara Federal, em São Luís, determinou por liminar a suspensão da licença e a paralisação das obras (SILVA, 2011). Contra essa decisão, a mineradora ingressou com um Agravo de Instrumento (n. 4879467.2012.4.01.0000) no Tribunal Regional Federal (TRF) da 1ª. Região, em Brasília, e com um pedido de suspensão da liminar, também no TRF, alegando prejuízos de ordem pública, embasada na Lei 8.437/92. O desembargador Carlos Moreira Alves aceitou a argumentação da empresa de que a mesma possui concessão pública, portanto, a paralisação poderia causar prejuízos à ordem pública. O TRF da 1ª Região sustentou que “a decisão que paralisa as obras acarreta grave lesão à ordem pública, resultando no desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão”. Respaludou, assim, a decisão do IBAMA de aprovar um licenciamento simplificado e ainda argumentou sobre os prejuízos que poderiam ser ocasionados à economia pública, considerando os recursos advindos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), as ações da Vale S.A, que o mesmo, e outras instituições públicas, detêm e os impactos sobre os empregos, os quais poderiam ser perdidos com a paralisação da obra. (FAUSTINO; FURTADO, 2013) (BRUSTOLIN; ANJOS; SANTOS, 2018).

As denúncias realizadas por lideranças dos quilombos Santa Rosa dos Pretos e Monge Belo, de Itapecuru-Mirim e Anajatuba, que têm seus territórios atravessados pela EFC, deram início a inquéritos civis⁶⁹ no MPF-MA que levaram à judicialização do caso. Em 2011, o MPF moveu uma Ação Civil Pública contra⁷⁰ a Vale S.A. e o Ibama:

A presente demanda insurge-se contra a insuficiência dos estudos apresentados pela mineradora ao IBAMA, no processo de licenciamento ambiental do empreendimento Duplicação da Estrada de Ferro Carajás, de responsabilidade da primeira requerida, que **omitiu os impactos ambientais e sociais causados às comunidades remanescentes de quilombos Santa Rosa dos Pretos e Monge Belo**, além de outras indicadas (grifos nossos).

Diante da forte pressão exercida, em 2011, com grande parte da duplicação da EFC já executada⁷¹, o Ibama alegou a impossibilidade de seguir com o licenciamento ambiental da duplicação da EFC por segmentos, por questões técnicas e jurídicas, e considerou melhor “tratar o empreendimento como um todo”, propondo um novo termo de referência para apresentação de um novo Estudo Ambiental, conforme Parecer Técnico n. 083/2012-Cotra/CGTMO/Dilic/Ibama⁷².

Um novo EA/PBA foi apresentado pela empresa, em 2011, em que são apontadas 101 localidades diretamente afetadas⁷³, a dimensão da obra e as condicionantes⁷⁴. No Parecer Técnico n. 83/2012 – Cotra/CGTMO/Dilic/Ibama, o corpo técnico do Ibama retoma a dimensão de obras que constitui a duplicação:

O Estudo Ambiental e o Plano Básico Ambiental – EA/PBA tiveram como objeto a capacitação da Estrada de Ferro Carajás – EFC. Tais obras totalizam

69. 1.19.000.001691/2007-16 e 1.19.000.001476/2010-1.

70. ACP 0021337-52.2011.4.01.3700.

71. Desde 2004, a empresa vinha ampliando seus pátios de cruzamento.

72. Processo de licenciamento n. 02001.007241/2004-37

73. A Área de Influência Direta do empreendimento de duplicação da Estrada de Ferro Carajás no meio socioeconômico compreende as localidades rurais e urbanas lindeiras à ferrovia, em uma faixa territorial em média de 500 metros, de ambos os lados de toda a extensão da linha férrea – desde a sua linha singela, em São Luís, capital maranhense, à locação 56, em Parauapebas, estado do Pará (ANGLO, 2011, v. 5, p. 1).

74. EA/PBA.

786 km (dos 892 km totais da via), sendo: 559,712 km de duplicação da via singela; 222 km de remodelação de 54 pátios; 50,5 km de 16 desvios ferroviários; ampliação e/ou implantação de 6 viadutos ferroviários; 41 pontes ferroviárias, 24 viadutos ferroviários e 92 passagens inferiores.

Em adição, estão previstos 89 canteiros avançados, áreas de deposição de material excedentes permanentes e temporárias – ADMEs e ADMPs e áreas de disposição de inertes, entre outras obras complementares; implantação, ampliação ou reformas de 88 instalações fixas distribuídas em 17 localidades; implantação de sistema de drenagem; construção de estruturas de contenção; construção de muros de concreto; manutenção de estradas de serviço; implantação de cercas lisas e mourões de concreto nos limites da faixa de domínio da ferrovia (Parecer Técnico n. 83/2012 – Cotra/CGTMO/Dilic/Ibama – Anexado a ACP).

No decorrer do documento são mais bem detalhadas algumas obras; citamos aqui as que indicam em parte a ação sobre os corpos hídricos:

[...] implantação de sistema de drenagem constituído por: 268 km de sarjetas; canaletas, 42 km de drenos subsuperficiais, 20 km de meios-fios; 442 km de valetas; 5 km de degraus e 2 de rápidos. Para as remodelações, serão 92 km de sarjetas/canaletas, 206 km de valetas, 5 km de drenos subsuperficiais e 0,7 km de degraus e de rápidos. E para os desvios ferroviários, estão previstos 21 km de sarjetas/canaletas, 12 km de valetas, 0,1 km de degraus e 0,3 km de rápidos; ampliação de 1.880 bueiros, entre bueiros localizados na ferrovia e nas estradas de serviço; implantação de um total de 379,75 m de túneis (6 locais) e de 178 m de minitúneis (8 locais).

A nova licença de instalação, que passa a ter como objeto a duplicação da EFC, e não apenas a construção de pátios de cruzamento, foi expedida em novembro de 2012, ainda com vários questionamentos sem respostas. Orquestrando o que tem sido “a regra” no avanço de empreendimentos sobre territórios tradicionais no Brasil: os estudos ambientais são inexistentes ou insatisfatórios; em sua maioria, omitem a presença de territórios tradicio-

nais; o reconhecimento da presença e as “condicionantes” são discutidas posteriormente ao avanço das obras; as audiências públicas (quando ocorrem) são instrumentalizadas de forma a não garantir a ampla participação e uma arena séria de debates, entre outras situações. Como alerta Barros (2018), a partir de uma discussão de Acserald (2011), esses estudos produzem “uma espécie de ‘desconhecimento ativo’ (ACSELRAD, 2011) das comunidades atingidas, tanto em termos de localização quanto em termos de especificidades culturais, de forma a tornar viável a implantação do projeto, pelo menos formalmente” (BARROS, 2018, p. 156).

Em resposta aos questionamentos sobre a publicidade dos atos da empresa e sobre o direito à Consulta Prévia e a audiências públicas, foram propostas em 2012, “reuniões públicas” em Santa Inês, Santa Rita, Alto Alegre do Pindaré, Açailândia, no Maranhão, e Marabá, no Pará, que não corresponderam aos ritos formais do processo de licenciamento ambiental e nem abriram um canal de diálogo.

Alguns discursos são fortemente acionados na produção da legitimidade do processo de duplicação da Estrada de Ferro Carajás, mesmo extremamente denunciado e questionado, como o caráter “público” de sua atuação, que se relaciona à geração de empregos e renda e à balança comercial favorável. Podemos pensar que esses discursos visam afirmar: 1) a importância do “sacrifício” das comunidades e da natureza em prol de um bem maior que teria uma finalidade pública; 2) o caráter benevolente e indispensável da atuação da empresa, ou melhor, de um megaempreendimento, numa região carente – que pode ser visto na execução de diversos projetos no corredor, que são concebidos como “doações”; na disposição de recursos para estados e municípios.

Mesmo com a alteração das exigências para o procedimento de licenciamento da duplicação da EFC em 2011 e a apresentação por parte da Vale S.A. de um novo estudo, o EA/PBA, uma série de violações continuaram no centro das denúncias. Podemos destacar a questão da água e das travessias em segurança.

3.3.2 A água como ferida aberta em Carajás e o silenciamento como impossibilidade de discutir décadas de danos ao bem comum

Um dos bens comuns mais preciosos para a vida na Terra é a água; ela contempla os seres humanos (não vivemos sem água, enquanto seres vivos), os animais, as plantas (a “natureza”), as encantarias (os “povos” da água) – os coletivos humanos e não humanos (LATOURE, 2005). Seu Libânio, um dos anciões de Santa Rosa dos Pretos, liderança histórica da luta pela terra e pela vida digna na região, assim nos diz:

Mas aqui os igarapés quando me entendi... era uma riqueza. Era rico demais, de tudo enquanto. Veja só, aonde há água, há riqueza, não só de água, toda a fruta depende da água, num lugar que não tem água não tem fruta. A água principalmente é vida vegetal, é vida de transformação... a água é proteína para a educação tudo a água é...⁷⁵

Ywak, mulher indígena do Território Indígena Rio Pindaré, também nos relatou em entrevista realizada em 2020 a relação entre o desaparecimento de um igarapé importante na Terra indígena Caru e a duplicação da EFC:

Até uns anos atrás quando eles fizeram a duplicação teve uns igarapés que foram soterrados, foram aterrados. Inclusive, o pessoal da Terra Indígena Caru, que falaram que um dia eles vinham de lá e viram aqueles cascudos no seco. [...]. Tinha um igarapé que caía dentro desse rio, dentro do rio Pindaré, e já fazia tempo ela [sogra] disse que nunca secou esse lugar, e quando foi com a duplicação, quando ela veio um dia de lá, ela ficou muito triste porque o pessoal relatou que ficou todo..., não existe mais nem o lugar, é como se aquele lugar nunca tivesse existido⁷⁶.

75. Entrevista concedida em 2019, durante produção de audiovisual.

76. YWAK (pseudônimo). Entrevista concedida a Cíndia Brustolin e Sislene Costa da Silva, via plataforma Google Meet, Território Indígena Rio Pindaré, 06/08/2020. Entrevista publicada no relatório “Territórios, mulheres e megaprojetos: um estudo de caso sobre a Estrada de Ferro Carajás-MA”, realizado por Cíndia Brustolin e Sislene Costa da Silva (2021). Disponível na publicação Bitencourt, Praça e Queiroz (2021).

A não escuta das comunidades tradicionais fez com que o “bem público” a ser protegido no decorrer das discussões ambientais, em processos administrativos e jurídicos, fosse o empreendimento, a partir de uma visão idealizada de “progresso”, da importância do empreendimento para a balança comercial favorável, mas que não se confirma em indicadores sociais e de renda, como evidenciamos anteriormente, e permite o avanço do desmatamento, da poluição, da “falta d’água” e do peixe. Só se confirma nos números de toneladas extraídas e nas cifras obtidas com suas vendas, que não são distribuídas, produzindo desigualdades cada vez mais acentuadas.

A questão da água, a possibilidade de produção de um Corredor Seco (SANTOS, 2020), emerge como uma das graves denúncias ao projeto de duplicação da Estrada de Ferro Carajás, colocando em xeque o principal argumento utilizado para justificar o avanço do empreendimento apesar das denúncias, apesar da caracterização explícita do que a literatura sociológica tem classificado como “sacrifício” de zonas destinadas à exploração, que é seu caráter público e sua importância para a ordem pública.

Questionamentos relacionados à construção da EFC e suas consequências para a água já eram colocados em relação ao Programa Grande Carajás e à construção da EFC antes da conclusão da duplicação, como podemos ver no relatório antropológico de Santa Rosa dos Pretos, realizado por Luchesi (2008)⁷⁷; nas narrativas de moradores da região, como nas memórias de Dona Dalva sobre a AMZA. No processo de duplicação, o agravamento dessa situação, as denúncias de moradores, organizações da sociedade civil e instituições públicas, conseguem colocar as consequências para a água como um importante questionamento à execução da obra, não equacionado pelo órgão ambiental e pela empresa, mas presente em muitos documentos como exigência de reparação, como denúncia do caráter arbitrário do empreendimento no que diz respeito aos direitos ambientais e dos povos e comunidades tradicionais.

Nos documentos iniciais do processo de licenciamento ambiental da EFC, em 2004, os pátios de cruzamento a serem construídos aparecem quase todos como isentos do cruzamento de “cursos d’água”. Como exemplo, nos pátios

77. LUCCHESI, Fernanda. **Relatório antropológico de identificação do Território Quilombola de Santa Rosa (MA)**. Brasília: Incra, 2008.

em Bacabeira, Santa Rita e Anajatuba, a menção de um “córrego intermitente” aparece apenas na locação 07:

Locação 04 – Pátio do km 39 – Bacabeira/MA; não existem nesta área nem passagens em nível, nem cruzamento com corpos d’água.

Locação 05 – Pátio km 57 – Santa Rita/MA; não existe nesta área cruzamento com corpos d’água.

Locação 06 – Pátio do km 73 – Santa Rita/MA; este pátio está localizado no município de Santa Rita/MA, não existe nesta área cruzamento com corpos d’água;

Locação 07 – Pátio do km 91 – Anajatuba/MA. Para a ampliação deste pátio, será necessário a ampliação de um bueiro BTCC presente no km 93+168, destinado ao escoamento de um córrego intermitente, e que, portanto, irá interferir em 645 m² de Área de Preservação Permanente.

Locação 08 – Pátio do km 108 74 – Anajatuba/MA; não existe nesta área cruzamento com corpos d’água; no entanto, será necessária a relocação de uma passagem em nível [...].

Locação 09 – Pátio do km 126 84 – Miranda do Norte/MA; não existe nesta área cruzamento com corpos d’água; no entanto, será necessária a relocação de uma passagem em nível.⁷⁸

Em 2015, a equipe técnica do Ibama estranha e questiona a falta de um estudo da hidrografia da região para a afirmação por parte da empresa de que “todos os pátios de cruzamento não são atravessados por cursos d’água”:

ITEM 6 CARACTERIZAÇÃO DETALHADA POR LOCAÇÃO, este item apresenta algumas falhas que devem ser corrigidas. Segundo o documento, todos os pátios de cruzamento não são atravessados por cursos d’água, no entanto, não consta no documento, nenhum estudo sobre a hidrografia da região onde estão localizados os pátios de cruzamento, pois apesar de as obras serem direcionadas a um local específico, podem afetar o

78. Ibama. Processo de licenciamento ambiental n. 02001.007241/2004-37, proposto pela Companhia Vale do Rio Doce para duplicação da Estrada de Ferro Carajás MA/PA.

meio ambiente em todo o seu entorno, ocasionando possíveis impactos. O documento não apresenta nenhum estudo sobre as bacias hidrográficas existentes na região envolvida na execução do projeto, bem como a existência de outros corpos d'água, já que os Estados onde estão localizados os pátios de cruzamento (MA / PA) são detentores de grandes bacias hidrográficas (Núcleo de licenciamento ambiental do Ibama, Parecer n. 22/2005NLA/GEREX I/MA, processo de licenciamento ambiental, p. 82).

3.3.3 O Igarapé Grande, em Anajatuba

Se nos documentos iniciais do processo de licenciamento ambiental apresentados pela empresa Vale os cursos d'água e a ferrovia não se encontram, na região de Santa Rita e Anajatuba, e são previstas extensões de bueiros e passagens de nível para a vazão de um córrego intermitente; para comunidades quilombolas da região, o entupimento dos igarapés passa a ser vivenciado, refletido e denunciado insistentemente. Na peça inicial da Ação Civil Pública que questiona o licenciamento ambiental envolvendo as comunidades quilombolas de Monge Belo e Santa Rosa dos Pretos, o entupimento dos igarapés é apresentado com um dos principais problemas. Em três documentos mencionados pelo procurador do Ministério Público Federal, a saber, o laudo do Incra, a ata de uma reunião envolvendo moradores no MPF e o documento realizado pela antropóloga do MPF, o entupimento dos igarapés é referido de forma recorrente. Seguem trechos de duas peças:

Por fim, destacamos que a estrada de ferro já causa impactos ambientais na região, **como o bloqueio parcial de um dos importantes igarapés de Santa Rosa**, sendo necessário, portanto, que a empresa se disponha a discutir os efeitos compensatórios aos impactos causados (grifos nossos)⁷⁹.

[...] que já houve prejuízos, destacando-se pelo empreendimento existente a diminuição da quantidade de pescados (a pesca realizada é

79. Laudo Técnico Incra, realizado em 2008, por Fernanda Lucchesi – no Memo/SR (18) F4 n. 06/10, de 11/05/2010.

de subsistência, como complemento à atividade de lavoura) e acesso a recursos hídricos, **diante do aterramento de cursos d'água como os igarapés Lenheiro, Empedrado, Grande, que sofreram com o recebimento de resíduos de solo movimentados para a abertura de estradas para veículos da empresa, além de outras obras.** Há a causação de erosão dos igarapés. **Há a criação de bueiros por baixo da linha férrea, onde existem igarapés.** Mas com esses bueiros não é possível passagem dos peixes, prejudicando a pesca de subsistência (grifos nossos)⁸⁰.

No curso do processo judicial, um acordo foi firmado com representações das comunidades quilombolas de Santa Rosa dos Pretos e de Monge Belo, envolvendo Incra, FCP, Vale S.A., com atuação da DPU e do MPF. As reivindicações dos quilombolas pelos igarapés estão representadas no Acordo firmado e se tornaram obrigações assumidas pela empresa:

1 – A Vale S/A:

- b) apresentar ao IBAMA no prazo de 210 dias, os estudos específicos sobre a situação dos corpos hídricos afetados pela estrada e sua duplicação no segmento 20 (trecho da estrada que passa dentro dos territórios);
- c) **após apresentação dos estudos, a empresa tinha que implementar medidas de recuperação dos corpos hídricos;**
- d) **adequar os bueiros e passagens de água** (Trecho do Acordo, grifos nossos⁸¹).

A demanda pelas águas foi acolhida no Acordo, mas o problema do entupimento persistiu. Além de barrar peixes, o encanamento da água pelos bueiros não permite a irrigação do território. Como constatado em trabalho de campo, o entupimento do igarapé é uma das grandes reivindicações expressas sempre que se fala da água em conversas pelo território. Seu Libânio, liderança antiga da comunidade quilombola e da luta histórica dos lavradores

80. Ata de Reunião na Procuradoria da República, 13/04/2011.

81. Acordo Judicial firmado entre Ibama, MPF e Vale S/A e resultados de vistoria técnica – ACP 21337-52.211.4.01.3700.

na região, constata a tragédia: “as cabeceiras tudo interrompidas, os igarapés tudo acabado”⁸². Contrários a essa constatação, em nota técnica do Ibama, anexada à ACP, técnicos concluíram que não existia a obstrução insistentemente afirmada pelos quilombolas. Dois anos depois do acordo, diante da persistência das denúncias, técnicos não constataam inconformidades.

Adequar os bueiros e passagens de água atualmente existentes na Estrada de Ferro Carajás no segmento 20, no prazo de seis meses a contar da homologação do acordo, de forma a garantir a circulação hídrica dos peixes além de realizar a recuperação as margens e dos corpos hídricos afetados por serviços de manutenção nos prazos assinalados pelo Ibama. Segundo a Vale, as obras de adequação dos bueiros e passagens de água do segmento 20 foram finalizadas em dezembro de 2013. Não obstante, a manutenção dos dispositivos de drenagem da EFC – Estrada de Ferro Carajás e EEFC – Expansão da Estrada de Ferro Carajás, tais como os bueiros, são constantemente vistoriados durante as inspeções realizadas pelo Ibama no decorrer do processo de licenciamento ambiental. Neste sentido, caso sejam identificados problemas estruturais ou de obstrução por falta de manutenção, são solicitadas ações corretivas ao empreendedor. **Por fim, informa-se que não foram verificadas inconformidades nos dispositivos de drenagem instalados no segmento 20, durante a vistoria realizada em 29 de maio de 2014** (grifos nossos)⁸³.

A ausência de possibilidades de escuta torna-se a regra em dois momentos. No primeiro, quando da ausência do estudo de impactos ambientais, consultas e audiências, sob alegação do pequeno porte da ferrovia e concentração dos trabalhos na faixa de domínio da EFC; e, num segundo momento, quando a Nota Técnica diz que não existe o entupimento que moradores insistem em alegar.

82. Entrevista concedida em 2019, durante produção de audiovisual.

83. Nota Técnica 001209/2014/Cotra/Ibama – 02/07/2014 – Análise de tópicos constantes do Acordo Judicial firmado entre Ibama, MPF e Vale S.A. e resultados de vistoria técnica – ACP 21337-52.211.4.01.3700 – grifo nosso.

3.3.4 Dimensões da segurança

A Tabela da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) mostra um grande quantitativo de acidentes na EFC, com média de cinco acidentes por mês em 2006, número que decresce ao longo dos anos e tem alguns picos nos anos de 2014 e 2015, momento em que a Vale ainda estava duplicando a ferrovia. Segundo a agência reguladora, as informações sobre acidentes na ferrovia são repassadas pela empresa detentora da concessão, ou seja, a versão dos fatos de conhecimento da autarquia responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades da prestadora de serviço é dada pelo ente fiscalizado. As informações divulgadas no sítio eletrônico da ANTT não especificam o tipo de acidente ocorrido.

Tabela 1. Quantidade de acidentes por ano segundo ANTT

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
61	40	48	34	34	33	32	28	34	35	29	28	22	20

Fonte: <https://portal.antt.gov.br/anuario-do-setor-ferroviario>. Consulta: 29/03/2021.

Os programas da empresa voltados para a redução de acidentes na ferrovia são centrados na conduta dos pedestres e não na responsabilidade da empresa como concessionária de bem público. Somente mais recentemente, com a duplicação da linha férrea, a Vale iniciou a construção de alguns viadutos e passarelas; no entanto, tal medida ainda se mostra ineficiente, considerando que, não raro, os locais e tipos de travessias apontados pelas comunidades em muitos casos não foram considerados. Um exemplo é o caso da comunidade Capim-Açu, situada no município de Arari, que, além de não ter o tipo de travessia solicitada (viaduto), não teve considerada a localidade tradicionalmente usada para atravessar a linha férrea, tendo a empresa construído uma passarela que caiu em 2019. Situação relatada no livro **Liberdade caça jeito: a história de todos na história de cada um**, publicado em 2019 e que re-

trata, a partir do olhar coletivo de jovens de comunidades afetadas pela EFC, suas percepções sobre ela (BRUSTOLIN *et al.*, 2019).

A partir de reportagens veiculadas em meios físicos e digitais, fizemos uma tabela com alguns dados sobre acidentes fatais na EFC considerando o mesmo período da ANTT e os municípios do Maranhão. Observamos que ao menos uma pessoa é atropelada todos os anos na ferrovia.

Tabela 2. Acidentes fatais na EFC no Maranhão, por município - 2006-2019

Ano	Nº de Vítimas	Local
2006	4	São Pedro da Água Branca, São Luís e Alto Alegre do Pindaré
2007	-	-
2008	-	-
2009	2	Santa Rita e Santa Inês
2010	-	-
2011	-	-
2012	1	Bacabeira
2013	3	Monção, Alto Alegre do Pindaré e Buriticupu
2014	1	Itapecuru-Mirim
2015	3	Alto Alegre do Pindaré, Miranda do Norte e Bacabeira
2016	1	Arari
2017	1	Açailândia
2018	3	Cidelândia e Buriticupu
2019	1	Arari

Fonte: Adaptado de notícias e reportagens veiculadas em meios físicos e digitais, conferir nas Referências bibliográficas.

3.4 Projetos na EFC e estratégias empresariais

A leitura dos relatórios de sustentabilidade da Fundação Vale e dos relatórios de Atividades, da Vale, aponta para maior inserção da empresa nos territórios atravessados pela ferrovia Carajás, no Maranhão, nas duas últimas décadas do século XX. As primeiras décadas (1980-1990) seguintes à instalação da ferrovia representaram bem o espírito autoritário do período ditatorial marcado pela ausência de diálogo da empresa com as comunidades atravessadas pela EFC.

As narrativas memoriais de moradores que vivenciaram esse período mencionam desinformação sobre o empreendimento quando da sua instalação, dificuldade de encontrar algum funcionário da empresa a quem recorrer para elucidar alguma dúvida e/ou denunciar algum dano e, até mesmo, indiferença sobre questões referentes às afetações, violações e impactos negativos ocasionados pela ferrovia. A presença de funcionários da empresa no território restringia-se à manutenção da ferrovia ou à verificação de alguma ameaça a ela e, nesse caso, as interdições da linha férrea durante anos foram as únicas formas encontradas pelas comunidades para serem vistas e/ou ouvidas pela empresa. E mesmo nesses casos não havia garantia de que as violações cessassem ou fossem mitigadas. Por um lado, a Vale se fazia presente com suas estruturas materiais e territorialidades impostas (risco à segurança, poluição sonora, do ar, dos córregos, interferência no curso dos rios e córregos e no uso da terra); por outro, havia uma completa ausência em relação a respostas referentes às afetações causadas às comunidades.

A partir dos anos 2000, essa “ausência” seletiva no território começa a mudar; a Vale começa a realizar algumas atividades nos territórios que remetem a uma inserção gradual. A princípio, essa inserção parece estar mais associada à realização de projetos que agreguem imagem positiva à empresa e contribuam para a construção de certa conduta comunitária que não entre em conflito com a territorialidade imposta pela EFC. Nesse sentido, foram desenvolvidos projetos pontuais em parceria com o poder público; iniciativa privada; ONGs; através de leis federais de incentivo à cultura, como a Lei Rouanet, ou contribuições para o Fundo para a Infância e Adolescência (FIA).

Os relatórios desse período apresentam ainda obrigações sociais (construção de viadutos e reparação de estradas) como benefícios. Na última década, muito

por conta das exigências condicionantes da duplicação da EFC, essa inserção vai se aprofundando através de projetos mais estruturantes e com uso de tecnologias sociais, dinâmicas semelhantes às dos movimentos sociais, presença física mais marcante no território, através de funcionários com treinamento específico para o relacionamento com as comunidades, e aproximação de grupos sociais até então desconsiderados e/ou invisibilizados pela empresa, como as mulheres, povos indígenas, quilombolas e quebradeiras de coco.

Os projetos desenvolvidos no Maranhão entre os anos 2000 e 2010 pela Fundação Vale, apresentada pela empresa como seu braço social nos territórios, foram focados em dois pontos⁸⁴:

A) Projetos voltados para o disciplinamento comportamental das comunidades em relação à ferrovia (cuidados ao atravessar ou brincar próximo aos trilhos, não jogar pedra nos trens) e de aporte positivo para a imagem da empresa através da distribuição de brindes (bolas, camisas, calendários, *kits* formativos para professores e/ou agentes de saúde com a logomarca da empresa etc.) ou de visitas guiadas à sede da empresa e ao Parque Botânico, ambos em São Luís. Alguns dos projetos com essas características foram: Olha o Trem, Educação nos Trilhos, Portões Abertos, Festejos Juninos área Itaqui-Bacanga, Voluntariado;

B) Projetos em parceria com o estado e prefeituras voltados para a educação e acesso a documentos como: Escola que Vale, Vale Alfabetizar, Vale Informática, Trem da Cidadania.

É importante ressaltar que os projetos voltados para o disciplinamento dos corpos próximos aos trilhos não abordavam a responsabilidade da empresa em garantir estruturas adequadas para a travessia da linha férrea; em vez disso; transferiam para as comunidades essa responsabilidade e atribuíam ao descuido ou a condutas irresponsáveis os casos de atropelamento, comumente associando-os à ingestão de bebidas alcólicas pela vítima. Os projetos

84. A observação sobre os tipos de projetos desenvolvidos no período citado deu-se através da leitura dos relatórios de sustentabilidade da Vale (2006-2019) e trabalho de campo realizado através de visitas a comunidades do Corredor Carajás em igual período.

voltados para a educação e saúde possibilitaram à Vale construir uma narrativa junto a esses setores favorável à sua atuação.

Se no plano micro a Vale realiza esses projetos, no macro começa a assumir uma série de compromissos que contribuem para a construção da imagem de responsabilidade social corporativa. Através da construção e divulgação dos relatórios de sustentabilidade; elaboração de políticas voltadas para o desenvolvimento sustentável; assinatura de acordos, como o Pacto Global da ONU; criação de políticas voltadas para o desenvolvimento sustentável; produção de guias sobre direitos humanos; aproximação de fundações e centros de pesquisa nas cidades em que atua. Todas essas ações agregam valor positivo à empresa que, por exemplo, em 2010, se torna a primeira mineradora a integrar o Índice de Sustentabilidade da Bovespa (ISE), o qual destaca empresas comprometidas com a sustentabilidade e responsabilidade social. Além disso, em 2008, “O banco Goldman Sachs, sediado nos EUA, listou a Vale entre as três melhores empresas para investir no setor de mineração, na análise foram levados em consideração os quesitos ESG Performance” (Relatório de Sustentabilidade Vale, 2008, p. 25).

No mundo corporativo, a aquisição de selos ambientais, a inserção em determinados índices, a adesão a pactos globais que destaquem a sustentabilidade e “boas práticas” passam a fazer parte da cartela de investimentos das empresas a partir da Eco-92. Mais do que refletirem práticas concretas de mudanças comportamentais que respeitem a natureza e os direitos humanos, essas “condutas” reforçam a capacidade do sistema capitalista de agregar novos valores sem deixar de atuar. Como uma empresa global, a Vale está bastante atenta a essas estratégias e ao longo dos anos vai modificando sua forma de governança e atuação nos territórios, destacando determinadas práticas, omitindo outras, invisibilizando determinados sujeitos e instrumentalizando outros.

Na última década do século XX, ano em que coloca em prática seu maior projeto de exploração minerária – o S11D –, a inserção nos territórios e nas várias esferas da vida se amplia. As comunidades passam a ser acompanhadas mais de perto, pois os projetos pontuais não dão mais conta, é preciso ir além do disciplinamento dos corpos em relação às estruturas férreas, é preciso disciplinar as mentes, alimentar nos sujeitos dos territórios os valores neoliberais, fortalecer as lógicas capitalistas e, consequentemente, minar os

valores de solidariedade e cidadania, para que, sem se dar conta, as pessoas não tenham mais condições de ação coletiva. Produzir uma racionalidade que estrutura e organiza não apenas a ação dos governantes, mas a conduta dos governados (DARDOT; LAVAL, 2016).

Dessa forma, percebemos que a empresa aposta na construção de um corpo de especialistas em comunidades, chamado de “relações com as comunidades”, cria o departamento com esse fim, investe na produção de informações sobre essas comunidades: publica o “Guia de Relacionamento com as Comunidades”, o “Manual de Relação com Comunidades para Projetos de Capital”, cria um banco de dados sobre as comunidades que agrega suas demandas e realiza diagnósticos socioeconômicos em todo o Corredor Carajás mapeando o território, os riscos das suas operações e potencialidades econômicas etc. Além disso, amplia sua política de parceria público-privada, que passa a se chamar Parceria Social Público Privada (PSPP), fortalecendo a rede de aliados no setor público.

Essa parceria se concretiza em ações que vão desde a cessão ou doação de bens físicos para o estado até patrocínio de festas, festivais, realização de formações pedagógicas para professores. Durante a pandemia, decretada pela Organização Mundial da Saúde em 2020, ocasionada pela covid-19, o Governo do Estado do Maranhão contou com o apoio da Vale para colocar em funcionamento um hospital de campanha na Região Tocantina do estado⁸⁵. Além disso, os Institutos Estaduais de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (Iemas), estabelecimentos educacionais que integram o ensino profissional ao técnico, carro-chefe da plataforma de educação do governo Flávio Dino, têm contado com parceria da Vale em vários municípios.

Tudo isso contribui para um processo de despolitização que pode neutralizar olhares mais críticos em relação à atuação da empresa nos territórios e corroborar a versão de uma empresa responsável socialmente, que contribui para o desenvolvimento do país e que, inclusive, assume ações públicas. Como podemos ver na fala de estudante do Iema em audiência pública sobre a renovação da concessão antecipada da Ferrovia Carajás, realizada em São Luís em 30 de outubro de 2018:

85. Na regionalização estadual adotada no Governo do Maranhão, denomina-se Região Tocantina a região metropolitana formada por municípios banhados pelo rio Tocantins e que tem Imperatriz como cidade polo.

[...] sou estudante do Iema. Levando em consideração o que ele falou, sobre a Vale ser uma serpente do mal, acho que ele está sendo meio equivocado. Porque a Vale é que transporta o minério para o nosso estado, ou seja, aumentando a economia do nosso estado. Tendo em vista a Vale, percebe-se que ela vem contribuindo bastante para o nosso estado, tanto gerando emprego como proporcionando fonte de renda à população. Além, também, de investir na educação, em formas de parcerias como o Iema. Temos como exemplo, o Iema do Itaqui Bacanga, que foi com a ajuda da Vale. Nós, estudantes, ficamos muito gratos em saber que o nosso esforço para sermos uma escola de excelência está sendo reconhecido pela empresa. Como diz o escritor Peter Bank: melhor forma de viver o futuro é cria-lo. A Vale está criando o nosso futuro. Eu acho que a Vale deveria continuar. No que diz respeito à mudança de empresa, acho que seria meio que um equívoco, ainda mais uma empresa que tanto faz para o nosso Maranhão. Acho que a renovação da concessão deve ser afirmada, pois estaremos definindo o futuro do nosso estado⁸⁶.

O depoimento do estudante revela ainda outra faceta da racionalidade neoliberal que vai se configurando nos territórios através das parcerias público-privadas, em que pese a aparência de uma empresa que contribui para o estado, revela, na verdade, um estado a serviço dos interesses privados, em que a concessão ou não de uma estrada de ferro passa a fazer parte das preocupações de um estudante de ensino médio, uma vez que o futuro do estado está conectado ao projeto econômico que apoia, ou seja, ao futuro da empresa, como bem lembrou o estudante: “Acho que a renovação da concessão deve ser afirmada, pois estaremos definindo o futuro do nosso estado.”

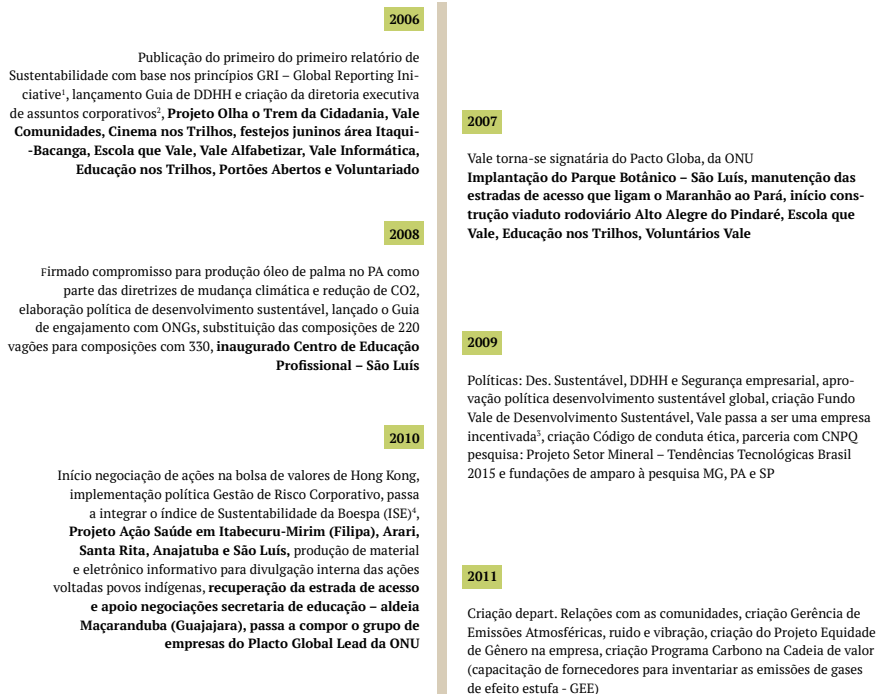
Além de fortalecer a relação com o estado do Maranhão, a Vale passou a desenvolver projetos nos territórios focados em grupos até então invisibilizados e desconsiderados, como os povos indígenas e quilombolas, mulheres, quebradeiras de coco. Os povos indígenas ganharam uma atenção e visibilidade maior; a empresa começou a mencionar de forma mais detalhada esses povos e os projetos desenvolvidos. Em 2013, a Vale financiou a Semana dos Povos indígenas no Maranhão e no ano seguinte inaugurou o Centro Cultural

86. ANTT, Degração Audiência Pública 009/2018, p. 434, 2018.

Vale com exposição sobre os povos indígenas. Em 2016, deu início aos programas do Plano Básico Ambiental (PBA) voltados para esses povos e em 2017 firmou parceria com a Universidade Federal do Maranhão para a formação de gestores indígenas nas TIs Rio Pindaré e Caru. Com os Awá, no mesmo ano, começou projetos de bioconstrução, como podemos ver na linha do tempo a seguir. Em vermelho, os projetos no Corredor Carajás e em preto as ações de governança:

Figura 5. Governança e projetos Fundação Vale no Corredor Carajás – MA

EFC



1. Diretrizes globais respeitadas no mercado financeiro para a produção de relatórios de sustentabilidade.

2. Criada para coordenar o relacionamento da empresa com seus diferentes públicos, entre eles as comunidades. (RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE/VALE, 2006, p. 76)

3. Incentivo fiscal de redução parcial do imposto de renda devido, pelo valor equivalente à parcela atribuída pela legislação fiscal às operações nas regiões Norte e Nordeste com minério de ferro, ferrovia, manganês, cobre, bauxita, alumina, alumínio, caulim e potássio. (RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE/VALE, 2009, p. 18)

4. Primeira mineradora a integrar o índice, o qual destaca empresas comprometidas com a sustentabilidade social (RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE/VALE, 2010, p. 11)

5. Seleto grupo de empresas que tiveram reconhecidos seus compromissos com o Pacto Global da ONU e que assumem um papel de liderança dentro do Global Compact, considerada a maior iniciativa corporativa de sustentabilidade do mundo.

Fonte: VALE. Relatórios de Sustentabilidade 2006 a 2019.

Figura 6. Governança e projetos Fundação Vale no Corredor Carajás – MA (continuação)



6. Visa o fortalecimento da gestão pública por meio da estruturação de conselhos voltados ao Sistema de Garantia de Direitos da Criança e do Adolescente, bem com a colaboração com a gestão das políticas de infância e a conexão entre redes e organizações (RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE/VALE, 2012, p. 160)

7. Ações para áreas de Meio Ambiente, Social e Governança (ESG, sigla em inglês) (RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE/VALE, 2012, p. 55)

8. Vila Pindaré, União, Concorórdia, Agroplanalto, Roça Grande, Tucumã

Fonte: VALE. Relatórios de Sustentabilidade 2006 a 2019.

Muitos dos projetos desenvolvidos são condicionantes, obrigações assumidas pela empresa para poder obter o licenciamento da duplicação da Ferrovia Carajás. Entre as empresas contratadas para a realização dos projetos não somente com os povos indígenas, mas também com as comunidades quilombolas, destacamos o Centro Popular de Cultura e Desenvolvimento (CPCD) e o Instituto Sociedade População e Natureza (ISPN).

Chamam a nossa atenção os projetos voltados para a geração de renda e para o ambiente doméstico pela racionalidade que os subentende, que parece conduzir os sujeitos para o espírito de empreendedorismo, para a concorrência.

Seabra (2020) traz o relato de um desses projetos desenvolvidos na comunidade Mutum II, município de Arari. Penalizada pela falta de água em decorrência de os igarapés terem sido aterrados pela Ferrovia Carajás durante sua instalação e, novamente, pelo que sobrou dos cursos d'água pela duplicação, a comunidade se viu às voltas com um projeto da Vale que possibilitava o acesso das famílias a uma cisterna e outros benefícios, com recebimento condicionado a uma série de comportamentos monitorados por agentes da própria comunidade:

O ciclo do projeto nas casas parece consistir, então, na construção do espiral de ervas, da horta em mandala – construída no chão –, o buraco de lixo – que não pode mais ser queimado, mas sim deve ser enterrado no próprio terreiro –, e a manutenção do terreiro sem lixo nem folhas no chão; o círculo de bananeiras, a vacinação das crianças, o monitoramento das pessoas na casa, de modo semanal. Já citei a melhoria “estética” das casas – ajeitando a palha do telhado, passando cal nas paredes – e os desenhos – ou as marcas – implantados. A participação em oficinas, feiras – por exemplo, na própria Estação do Conhecimento – em algumas delas com a circulação da moeda social. Moedas sociais usadas para feiras, atividades de troca de produtos e exposição, mas também para marcar a pontuação de cada casa e, portanto, de acordo com os pontos acumulados, ganhar ou não o próximo benefício (SEABRA, 2020, p. 172).

A Vale apresentou, em 2011, o projeto Equidade de Gênero e, dois anos depois, firmou compromisso com a ONU e com o Pacto Global pela equidade

de gênero. A empresa começou a desenvolver projetos com viés em gênero e empoderamento feminino e a adentrar espaços reconhecidamente marcados pela atuação das mulheres, como a Pastoral da Criança.

Investir em ações voltadas para a superação das desigualdades de gênero e raça pode gerar ganhos para as empresas em termos financeiros e de imagem, como aparece em documentos do setor na mineração. O Instituto Brasileiro de Mineração – Ibram, em parceria com Vale e Fundação Vale, lançou recentemente o Plano de Ação para o Avanço das Mulheres na Indústria de Mineração, um guia com ações e estratégias voltadas para a “inserção” de gênero nas empresas (IBRAM, 2020). O plano deixa clara a visão da questão de gênero agregada a uma estratégia de negócios. Tanto que apresenta dados referentes a empresas que investiram no tema e tiveram retornos positivos: “[...] 60% dos executivos entrevistados reconhecem o impacto positivo da diversidade de gênero na liderança sobre a performance financeira da empresa”. As dimensões de gênero na política expansionista e financeira do setor mineral e da empresa Vale se agregam à inserção da empresa, diretamente ou a partir de sua Fundação, em espaços fundamentais das políticas públicas, conceituando e definindo o que deve ser o par público-privado, como saúde, educação e cultura e nas comunidades em associações de moradores, clubes de mães, grupo de mulheres e espaços domésticos.

Uma das facetas desses projetos parece ser a produção da mentalidade empreendedora, em que os sujeitos se veem donos de seu negócio e responsáveis por todo o processo de produção. Na situação vivenciada na TI Rio Pindaré, sobre o projeto de piscicultura, Ywak argumenta:

O indígena, ele não tem conhecimento de criar um peixe dentro de um açude. Ele não tem aquele conhecimento de fazer uma roça num arado, sem queimar. Eles tentam elaborar projetos dentro das comunidades, dentro do território e sempre acontece alguma coisa, assim, não sei, porque eu sempre falo que é algo do além, porque aquele projeto. Tipo o quê? É tipo assim, por exemplo a entrega de algum material, por exemplo o pessoal quer trabalhar de horta, aí sempre acontece alguma coisa pra... eles dizem que é a prestação de conta. O pessoal tenta executar um trabalho não dá certo. Aí, fizeram um açude pro pessoal aqui. O açude secou e os peixes

morreram. Eles ficam pondo a culpa, digamos assim, alguns, os indígenas acham que a culpa é das pessoas de dentro da aldeia, a culpa é do próprio indígena, mas sendo que o indígena, ele não tem conhecimento de criar um peixe dentro de um açude. Ele não tem aquele conhecimento de fazer uma roça num arado, sem queimar. E as vezes eles deixam os indígenas fazer isso, deixa fazer, não, mas eles que querem fazer, eu já vi isso, falando isso... Você acredita que já teve caso de pessoas dentro dos escritórios, que trabalhavam com a Vale, às vezes um índio vai lá cobrar alguma coisa, eles dizem assim que os índios gostam de pedir? Tem a ousadia de falar isso. É tão tal que quando a gente... eles se aproximam de algumas pessoas, aí às vezes quando a gente se prontifica, numa reunião comunitária, a gente começa a querer abrir o olho das pessoas, as pessoas ficam assim meio estranhas, sabe assim, assim, tipo ignora a opinião, ignora o que a gente tá falando, porque eles têm medo que a Vale rompa e não traga mais nenhum tipo de benefício, digamos assim, entre aspas, entendeu?⁸⁷

3.5 Concessão antecipada

Em julho de 2020, foi amplamente noticiado o fato de a Vale S.A. ter conseguido a aprovação no TCU do pedido de Concessão Antecipada da EFC por mais 30 anos, a contar de 2027, prazo final do contrato que entrou em vigor em 1997. No dia 16 de dezembro de 2020, o Conselho de Administração da empresa aprovou os termos aditivos juntados aos contratos de prorrogação⁸⁸, após estudos da ANTT, questionamentos de organizações da sociedade civil realizados nas sessões da Audiência Pública e/ou enviados por escrito e avaliação do TCU.

Em conjunto, na Concessão Antecipada da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e na Concessão Antecipada da Estrada de Ferro Carajás estão previstos investimentos de R\$ 24,7 bilhões, conforme reportagem da empresa Vale S.A.:

87. Ywak, mulher indígena do Território Indígena Rio Pindaré, entrevista realizada em 06/08/2020.

88. Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/prorrogacao-antecipada-das-ferrovias-da-vale-e-aprovada.aspx>. Acessado em 28/3/2021.

Do total, R\$ 11,8 bilhões referem-se ao pagamento da outorga pelas duas ferrovias; R\$ 8,7 bilhões, para a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e R\$ 3,9 bilhões para os demais compromissos, entre os quais a ampliação do serviço do Trem de Passageiro e obras de melhoria da segurança da malha, que vão beneficiar centenas de comunidades distribuídas ao longo das duas ferrovias. Do valor da outorga, R\$ 300 milhões serão usados na compra de trilhos e dormentes destinados à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol).

A Fico e a Fiol vão se conectar à atual Ferrovia Norte-Sul, viabilizando a criação de corredores alternativos para o escoamento de grãos do Centro-Oeste brasileiro, que reduzirão custos logísticos e, conseqüentemente, trarão maior competitividade ao produto do agronegócio brasileiro no mercado internacional⁸⁹.

Um aporte importante de recursos obtidos com as concessões será destinado à ampliação das logísticas de escoamento de grãos e de minério pelas ferrovias brasileiras. Importante considerar como os benefícios “públicos” ou ao “bem público”, ou as vantagens, que em parte justificam a não realização de uma licitação, e a prorrogação da exploração da malha ferroviária pela Vale S.A., estão vinculados à expansão e integração logística das ferrovias para o escoamento do minério de ferro de Carajás e o escoamento de grãos, ou seja, à opção de investimentos prioritariamente na exportação de *commodities* numa composição de setores privados e públicos.

“É a consolidação de uma solução inovadora de fazer ferrovia no Brasil sem a utilização de recursos públicos. O investimento cruzado, utilizando outorgas de concessões ferroviárias, é uma das principais estratégias do Governo Federal para dobrar a participação desse modo na matriz de transportes nacional. Estamos mostrando que a restrição orçamentária

89. Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/prorrogacao-antecipada-das-ferrovias-da-vale-e-aprovada.aspx>. Acessado em 28/3/2021.

não será um impeditivo para desenvolvermos a infraestrutura do país”, comentou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. O ministro também falou sobre a autorização em seu Twitter⁹⁰.

Os compromissos com as comunidades urbanas e rurais, diretamente atingidas pela EFC, que têm se manifestado insistentemente em encontros, protestos, na realização de denúncias, evidenciando os graves problemas causados pela extração do ferro e pelas logísticas de escoamento, agravados pela intensificação da exploração com o projeto S11D e com a duplicação da EFC, se reduziram principalmente a “realizações”, como a “realização de investimentos para resolução de conflitos urbanos (prevê-se a implantação de 14 viadutos, 49 adequações de passagens em nível, 12 passarelas e 6 direcionadores de fluxo)”⁹¹. Em parte dos documentos, a resolução de conflitos urbanos aparece como uma questão de maximização da eficiência operativa da empresa.

O atual contrato de Concessão Pública da EFC, ainda em vigência, foi assinado em 1997, quando a CVRD foi privatizada e a concessão “foi outorgada ao vencedor da licitação na modalidade de leilão, que arrematou as ações da companhia”⁹². Segundo o contrato, uma prorrogação poderia ser requerida antes do término contratual de 30 anos, no entanto, é importante considerar que a rápida possibilidade de obtenção de uma Concessão Antecipada da exploração da EFC por mais 30 anos, sem um processo licitatório, e antes do término da vigência do contrato em andamento, está relacionada ao conjunto de políticas e medidas legislativas visando ampliar e expandir a relação público/privado no investimento em infraestrutura pelo Estado brasileiro, que passaram a ser fortalecidas depois da crise de 2014. Entre as medidas, destaca-se o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), lançado pela Lei nº 13.334, de 13/09/2016.

A solicitação de prorrogação dos contratos foi iniciada pela empresa Vale S.A. em 2015. Nesse ano, já existia o Programa de Investimento e Logística

90. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-07/tcu-autoriza-renovacao-de-concessao-de-estradas-de-ferro-com-vale>. Acessado em 28/3/2021.

91. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/efc-efvm>. Acessado em 28/3/2021.

92. Estudo Técnico de Comparação entre a Prorrogação do Contrato de Concessão e a Realização de Nova Licitação para a Estrada de Ferro Carajás, ANTT, 2019.

(PIL), do Governo Federal, e a sinalização de investimentos na ordem de “R\$ 16 bilhões na infraestrutura ferroviária concedida, por meio da prorrogação antecipada dos contratos, constituindo os chamados Novos Investimentos em Concessões Existentes – NICES”⁹³. As diretrizes a serem adotadas pela ANTT para levarem adiante o processo foram definidas pela Portaria MT nº 399, que cuidou da “prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias, em decorrência dos NICES, e no âmbito do PIL” e pela Resolução ANTT n.º 4.975, de 18 de dezembro de 2015 da Diretoria Colegiada da ANTT, que editou “as diretrizes para a repactuação dos contratos de concessão do serviço público ferroviário, no caso de pedidos de prorrogação formulados por concessionárias”.

Em 2017, a EFC foi qualificada para integrar o PPI pelo Decreto nº 9.059, de 25/05/2017. Com a qualificação, “abriu-se então a possibilidade de que a ela fosse aplicada a Lei nº 13.448, de 05/06/2017, que surgiria logo em seguida, estabelecendo regras próprias para a prorrogação antecipada, a prorrogação contratual e a relicitação de empreendimentos no âmbito do programa”⁹⁴.

Na análise realizada pela ANTT, as prorrogações realizadas no âmbito do PPI “possuem exigências mais rígidas em relação às prorrogações geralmente previstas nos contratos de concessão”, principalmente no que diz respeito ao “cumprimento de requisitos de produção e de segurança nos cinco anos anteriores à data da proposta, que poderá ser apresentada por qualquer uma das partes do contrato e ficará sujeita à discricionariedade do órgão ou entidade competente”⁹⁵.

Apesar das exigências mais rígidas, como considera a ANTT, o recebimento da Lei 13.448, de 05/06/2017, foi controverso dentro do governo. A procuradora-

93. Estudo Técnico de Comparação entre a Prorrogação do Contrato de Concessão e a Realização de Nova Licitação para a Estrada de Ferro Carajás, ANTT, 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 20/3/2021.

94. Estudo Técnico de Comparação entre a Prorrogação do Contrato de Concessão e a Realização de Nova Licitação para a Estrada de Ferro Carajás, ANTT, 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 20/3/2021.

95. Estudo Técnico de Comparação entre a Prorrogação do Contrato de Concessão e a Realização de Nova Licitação para a Estrada de Ferro Carajás, ANTT, 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 20/3/2021.

geral da República Raquel Dodge questionou a constitucionalidade da norma em 2018. O STF rejeitou, em 20 de fevereiro de 2020, o pedido de liminar. Dessa forma, como assinala reportagem do *Correio Braziliense*, foram mantidas as quatro renovações antecipadas previstas para 2020: Estrada de Ferro Carajás, Estrada de Ferro Vitória-Minas, Rumo Malha Paulista e MRS Logística S.A.⁹⁶ Na notícia, é mencionada a avaliação favorável à Concessão Antecipada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas:

O resultado do julgamento passa uma mensagem muito otimista de convergência em favor do desenvolvimento da infraestrutura do Brasil e das ferramentas com as quais vamos atingir esse objetivo. Essa demonstração de alinhamento entre o Executivo, o Legislativo, o Judiciário, o Ministério Público Federal e demais órgãos de controle terá um impacto positivo no ambiente de atração de investimentos no Brasil⁹⁷.

Vários questionamentos foram realizados ao processo de Concessão Antecipada durante as sessões da Audiência Pública organizada pela ANTT, tanto relacionados à falta de tempo e publicidade do processo e dos documentos para uma intervenção qualificada da sociedade civil quanto relacionados às obrigações previstas e não previstas no novo contrato.

Em relação aos trâmites necessários à legitimidade do processo de concessão, os questionamentos centraram-se: na pouca divulgação das sessões da Audiência Pública⁹⁸; no número inexpressivo de audiências, em relação à extensão territorial da EFC; no tempo escasso para a consulta e análise dos documentos publicados pela agência que seriam discutidos na AP; pela audiência de São

96. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/20/internas_economia,829377/stf-nega-cautelar-e-garante-prorrogacoes-de-concessoes-ferroviarias.shtml. Acessado em 3/4/2021.

97. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/20/internas_economia,829377/stf-nega-cautelar-e-garante-prorrogacoes-de-concessoes-ferroviarias.shtml. Acessado em 3/4/2021.

98. Relatório da Audiência Pública n° 009/2018, registro e avaliação das contribuições sobre os documentos jurídicos e estudos técnicos acerca da prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão da Estrada de Ferro Carajás - EFC. ANTT, maio de 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 15/3/2020.

Luís ter sido realizada no dia em que não há tráfego de trem de passageiros.

Foram realizadas inicialmente três sessões da AP: em 27 de agosto de 2018, em Arari; em 19 de agosto de 2018, em São Luís; e em 17 de setembro de 2018, em Brasília. Uma quarta sessão foi realizada em 10 de outubro de 2018, em São Luís, após reivindicações de organizações da sociedade civil e de entidades públicas. Tomamos alguns questionamentos levantados por organizações e lideranças⁹⁹ apontando problemas no processo e prontamente consideradas “rejeitadas” no documento final produzido pela ANTT, como ilustrativas da história de exploração da EFC, em que se requisita a instalação de uma esfera pública séria de análise das consequências da intensificação da extração mineral na região e dos problemas relacionados à logística de transporte, e se encontram portas fechadas, processos protocolares, falta de espaço para pontuar as dificuldades enfrentadas por várias comunidades ao longo do Corredor Carajás.

A advogada Caroline Rios Santos¹⁰⁰, da Justiça nos Trilhos, apresentou manifestação via protocolo e fez pronunciamento na segunda sessão realizada em São Luís – MA trazendo vários questionamentos, em sua maioria rejeitados:

[...] convém explicitar preocupação e indignação com a rapidez com que tem sido executada a etapa de participação e controle social no âmbito deste processo de audiência pública. Neste sentido, destacamos os seguintes pontos como os mais problemáticos: a) a insuficiente divulgação sobre as datas e locais para realização das sessões públicas; b) a quantidade insuficiente de sessões públicas, sendo que em todo o estado do Maranhão, apenas uma sessão será realizada; c) o tempo insuficiente para a análise aprofundada da documentação disponibilizada pela ANTT; d) a metodologia a ser empregada na sessão pública (prevendo apenas a escuta

99. Não se tem como propósito sistematizar ou esgotar as diversas intervenções e questionamentos, apenas ilustrar e sinalizar para a necessidade de um estudo aprofundado sobre o processo de Concessão Antecipada.

100. Protocolos ANTT/ouvidoria/5015942 e 501986 – Relatório da Audiência Pública nº 009/2018 Registro e avaliação das contribuições sobre os documentos jurídicos e estudos técnicos acerca da prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão da Estrada de Ferro Carajás – EFC, ANTT, maio de 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 15/3/2020.

da sociedade civil mas não indicando a obrigatoriedade de que a ANTT esclareça as questões apontadas, durante a audiência e prevendo que em seu relatório final serão esclarecidas apenas as questões entendidas como pertinentes).

As “contribuições” foram rejeitadas pelo “mérito”, conforme apontado no Relatório final da ANTT¹⁰¹. Nos argumentos da agência, ressalta-se que avisos da “Audiência Pública foram publicados em jornais de grande circulação nacional e estadual, bem como, no *Diário Oficial da União* e no sítio eletrônico da ANTT”; que “não é possível realizar sessões públicas em muitos Municípios, devido aos custos envolvidos” e que existem distintos canais de discussão e difusão, como o da ANTT¹⁰², que transmitiu a audiência de Brasília “em tempo real [...] e proporcionou o acesso de todos os interessados, independentemente da localidade em que se encontravam”. Ainda, em relação ao prazo de 45 dias para análise dos estudos técnicos e documentos, destaca que está baseado no parágrafo único do art. 10º da Lei nº 13.448/2017.

A advogada Caroline Rios apresenta outros questionamentos importantes de serem retomados¹⁰³:

Não leva em consideração as comunidades sob influência da EFC, sendo que são estas as que vão ter de arcar com a maior parte dos impactos negativos relacionais à exploração do serviço de transporte de cargas pela EFC. Para além disso, também não se considera como atores os usuários do serviço público de transporte de passageiros.

101. Relatório da Audiência Pública nº 009/2018, Registro e avaliação das contribuições sobre os documentos jurídicos e estudos técnicos acerca da prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão da Estrada de Ferro Carajás – EFC. ANTT, maio de 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 15/3/2020.

102. Endereço do canal: <https://www.youtube.com/user/canalANTT>.

103. Uma série de questionamentos pode ser visualizada no Relatório da Audiência Pública nº 009/2018, Registro e avaliação das contribuições sobre os documentos jurídicos e estudos técnicos acerca da prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão da Estrada de Ferro Carajás – EFC. ANTT, maio de 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 15/3/2020. Existe a necessidade de uma análise mais detalhada das questões levantadas na AP, que não pôde ser realizada no âmbito deste documento.

Ainda em relação à solução de conflitos urbanos, o Relatório Final considera adequada a proposta apresentada pela concessionária na qual consta a construção de um viaduto por ano, entre 2020 e 2033, o que se mostra como uma medida inadequada para o fim que se propõe frente a grande necessidade de construção de passagens seguras ao longo da EFC (tabela 11, p. 35). Ainda cabe questionar por que o documento somente se remete à solução de conflitos urbanos quando a realidade que prepondera ao longo da via férrea é a ausência ou inadequação de passagens seguras em áreas situadas na zona rural.¹⁰⁴

Sustentamos nosso desacordo com a interpretação da ANTT sobre a não obrigatoriedade de novos investimentos da concessionária para a resolução dos conflitos urbanos e rurais. Apesar de não existir obrigação contratual com tal propósito, existe obrigação regulamentar já que está disposta no contrato vigente a obrigatoriedade da concessionária em cumprir o Regulamento de Transporte Ferroviários [...]

A análise apresentada resulta na “inexistência de valor de outorga a ser exigido da Concessionária em decorrência da prorrogação, tendo em vista que o modelo de valoração apontou um valor presente líquido negativo” (ANTT, 2018, p. 38). Justificativa: Considerando os problemas e desafios metodológicos apontados na estimação do FCD e da inflação, especialmente em relação ao período de 39 anos referente à prorrogação da concessão, o resultado, que isenta a Concessionária de pagamento do valor de outorga, pode ser considerado sujeito à contestação. Na prática, o Estado brasileiro prorrogaria a concessão por cerca de quarenta anos sem qualquer compensação, o que equivaleria ao repasse da infraestrutura da EFC à Concessionária como subsídio.

Ainda, não estabelece obrigações que consideramos fundamentais em relação à concessionária, neste quesito apontamos a necessidade de acréscimos das seguintes obrigações: a) No que tange à poluição sonora,

104. Relatório da Audiência Pública nº 009/2018, Registro e avaliação das contribuições sobre os documentos jurídicos e estudos técnicos acerca da prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão da Estrada de Ferro Carajás – EFC. ANTT, maio de 2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147>. Acessado em 15/3/2020.

proibir o transporte de cargas no período noturno, das 22:00 h às 6:00 h por ferir o direito à saúde; b) realizar isolamento acústico em escolas, postos de saúde e hospitais que estejam a uma determinada distância da ferrovia (o que deve ser estabelecido por estudo especializado); c) realizar a cobertura dos vagões de minério evitando danos decorrentes da poluição do ar por partículas de minério; d) para o caso de uso de trens com mais vagões do que os atuais, obter previamente licença ambiental e social para tal finalidade; e) aumentar o serviço de transporte de passageiros, estabelecendo que dois trens partam de cada um dos sentidos, diariamente como medida apta a garantir uma proporcionalidade entre os interesses econômicos e sociais em questão; f) alterar pontos de parada localizados em locais ermos, reformar todos os pontos de parada que não possuam condições mínimas de atendimento digno à população (precisam ser equipados, minimamente, com banheiros, assentos, cobertura contra intempéries, iluminação), g) contratar seguro contra acidentes graves.

Os muitos questionamentos realizados seguiram, em sua maioria, como perguntas “sem mérito” para a Agência de Transportes que deu seguimento ao pleito, considerando a sociedade ciente dos procedimentos. Novas questões foram levantadas em 2019, a partir de pareceres do setor técnico da TCU que também apontaram falhas nos estudos que embasaram a solicitação de renovação antecipada da EFC. Segundo reportagem:

Eles destacaram a ausência de vantagens para a União na ampliação por mais 30 anos do contrato da ferrovia e recomendaram ao Ministério da Infraestrutura e à ANTT a não prorrogação do contrato até que a nova versão do estudo seja submetida ao tribunal, cujas correções receberam prazo de 180 dias para serem providenciadas.

Entre as alterações recomendadas, consta um novo estudo de demanda de minério de ferro transportado pela ferrovia desde a mina de Carajás (PA) até o Porto de Ponta da Madeira, em São Luís (MA). Conforme o relatório, não há levantamento feito pelo poder público nos estudos encaminhados ao tribunal pela ANTT.

O parecer dos auditores ainda será analisado pelo relator, ministro Bruno

Dantas, encarregado dos processos envolvendo infraestrutura. O ministro tem demonstrado alinhamento com as propostas do governo para o setor, mas, nos bastidores do tribunal, a avaliação é de que a prorrogação do contrato pode não sair antes de 2021.

Nos estudos encaminhados ao TCU, a Vale anuncia investimentos de R\$ 8,22 bilhões ao longo dos 30 anos adicionais do contrato. Do total, R\$ 3,5 bilhões seriam destinados à compra de vagões; R\$ 2,7 bilhões à compra de trilhos; e R\$ 1,96 bilhão à compra de locomotivas, segundo valores de 2017.¹⁰⁵

Em 29 de julho, como já mencionado no início da discussão sobre a Concessão Antecipada, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a prorrogação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), com uma série de questões a serem observadas pela ANTT, transcrevemos algumas abaixo:

9.1. dar ciência à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de que foram encontradas inconsistências e irregularidades nos estudos técnicos prévios de que trata o art. 8º da Lei 13.448/2017, assim como na minuta de termo aditivo para a prorrogação antecipada da Estrada de Ferro Carajás (EFC), as quais devem ser saneadas previamente à assinatura do aditivo pretendido;

[...]

9.2.1. **adote medidas para se assegurar de que os bens que integram a base de ativos da concessão e que foram considerados na modelagem-econômica da prorrogação antecipada são essenciais à prestação do serviço público [...]**, facultando-lhe a possibilidade de compatibilizar a minuta de termo aditivo da EFC aos termos e procedimentos estabelecidos na minuta final do aditivo relativo à prorrogação da Malha Paulista, apreciada pelo Acórdão 2.876/2019-TCU-Plenário; (seções III.1 e III.2 do voto, grifos nossos)

[...]

105. Disponível em: <https://obrasilianista.com.br/2019/12/09/tcu-ve-falhas-em-estudo-para-renovacao-de-contrato-de-ferrovia/>. Acessado em 15/3/2020.

9.2.3. inclua, na minuta de termo aditivo da EFC, cláusula prevendo mecanismo de revisão periódica, lastreado em fórmula paramétrica, com vistas a repartir, com o Poder Concedente, as receitas que excederem aquelas inicialmente previstas pela ANTT na modelagem econômico-financeira, mediante ajuste no valor de outorga ao longo da vigência da concessão, com base nos princípios da eficiência, economicidade e interesse público, assim como artigo 8º da Lei 13.448/2017, a exemplo do que foi feito em atendimento ao subitem 9.3.19 do Acórdão 2.876/2019-TCU-Plenário; (seção IV do voto, grifos nossos)

[...] 9.2.4. adote medidas com vistas a mitigar o risco de que despesas de natureza operacional, que deveriam constar da base de cálculo da tarifa adotada na modelagem econômico-financeira, tenham sido registradas no ativo imobilizado referente ao exercício de 2017, a título de *sustaining capital*, promovendo os respectivos ajustes na modelagem econômico-financeira, em observância ao princípio da economicidade e aos arts. 8º da Lei 13.448/2017, e 24, inciso II, da Lei 10.233/2001; (seção V.2 do voto)

9.2.5. promova os ajustes necessários nas tarifas de transporte de cargas destinadas ao mercado interno, com vistas a considerar as alíquotas de tributos indiretos incidentes no transporte de minério de ferro da Vale S.A. ou de terceiros, e a desconsiderar a incidência de ICMS nas receitas de transporte de cargas obtidas do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF), em observância ao princípio da economicidade e ao art. 8º da Lei 13.448/2017; (seção V.3 do voto)

9.2.6. inclua no fluxo de caixa e no caderno de obrigações somente as intervenções para a solução de conflitos urbanos que tenham prazo determinado de conclusão, em respeito ao art. 104, inciso II, do Código Civil e aos princípios da eficiência e da economicidade, a exemplo do que foi feito em atendimento ao subitem 9.3.8 do Acórdão 2.876/2019-TCU-Plenário; (seções VII e IX do Voto)

9.2.7. defina, por meio de projetos e demais peças técnicas, os elementos necessários à caracterização adequada e suficiente das intervenções que serão previstas no caderno de obrigações para minimização dos conflitos urbanos, tendo por base estudos preliminares e diagnósticos qualificados sobre a situação dos conflitos, de modo a

possibilitar análise prévia da viabilidade técnica, financeira e social em face dos custos aproximados previstos, bem assim a estabelecer referencial técnico no contrato para o julgamento das propostas de projeto apresentadas pela concessionária [...]

9.2.8. inclua, na documentação anexa ao termo aditivo do contrato, cronograma factível das intervenções previstas para minimização de conflitos urbanos, com base nos elementos mínimos de projeto a serem previstos no caderno de obrigações [...]

9.2.9. considere, na modelagem econômico-financeira, os benefícios fiscais decorrentes dos investimentos a serem realizados pela concessionária na resolução dos conflitos urbanos [...]

9.2.10. compatibilize os valores de garantia de execução com o cronograma de investimento das intervenções para a solução de conflitos [...]

9.2.11. ajuste a seção 9 da minuta de termo aditivo, com o objetivo de explicitar, de forma analítica e exaustiva, como se dará o uso compartilhado da ferrovia por meio de operadores ferroviários independentes (OFI) [...]

9.2.12. promova adequação da redação da cláusula 33.2 da minuta de termo aditivo ao disposto nos §§ 5º e 6º do art. 25 da Lei 13.448/2017, deixando expresso que os bens da concessão a serem revertidos deverão possibilitar o atendimento da capacidade de transporte e a qualidade dos serviços, conforme condições pactuadas no contrato e vigentes ao tempo da extinção da concessão, a semelhança do que foi feito em atendimento ao subitem 9.3.20 do Acórdão 2.876/2019-TCU-Plenário; (seção IX do Voto)

9.2.13. suprima a hipótese de exclusão de risco da concessão prevista no item “ii” da cláusula 31.2 da minuta de termo aditivo, por força do disposto no art. 65, inc. II, alínea “d”, da Lei 8.666/1993, c/c o art. 2º, inciso II, da Lei 8.987/1995, a semelhança do que foi determinado nos subitens 9.2.6 do Acórdão 2.195/2018 e 9.3.21 do Acórdão 2.876/2019, ambos do Plenário; (seção IX do Voto)

[...]

9.3. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com fulcro no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 120 dias, a contar da celebração do termo aditivo de prorrogação, divulgue, em

local de fácil acesso no sítio eletrônico da ANTT, informações que viabilizem o acompanhamento e controle pela sociedade, a exemplo das seguintes: relação completa de obras e demais intervenções previstas em cada cidade, o respectivo cronograma físico contendo datas de início e término de cada investimento por cidade, avaliação das metas contratuais de desempenho do concessionário, entre outros dados que se considerem relevantes, com fundamento nos arts. 6º, 7º e 8º da Lei 12.527/2011, a semelhança do que foi feito em atendimento ao subitem 9.4.3 do Acórdão 2.876/2019-TCU-Plenário; (seção IX do Voto)

9.4. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com fulcro no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que avalie a conveniência e a oportunidade de adotar as seguintes medidas:

9.4.1. aperfeiçoar as normas que versem sobre investimento regulatório na exploração de infraestrutura ferroviária notadamente no que toca à classificação de capex recorrente/*sustaining* capital a título de investimento, a fim de conferir maior segurança jurídica sobre esse tema; (seção III.1 do voto)

9.4.2. regulamentar os critérios a serem utilizados na modelagem econômico-financeira de concessões e de prorrogações antecipadas, reduzindo a subjetividade da escolha dos parâmetros, a fim de conferir maior segurança jurídica e estabilidade ao estudo técnico a que alude o art. 8º da Lei 13.448/2017; (seção V.1 do voto)

9.4.3. **mitigar o risco de reversão de bens demasiadamente antigos, superados em termos de desempenho e tecnologia, na extinção do contrato, por exemplo fixando a idade máxima de vagões e locomotivas, em observância às condições de atualidade, eficiência e continuidade previstas no art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995 e ao art. 3º da Lei 13.448/2017;**

9.5. recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fulcro no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que avalie a conveniência, a oportunidade e a viabilidade, de incluir, no âmbito da prorrogação antecipada da EFC:

9.5.1. a implantação do ramal entre Estreito (MA) e Balsas (MA), a título de investimento obrigatório;

9.5.2. investimentos ferroviários no estado do Pará, a título de investimento obrigatório;

9.6. informar ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres que não há óbice em direcionar recursos do saldo livre do fluxo de caixa (valor de outorga) da modelagem econômico-financeira da prorrogação antecipada da EFC para a aquisição de trilhos pela concessionária, e à sua entrega à Valec, para aplicação em sua malha ou em outra de interesse da administração, com fundamento no art. 25, § 1º, da Lei 13.448/2017, desde que, previamente à celebração do termo aditivo, o Poder Concedente discipline detalhadamente a forma de implementação desta nova diretriz, a exemplo dos procedimentos concernentes ao atendimento das especificações técnicas, ao rastreamento, à garantia, à guarda do material, à economicidade, à contabilização dos dispêndios, ao cronograma e ao direcionamento à malha que efetivamente tenha condições de instalação desses trilhos, mitigando os riscos de desvio dos princípios que nortearam a mencionada autorização legal; (seção VIII do voto)

[...]

9.9. indeferir, com fundamento no art. 146 do RITCU, o pedido de habilitação como interessado formulado pela Federação das Associações Comunitárias de Marabá/PA (FECOM); [...]¹⁰⁶ (grifos nossos).

Apesar das observações no Acórdão, que requerem uma análise apurada dos riscos da Concessão e de seu sentido, nas comemorações relacionadas à “Aprovação pelo TCU” à Concessão Antecipada que se apresentam em diferentes notícias, são os compromissos financeiros de investimentos e por vezes a geração de empregos que se comemora: “que os contratos de concessão, que se encerram em 30/6/2027, possam ser estendidos por mais 30 anos, com compromissos de investimentos de R\$ 17 bilhões, e geração de mais de

106. Acórdão n. 1946/2020 - TCU – Plenário – Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/ata-n-28-de-29-de-julho-de-2020-271306562>. Acessado em: 17/11/2020 – grifos nossos.

65 mil empregos”¹⁰⁷. Uma avaliação profunda dos custos sociais, econômicos e ambientais da exploração mineral e da ampliação logística, que abra espaço para as comunidades atingidas pelos empreendimentos e que leve em consideração seus modos de vida e possibilidades de outros modelos produtivos, torna-se medida urgente. Não é possível avaliar compromissos sem uma análise rigorosa e ampla de custos ambientais, sociais, econômicos e projetos mais autônomos de produção da vida.

3.6 Análise da CFEM no Maranhão

A Compensação Financeira pela Exploração dos Recursos Minerais (CFEM) é uma contraprestação financeira paga pelas mineradoras aos estados, municípios e União por retirarem os recursos minerais que são bens da união. Os municípios minerados recebem 60% da compensação e, de acordo com a Lei n. 13.540/2017, os municípios afetados por infraestruturas e sistemas logísticos da mineração passam a receber 15% de CFEM.

De acordo com a Agência Nacional de Mineração (ANM), entre os 23 municípios cortados pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) e abrangidos pela CFEM no Maranhão, São Luís foi o que, no ano de 2019, mais recebeu recursos provenientes da CFEM, chegando a mais de 60 milhões de reais, e o que recebeu menos foi São Francisco do Brejão, com pouco mais de 180 mil reais; porém, no ano de 2020, esse último município já arrecadou mais de 4 milhões.

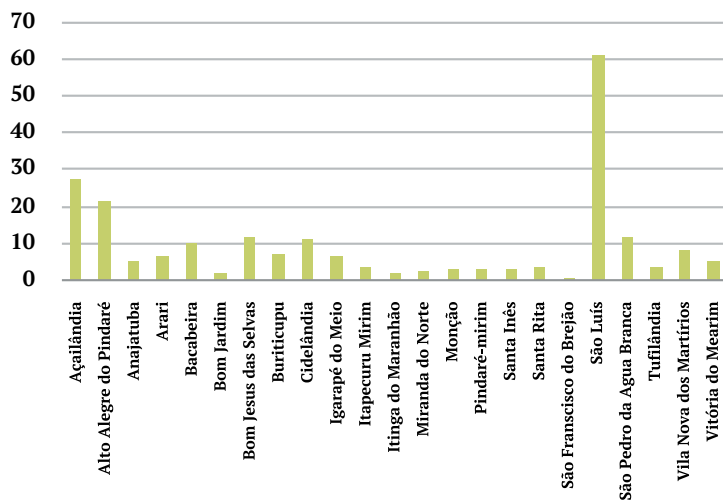
Os repasses de informações da ANM geralmente aparecem no mês posterior ao repassado para o município, porém alguns desses municípios não divulgam os valores recebidos através da CFEM e aparecem com o valor de zero reais em CFEM.

3.6.1 Metodologia

Para a realização desta análise e acesso aos dados obtidos para a formulação dos gráficos, foram feitas buscas no sítio oficial da Agência Nacional de Mineração para saber quais os municípios que recebem/receberam repasses de CFEM nos anos de 2019 e 2020, e nos respectivos sítios dos municípios em seus portais de transparência. A seguir os quadros referentes aos anos de 2019 e 2020.

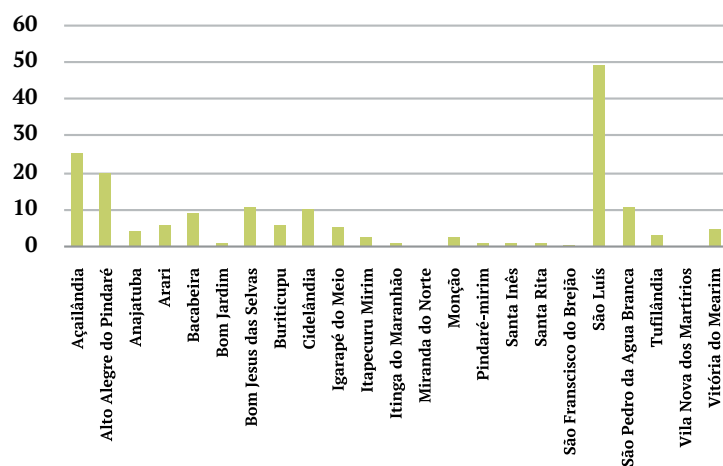
107. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/efc-efvm>. Acessado em: 17/11/2020.

Gráfico 5. Total repassado pela ANM aos municípios em 2019



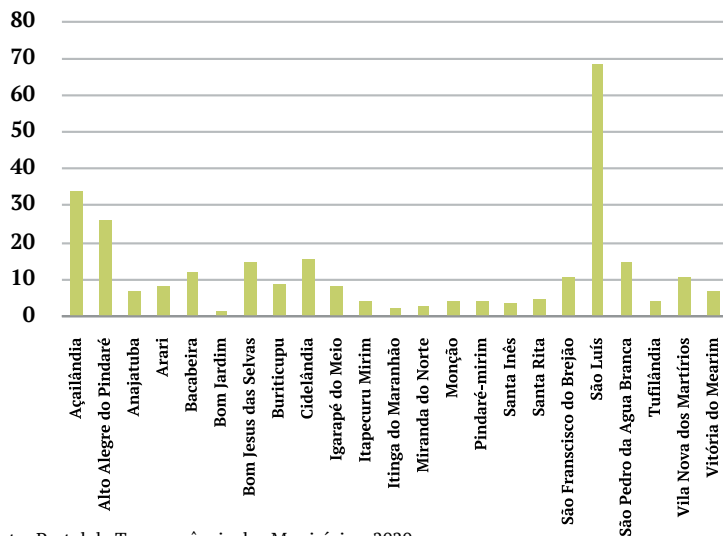
Fonte: Portal de Transparência dos Municípios, 2020.

Gráfico 6. Total da CFEM nas receitas municipais em 2019



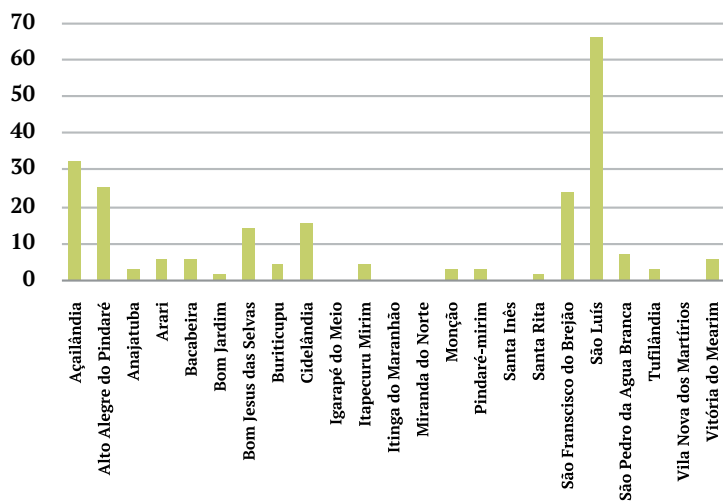
Fonte: ANM, 2020.

Gráfico 7. Total repassado pela ANM aos municípios em 2020



Fonte: Portal de Transparência dos Municípios, 2020.

Gráfico 8. Total da CFEM nas receitas municipais em 2020



Fonte: ANM, 2020.

Quadro 10. Valor distribuído pela ANM por município do Corredor Carajás no Maranhão, 2019 e 2020

Municípios	Valor distribuído pela ANM . 2019	Valor distribuído pela ANM . 2020
Açailândia	R\$ 27.355.044,39	R\$33.853.929,44
Alto Alegre do Pindaré	R\$ 21.392.617,86	R\$ 26.309.380,53
Anajatuba	R\$ 4.885.415,09	R\$ 6.678.585,19
Arari	R\$ 6.341.080,06	R\$ 8.114.999,33
Bacabeira	R\$ 9.538.137,78	R\$ 12.213.235,72
Bom Jardim	R\$ 1.392.912,54	R\$ 1.782.580,31
Bom Jesus das Selvas	R\$ 11.690.244,75	R\$ 14.960.594,63
Buritcupu	R\$ 6.741.126,45	R\$ 8.626.958,84
Cidelândia	R\$ 11.143.063,04	R\$ 15.342.521,62
Igarapé do Meio	R\$ 6.219.378,46	R\$ 7.959.251,69
Itapecuru-Mirim	R\$ 3.127.171,90	R\$ 4.007.064,13
Itinga do Maranhão	R\$ 1.571.899,46	R\$ 2.011.638,84
Miranda do Norte	R\$ 1.978.130,59	R\$ 2.533.909,62
Monção	R\$ 3.069.874,72	R\$ 3.928.673,23
Pindaré-Mirim	R\$ 3.020.671,18	R\$ 3.865.704,93
Santa Inês	R\$ 2.663.172,77	R\$ 3.408.196,24
Santa Rita	R\$ 3.531.020,30	R\$ 4.523.396,77
São Francisco do Brejão	R\$ 182.499,15	R\$ 11.097.819,04
São Luís	R\$ 61.431.842,31	R\$ 68.581.847,27
São Pedro da Água Branca	R\$ 11.509.831,65	R\$ 14.803.213,25
Tuflândia	R\$ 3.426.660,04	R\$ 4.385.269,33
Vila Nova dos Martírios	R\$ 8.309.222,77	R\$ 10.686.793,70
Vitória do Mearim	R\$ 5.105.523,82	R\$ 6.533.795,80

Fonte: 2019: <https://www.gov.br/anm/pt-br/assuntos/arrecadacao/apuracao-municipios-afetados/2019/valores-distribuicao-mes-2019>; 2020: <https://www.gov.br/anm/pt-br/assuntos/arrecadacao/apuracao-municipios-afetados/2020/valores-distribuicao-mes-2020>.

Açailândia: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 25,6 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 25,5 milhões de reais para arrecadarem; arrecadaram até novembro um total de 24,7 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explicitada para a população em geral. No mês de dezembro não foram colocados os valores repassados/arrecadados de CFEM.

Alto Alegre do Pindaré: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 20 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 20 milhões de reais a serem arrecadados, e até o mês de outubro a arrecada já totalizava 15,7 milhões de reais. Os meses de novembro e dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM publicizados.

Anajatuba: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 4,5 milhões de reais e em 2020, até o mês de setembro, já haviam sido arrecadados 3,1 milhões de reais. Os meses de outubro, novembro e dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM divulgados; além disso, o sítio da transparência do município está fora do ar.

Arari: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 5,9 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 4,4 milhões de reais a serem arrecadados; até o mês de novembro já haviam sido arrecadados 5,7 milhões de reais. O mês de dezembro não teve dados sobre arrecadação de CFEM divulgados.

Bacabeira: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 9,3 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 912 mil reais a serem arrecadados, e até o mês de agosto já haviam sido arrecadados 5,4 milhões de reais. Os meses de setembro até dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM divulgados.

Bom Jardim: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 1,3 milhão de reais e em 2020 tinha uma previsão de 1,3 milhão de reais a serem arrecadados; até o mês de setembro já haviam sido arrecadados 896 mil reais. Os meses de outubro, novembro e dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM divulgados.

Bom Jesus das Selvas: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 10,96 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 11,42 milhões de reais para arrecadarem, e foi arrecadado um total de 13,96 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explícita para a população em geral.

Buritcupu: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 6,3 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 5,2 milhões de reais a serem arrecadados; até o mês de setembro já haviam sido arrecadados 4,3 milhões de reais. Os meses de outubro, novembro e dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM divulgados.

Cidelândia: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 10,4 milhões de reais e em 2020 foi arrecadado um total de 15,7 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explícita para a população em geral.

Igarapé do Meio: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 5,5 milhões de reais e em 2020 no seu portal de transparência não havia dados em relação à CFEM, porém houve repasse por parte da ANM até setembro de 4,3 milhões de reais, que a prefeitura não divulgou até o momento da pesquisa.

Itapecuru-Mirim: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 2,9 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 2,6 milhões de reais para arrecadarem; e arrecadaram um total de 13,9 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explícita para a população em geral.

Itinga do Maranhão: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 1,3 milhão de reais e em 2020 no seu portal de transparência não havia dados em relação à CFEM, porém houve repasse por parte da ANM até setembro de 1 milhão de reais, que a prefeitura não divulgou até o momento da pesquisa.

Miranda do Norte: Nos anos de 2019 e 2020 no portal de transparência do município não há dados em relação à CFEM, porém houve repasse por parte da ANM no ano de 2019 no valor de 1,9 milhão de reais e no ano de 2020, até setembro, de 1,3 milhão de reais, repasses que a prefeitura não divulgou até o momento da pesquisa.

Monção: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 2,8 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 11 mil reais a serem arrecadados; e até o mês de outubro já haviam sido arrecadados 2,3 milhões de reais. Os meses de novembro e dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM divulgados.

Pindaré-Mirim: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 1,3 milhão de reais e em 2020 havia uma previsão de 550 mil reais para arrecadarem, e foi arrecadado um total de 3,3 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explícita para a população em geral.

Santa Inês: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 1,1 milhão de reais e em 2020 no seu portal de transparência não havia dados em relação à CFEM, porém houve repasse por parte da ANM até setembro de 1,8 milhão de reais, que a prefeitura não divulgou até o momento da pesquisa.

Santa Rita: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 1,2 milhão de reais e em 2020 até o mês de abril já haviam sido arrecadados 833 mil reais arrecadados. Os meses de maio até dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM divulgados; além disso o sítio da transparência do município estava fora do ar no momento da pesquisa.

São Francisco do Brejão: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 175 mil reais e em 2020 até o mês de novembro já totalizava 20,6 milhões de reais arrecadados. O mês de dezembro não teve dados sobre os valores de CFEM divulgados; além disso o sítio do município estava fora do ar no momento da pesquisa.

São Luís: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 49,2 milhões de reais e em 2020 foi arrecadado um total de 65,2 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explícita para a população em geral. Os valores de São Luís são maiores que os demais municípios, porque ele recebe CFEM tanto pela EFC como pelos portos instalados na cidade; e no sítio da ANM não tem a opção para separar e escolher somente a EFC.

São Pedro da Água Branca: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 10,7 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de zero real a ser arrecadado; mas até o mês de setembro já haviam sido arrecadados 7,4 milhões de reais. Os meses de outubro, novembro e dezembro não tiveram dados sobre arrecadação de CFEM divulgados.

Tufilândia: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 3,2 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 2,9 milhões de reais para arrecadarem, e foi arrecadado um total de 3,6 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explícita para a população em geral.

Vila Nova dos Martírios: Não tem como acessar as abas de receita do município, porém houve repasse por parte da ANM no ano de 2019 no valor de 8,3 milhões de reais e no ano de 2020 até setembro de 5,8 milhões de reais.

Vitória do Mearim: No ano de 2019 o município arrecadou um total de 4,7 milhões de reais e em 2020 tinha uma previsão de 151 mil reais para arrecadarem, e foi arrecadado um total de 6,1 milhões de reais, porém a descrição de para onde esses recursos estão sendo destinados não está explícita para a população em geral.

4. Açailândia e Dependência Minero-Siderúrgica

Esta parte do relatório apresenta a situação de Açailândia em relação à sua dependência minero-siderúrgica, partindo de algumas informações sobre o município. A seguir discutimos a siderurgia, destacando os reflexos da cadeia da mineração e da siderurgia em Açailândia, as questões trabalhistas e os problemas urbanos, rurais e regionais decorrentes da siderurgia. Em um item à parte, apresentamos a situação emblemática dos moradores da comunidade Pequiá de Baixo. Encerramos esta parte do relatório com uma discussão sobre o trabalho escravo contemporâneo relacionado à produção de carvão vegetal.

4.1 Açailândia

Segundo consta na Biblioteca Virtual do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹⁰⁸, o município de Açailândia derivou de um acampamento montado pelos trabalhadores da construção da BR-010, também conhecida como Rodovia Belém-Brasília, no ano de 1958, junto a um riacho de nome Açailândia, pela predominância de palmeiras de açaí na região. Os trabalhadores da rodovia perceberam que se tratava de terra com abundância de água potável e muito fértil para a agricultura, montando acampamento naquela altura. Posteriormente, Açailândia foi a denominação do povoado que se formou, do distrito, da vila e mais tarde do município, criado pela Lei Estadual n. 4.295, de 1981, que o emancipou do município de Imperatriz.

Essa descrição disponível no sítio do IBGE, no entanto, desconsidera que a região onde atualmente se encontra o município de Açailândia já era conhecida, habitada e utilizada secularmente por alguns grupos indígenas, como os Curia e Cocranum. O próprio presidente da República do Brasil à época, Juscelino Kubitschek, em um livro sobre a construção de Brasília e a interiorização da expansão econômica do Brasil, afirmou que “na região, batizada com o nome de Açailândia, haviam sido encontrados vestígios de três tribos

108. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/maranhao/acailandia.pdf>. Acessado em: 14/1/2021.

de índios” (KUBITSCHKE, 2000, p. 207). Na região existiam, também, comunidades camponesas resultantes de ondas migratórias de outros estados do Nordeste brasileiro e do próprio Maranhão, a exemplo de Pequiá de Baixo, da qual trataremos mais detalhadamente adiante.

Quanto mais as obras da Rodovia Belém-Brasília avançavam mata adentro, mais iam desvelando grupos sociais e povos originários que, nos planos de desenvolvimento postos em marcha pelo Estado, foram sendo sacrificados em nome do suposto progresso. Ao longo de toda a extensão da rodovia, seus territórios eram tomados pelos então denominados “pioneiros”, e isso ocorreu da mesma forma em Açailândia. A interiorização econômica do capitalismo brasileiro, chamada de “Marcha para o Oeste” (ASSELIN, 2009), se consolidou com a abertura da BR-010, a Belém-Brasília, e com o início dos primeiros projetos do Programa Grande Carajás (PGC), principalmente a construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC), inaugurada em 1985. Projetos rodoviários, ferroviários, portuários e de logística urbana e industrial foram propagandeados pelo Estado como instrumentos de integração e desenvolvimento da Amazônia Oriental, mas o que conseguiram foi deixar a região com os piores indicadores e índices sociais e econômicos do país.

Açailândia possui uma população estimada pelo IBGE, para 2020, de 113.121 habitantes¹⁰⁹. Já foi o 3º (terceiro) maior PIB do Maranhão, em 2011¹¹⁰, mas, segundo os últimos dados disponíveis, de 2018, é o 4º (quarto) maior PIB, com R\$ 2.622.790,00, e é o 11º (décimo primeiro) município maranhense em renda *per capita*, com R\$ 23.289,73¹¹¹. A cidade que gera tanta riqueza gera também conflitos territoriais, desigualdades sociais e pobreza. Para exemplificar essa afirmação, podemos lançar mão de informações oficiais geradas entre 2010 e 2013, segundo as quais, quase metade da população (43,4%) vivia com rendimento nominal mensal *per capita* de até meio salário-mínimo; seu índice de “incidência de pobreza” do IBGE era de 58,66 %, intervalo

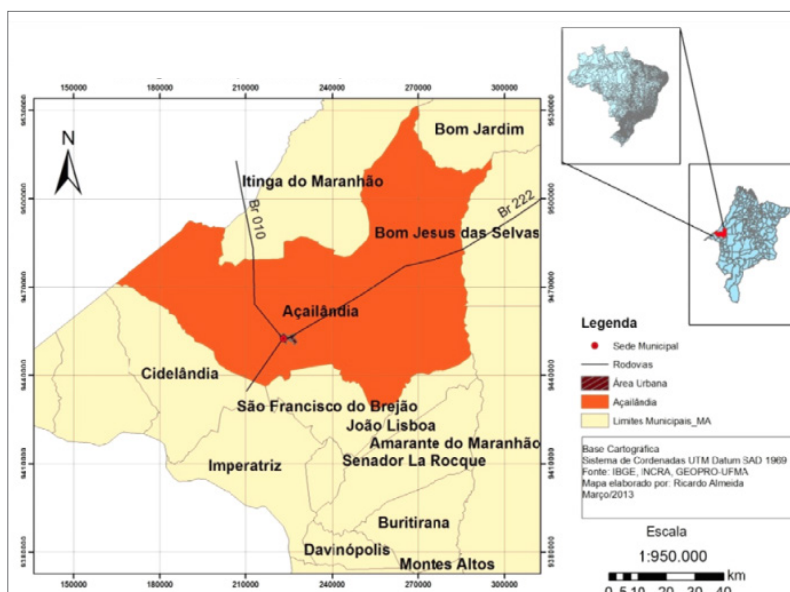
109. Dados disponíveis em <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ma/acailandia.html>. Acessados em: 18/1/2021.

110. Dados disponíveis em PIB – Período 2010 a 2013, PDF. IBGE/Imesc (<http://migre.me/vDPM6>). Acessados em: 12/6/2016.

111. Dados disponíveis em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/acailandia/pesquisa/38/0>. Acessados em: 18/1/2021.

imediatamente inferior àquele que classifica pobreza severa, que é o superior a 59,17%. A cidade, segundo dados do Datasus, possuía 8.540 famílias eletivas para acompanhamento do Bolsa Família, programa de transferência de renda do governo federal, e, ainda, 22,9% das pessoas com 15 anos ou mais de idade eram analfabetas¹¹². Essas informações indicam que o aumento da riqueza econômica em situação de coligação Estado-capital empresarial privado é proporcional ao empobrecimento da população e à precarização dos serviços públicos que deveriam ser fornecidos pelo Estado.

Figura 7. Mapa de localização do município de Açailândia - MA



Fonte: Elaborado por Jéssica Nicácio e Antônio Júnior, 2017.

112. Informações obtidas em: (1) PIB – Período 2010 a 2013, PDF. IBGE/Imesc (<http://migre.me/vDPM6>). (2) <http://migre.me/vDPMW>. (3) <http://migre.me/vDPNx>. (4) <http://migre.me/vDPNO>. (5) <http://migre.me/vDPOJ>. Todos os endereços acessados em: 12/6/2021.

A dinâmica econômica do município de Açailândia nas últimas décadas está diretamente relacionada com sua filiação ao Programa Grande Carajás (PGC) e ao Projeto Ferro Carajás (PFC), desenvolvidos pela então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Para Açailândia, que fica a 562,4 km da capital do Estado, São Luís, o PGC reservou como plano de negócios a produção de ferro-gusa, um processo de transformação do minério de ferro com altos custos sociais e ambientais. A história econômica recente de Açailândia, assim, também está vinculada às transformações e oscilações do mercado externo, haja vista a importância da siderurgia no contexto local e sua submissão às lógicas do consumo internacional de seus produtos.

Para entender a inserção de Açailândia no grande comércio internacional, podemos pensar a história açailandense por meio de momentos: o primeiro, que remete aos anos 1960, seria o do início da atividade agrícola, com a instituição de um assentamento com cinco famílias, denominado Colônia Gurupi, posteriormente derivando no atual bairro Vila Maranhão. É evocado, na lembrança, pela chegada dos “pioneiros”, como João Mariquinha e sua família (IMESC, 2020).

Os antecedentes desse primeiro momento remetem a processos que marcaram profundamente a constituição dos municípios no interior amazônico, recortado pelas estradas que significaram para homens e mulheres imersos na tarefa de desbastar a imensidão amazônica a conquista de espaços novos para aquilo que se propalava como sendo o “progresso da nação”. Conforme Iane Maria da Silva Batista (2016, p. 126),

Mais do que o estabelecimento de uma rota, a construção da Belém-Brasília, cortando uma região de floresta densa, [representava] a vitória dos humanos sobre a natureza e seus atributos restritivos ao progresso, comum nos discursos de ocupação territorial e expansão da fronteira durante as décadas de 1940 e 1950. O traçado rodoviário marcava, assim, a conquista de um território tido como intransponível.

Por volta de 1968, com a construção da BR-010 e da BR-222, foram ampliadas atividades como o comércio, a pecuária, a extração de madeiras e a construção de serrarias, constituindo o que é denominado pelos estudiosos como “Ciclo da Madeira” (IMESC, 2020). Esse período inicial do povoamento

da cidade e da constituição de formas econômicas abrangentes configura a identidade de grupos locais de poder que ainda hoje influenciam as decisões políticas em nível local. Sobrenomes como Galletti e Sampaio, ou seja, dos filhos desses processos, estão em várias instituições, como escolas, mas também ocupando cargos públicos. É ainda o período em que se institui a exploração carvoeira, que influenciou na constituição de uma das grandes mazelas contemporâneas, o trabalho escravo. Adiante falaremos com mais detalhes a respeito desse tema.

Décadas depois, com a instalação das ferrovias Carajás e Norte-Sul, ocorreu um impulso para o crescimento do povoado, que acarretou a emancipação política e administrativa em 6 de junho de 1981. A respeito do crescimento da cidade, o Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos relata que:

O espaço urbano de Açailândia delineou-se, inicialmente, à margem direita da Rodovia Belém-Brasília (BR-010). Com a construção da Rodovia Santa Luzia-Açailândia (BR-222), o processo de expansão da cidade tomou novo rumo, ficando a cidade entre o entroncamento da nova estrada de ligação de São Luís (capital do estado) com a região do Extremo Oeste e a BR-010 (Belém-Brasília). Esse fato motivou acelerado crescimento da cidade, principalmente em direção à zona rural. Posteriormente, com a implantação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que cruza o município no sentido Nordeste-Sudoeste (NE-SO), e da Estrada de Ferro Norte-Sul, formando um importante entroncamento ferroviário, o poder público criou o Distrito Industrial de Pequiá, dinamizando a ocupação da parte oriental do município e a incorporação de grandes áreas de terra ao patrimônio privado (IMESC, 2020, p. 28).

O segundo e mais recente momento que a cidade ainda vivencia é o das siderúrgicas. Iniciou-se em consonância com os caminhos da Estrada de Ferro Carajás e da mineração pela empresa Vale S.A. (antes Cia. Vale do Rio Doce), nos anos 1980. Conforme Gilson Belfort (2016), as empresas siderúrgicas chegaram para suprir carências deixadas pelo declínio da extração de madeira e produção de carvão. Muitos dos trabalhadores contratados pelas siderúrgicas eram antigos trabalhadores das mais de 130 serrarias que existiam na cidade, por exemplo. Nesse período, conforme o pesquisador Marcelo Carneiro, da

Universidade Federal do Maranhão, a exigência de formação educacional e profissional para esses trabalhadores era mínima, sendo solicitado o ensino fundamental, o que foi sendo perpetuado até a reestruturação das siderúrgicas no pós-crise de 2008¹¹³.

A implementação das siderúrgicas esteve relacionada com estratégias de modernização advindas dos governos militares, buscando ocupar os ditos “espaços vazios amazônicos” e inserir a região numa dinâmica de fomento ao desenvolvimento a partir da industrialização, da colonização e da ocupação, também vinculada ao resguardo das fronteiras brasileiras, conforme a Doutrina de Segurança Nacional. Foram desconsideradas e suprimidas populações locais que já viviam secular ou milenarmente nos territórios, como os povos indígenas, inclusive na região de Açailândia, ocultados da história oficial municipal pela figura dos pioneiros e dos “grandes engenheiros” responsáveis pela construção das rodovias.

Conforme Evangelista (2008, p. 18, 45 e 46), as primeiras indústrias siderúrgicas implantadas no município de Açailândia foram a Viena Siderúrgica e a Companhia Vale do Pindaré, no ano 1988; nos anos seguintes foram “instaladas as empresas Gusa Nordeste, Siderúrgica do Maranhão S/A (Simasa) e Ferro Gusa do Maranhão S/A (Fergumar)”, transformando “uma cidade e um bairro formados a partir do deslocamento de camponeses [...], com o advento da Estrada de Ferro Carajás, em um importante polo industrial da Amazônia Oriental”.

4.2 A siderurgia em Açailândia

“Esperança”, “trabalho” e “progresso”. Essas três palavras representadas nas estrofes iniciais e no coro do Hino Oficial de Açailândia – MA poderiam passar despercebidas por quem desconhece a importância de cada uma delas na vida do açailandense comum¹¹⁴. As três palavras estão unidas num sentido,

113. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 25/01/2021.

114. São os versos iniciais do Hino Oficial de Açailândia: “Aqui na cidade onde moro/ A cada nascer do sol/ Cresce uma nova esperança/ Anseios de um povo que fala com as mãos. [...] Açailândia, expresse progresso/ Eixo do Maranhão [...]”. (Disponível em: <https://www.acailandia.ma.gov.br/o-municipio/hino>. Acesso em 19/7/21).

que é o do desenvolvimento em nosso tempo. Desenvolver-se é transformar o atraso em progresso, a estagnação em trabalho dinâmico, a falta de horizontes em expectativas, esperança, futuro¹¹⁵. São palavras que traduzem fenômenos importantes para o município e sua gente, e para pensar as dinâmicas locais relacionadas ao principal ramo produtivo da cidade nos últimos 20 anos: a siderurgia.

A fim de compreender a configuração da siderurgia em Açailândia, é necessário retomarmos algumas observações a respeito do Programa Grande Carajás. De acordo com Maurílio Abreu Monteiro (1996), previa-se a partir do PGC a criação de um parque metalmeccânico com porte de criação de 44 mil empregos diretos em 2010, tendo como base as indústrias siderúrgicas. O parque metalmeccânico era visto como fundamental para a “construção de um novo ordenamento econômico e social da região, e a base deste *complexo industrial motriz* seriam as atividades siderúrgicas” (MONTEIRO, 1996, p. 82). Ainda segundo Monteiro (1996, p. 84),

No âmbito da política de favores fiscais, foram aprovados pelo PGC, a partir de 1981, no campo da sidero-metalurgia, 22 projetos, sendo 15 previstos para implantação no estado do Maranhão e sete no estado do Pará. Daqueles previstos para o Pará, três seriam voltados para a produção de ferro-gusa, três de ferro-ligas e um de silício metálico, decorrendo deles a produção anual de 525.000 toneladas de ferro-gusa, 258.000 toneladas de ferro-liga e 32.000 toneladas de silício metálico.

Mesmo que parte desses projetos não tenha se concretizado, seu planejamento e parcial execução significaram uma reestruturação da economia na Amazônia maranhense, centralizada a partir de então na siderurgia e no carvoejamento¹¹⁶, tendo Açailândia como polo (MANCINI; CARNEIRO, 2016), o que a define como atrativa para outros municípios, trabalhadores e suas famílias, além de empresários e indústrias. Dessa forma, o município está inserido na e é dependente da cadeia siderúrgica.

115. Para uma discussão ampliada e crítica a respeito da noção de desenvolvimento, ver Sachs (2000) e Escobar (2005).

116. A siderurgia em Açailândia adotou como um de seus insumos básicos o carvão vegetal, obtido inicialmente da queima e carvoejamento das abundantes florestas então existentes na região.

Essa cadeia tem como seus principais insumos o carvão mineral e/ou vegetal, o minério de ferro, o coque, a energia elétrica e a sucata. A partir deles, as indústrias siderúrgicas produzem semiacabados como placas, blocos e tarugos, bem como laminados planos e longos. Além disso, ocorre a emissão de gases e da escória de altos-fornos, como a munha¹¹⁷, encontrada em Açailândia. As siderúrgicas têm como principais demandantes o setor de materiais de transporte, como a indústria automotiva, ferroviária e naval; o setor de máquinas e equipamentos; a produção de cimento; de eletrodomésticos, especialmente de linha branca; e o setor da construção civil, na produção de vergalhões, barras, perfis e trilhos (VIANA, 2017).

A indústria siderúrgica, de forma geral, é caracterizada por grandes empresas, geralmente verticalizadas, operando na transformação do minério em ferro primário, o ferro-gusa, na “produção de bobinas laminadas a quente, a frio ou galvanizadas, para aplicação em produtos na indústria automotiva, de bens de capital, naval, de linha branca, entre outras” (VIANA, 2017, p. 2). Dessa forma, é importante para a indústria de transformação e tem na participação no Produto Interno Bruto (PIB) e na geração de empregos.

Além disso, a indústria siderúrgica brasileira possui vantagens que a posicionam favoravelmente no cenário internacional, como a *logística favorável* – proximidade das indústrias a portos, ferrovias e rodovias e fontes de insumo, como o minério de ferro, o principal deles –, o *custo reduzido da mão de obra* comparado a outros países produtores e a *competitividade internacional do minério de ferro brasileiro*, por seu alto teor e custo reduzido (VIANA, 2017). A forte inserção da siderurgia nacional no cenário internacional possibilita sua estreita vinculação às oscilações do mercado externo, bem como a vinculação do preço do minério de ferro no mercado brasileiro ao preço praticado no mercado externo.

Ao longo do tempo, cinco siderúrgicas foram instaladas em Açailândia: em 1988, a primeira delas, Cia. Siderúrgica Vale do Pindaré, e a segunda, Viena Siderúrgica S/A. Em 1993 foram instaladas a Siderúrgica do Maranhão S/A (Simasa) e a Gusa Nordeste S/A, e em 1997 a Ferro-Gusa Maranhão (Fergumar).

117. “Em Açailândia, polo siderúrgico brasileiro no Maranhão, ‘munha’ é o apelido que os moradores deram para uma escória inflamável, resultado da produção de ferro-gusa, depositadas a céu aberto – em um local sem cercas ou muros –, atrás da casa de moradores. São montanhas negras de ‘munha’ a perder de vista, algumas com mais de dois metros de altura.” (LAZZERI, 2019, n.p.)

Alguns dos motivos para a atração dessas empresas para a cidade são descritos por Belfort como a disponibilidade de recursos naturais, como madeira para produção de carvão vegetal, e a localização próxima à EFC e a rodovias como a BR-222 e a BR-010. O contexto político gerado no âmbito do PGC também favoreceu a criação do polo siderúrgico de Açailândia, propiciando incentivos fiscais e concessões. Exemplo disso é que as empresas Vale do Pindaré e Viena foram isentas por 15 anos de contribuição fiscal (BELFORT, 2016).

De acordo com o pesquisador Tádzio Peters Coelho¹¹⁸, comparando a mineração e a siderurgia, a primeira encontra-se historicamente em maior vantagem em relação à segunda, por contar com uma série de isenções fiscais. A carga tributária da siderurgia é maior, contudo, a atividade tem outras isenções próprias da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), tendo sido renovada recentemente até 2023 a isenção de 75% do Imposto de Renda na região amazônica, um benefício que já dura 50 anos.

O ativista Mikael Souza Carvalho informou que “a cidade se construiu [...] com empreendimentos a partir disso. Começaram a vir terceirizadas que prestam manutenção tanto pra Vale como para as siderurgias e foram criadas várias empresas menores pra apoiar o trabalho do polo industrial”¹¹⁹. A dinâmica econômica local é diretamente relacionada à mineração e à siderurgia, o que influencia também na dinâmica regional.

Segundo dados da Confederação Nacional da Indústria, a metalurgia corresponde a 20,4% de participação no Produto Interno Bruto (PIB) industrial do Maranhão, que é de R\$ 87 bilhões. Desse total, 18,5% correspondem à participação da indústria em 2018, sendo o estado:

[...] responsável por 2,1% das exportações brasileiras de produtos industrializados. A indústria é responsável por 62,7% das exportações efetuadas pelo estado. Os produtos manufaturados representam 35,8% do total das exportações. [...] O estado é o décimo primeiro colocado em exportações industriais do País. O setor mais importante para as exportações industriais do estado é Metalurgia responsável por 57,65% do total exportado em 2019¹²⁰.

118. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 02/02/2021.

119. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 08/01/2021.

120. Disponível em: <https://perfildaindustria.portaldaindustria.com.br/estado/ma>. Acesso em 14/12/2020.

Como já afirmamos anteriormente, em 2018, Açailândia ficou no 4º lugar na participação na indústria maranhense. Com destaque para a metalurgia e produtos minerais não metálicos e tendo como principais atividades a indústria de transformação e Serviços Industriais de Utilidade Pública (SIUP), cujo Valor Adicionado (VA) foi de R\$ 988.106 mil. O PIB do município em 2018 foi de R\$ 2.622.693, correspondente a 2,7% de participação no PIB do Maranhão e distribuído da seguinte maneira nos setores: Agropecuária (8,2%), Indústria (41,5%) e Serviços (50,3%). Desse montante, correspondeu ao setor industrial o total de R\$ 706,059 milhões. A renda *per capita* de Açailândia em 2010, registrada pelo Ipea, foi de R\$ 438,56 (IMESC, 2020).

A respeito da siderurgia, como dissemos anteriormente, no município existe um Polo Siderúrgico no qual foram instaladas cinco usinas para produção de ferro-gusa em lingotes, sendo complementado por uma estação de peneiramento de minério de ferro, com pera de evolução ferroviária para desembarque do minério, reembarque do fino do minério e embarque de lingotes de ferro-gusa e uma planta para britagem de escória de alto-forno. Noventa por cento da produção siderúrgica é exportada para Estados Unidos, Japão, China, Taiwan, Coreia, Itália, Espanha e Alemanha (IMESC, 2020).

Hoje, em operação, das cinco siderúrgicas instaladas, constam apenas duas: Viena e Gusa Nordeste. Apenas a primeira produz ferro-gusa, já que a segunda está em processo de paralisação de suas atividades no setor, tendo migrado as atividades para a aciaria, com o nome Aço Verde Brasil (AVB), bem como para a produção de cimento – Cimento Verde Brasil. A esse respeito, destacam Carneiro e Ramalho (2019):

A crise econômica que atingiu a região induziu dois grupos empresariais a buscar uma alternativa à dependência do ferro-gusa com investimento na implantação de aciarias com rotas tecnológicas diferenciadas. Já em 2006, o grupo Aço Cearense construiu a primeira aciaria em Marabá/PA (Siderúrgica Norte Brasil S/A), com capacidade inicial de 300 mil toneladas/ano. Em 2015, o grupo Ferroeste iniciou, em Açailândia/MA, a aciaria Aço Verde do Brasil, com capacidade anual de 600 mil toneladas de aço.

No próximo item abordaremos informações a respeito da produção, bem como a relação da siderurgia com a economia municipal.

4.2.1 A cadeia da mineração e da siderurgia: reflexos da produção em Açailândia

A mineração e a siderurgia, em Açailândia, fazem parte do imaginário social como elementos que propiciam melhores condições para a população como um todo. Existe uma elevada e constante expectativa em relação ao que a Vale ou as siderúrgicas irão proporcionar para os açailandenses, referente a emprego e renda. Contudo, nem sempre os dados sobre como é a participação da siderurgia na renda municipal e as isenções fiscais dessa indústria estão acessíveis em sítios oficiais. Deparamo-nos com a ausência desses dados em locais onde essas informações deveriam estar disponibilizadas, como o sítio eletrônico da Prefeitura de Açailândia. Não encontramos, por exemplo, informações atualizadas a respeito da quantidade de siderúrgicas em atuação no município em períodos recentes. A última notícia cadastrada data de 4 de novembro de 2016, referente às tratativas entre o então representante municipal Juscelino Oliveira com a diretoria do Centro Empresarial de Açailândia, representantes sindicais, do empresariado em geral, secretários do governo e outros, para buscar soluções para a crise no polo siderúrgico de Açailândia mediante a venda da empresa Pindaré para a Suzano Papel e Celulose¹²¹.

Também nos endereços eletrônicos das entidades empresariais locais – Associação Comercial e Industrial de Açailândia, Sindicato do Comércio Varejista de Açailândia e Câmara de Dirigentes Lojistas (Acia/Sica/CDL) – não há informações disponíveis a respeito do setor que movimenta a economia local. Ressalte-se que Açailândia recebe a Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) – por ser município afetado pelo transporte de minérios – que, conforme a legislação, deveria ter seus valores disponíveis em páginas como a da Prefeitura Municipal. As Leis Orçamentárias Anuais

121. Disponível em: https://www.acailandia.ma.gov.br/midia/Diretoria-do-Centro-Empresarial-Prefeito-Juscelino-Oliveira-e-outras-liderancas-procuram-encontrar-solucoes-para-minimizar-crise-do-desemprego-com-a-venda-de-Siderurgica-para-a-Suzano_291. Acesso em 3/3/2021.

(LOAs) municipais de 2019 e 2020 não apresentam informações a respeito das arrecadações pela CFEM, bem como não apontam as despesas específicas com essas arrecadações¹²².

Os dados disponibilizados pelo Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi) no que concerne às arrecadações de tributos, como o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), são genéricos, apresentados apenas em seu valor total, o que nos impediu de verificar quanto a siderúrgica e a aciaria operantes hoje no município contribuíram nesse montante. De acordo com o Siconfi, entre 2013 e 2019, o município arrecadou os seguintes valores: para 2013, R\$ 14.233.236,00; para 2014, R\$ 20.007.013,51; para 2016, R\$ 22.422.610,71; para 2017, R\$ 14.400.012,30; para 2018, R\$ 15.602.585,48; e para 2019, R\$ 19.504.482,35.

Na tabela a seguir são apresentados os valores dos impostos arrecadados, pelo Brasil, com a produção do aço, a partir das informações do Instituto Aço Brasil¹²³. Mais uma vez, não há a designação de quanto cada empresa contribuiu em cada estado; o Instituto, como se sabe, representa as empresas Aço Verde Brasil, Aperam, ArcelorMittal, CSP, Gerdau, Sinobras, Ternium, Usiminas, Vallourec e Villares Mettals.

122. Informações disponíveis no boletim virtual De Olho na CFEM (2021).

123. Em 2019, a indústria do aço no Brasil produziu 32,6 milhões de toneladas em aço bruto, o que garantiu ao país a 9ª posição na produção mundial, de acordo com o Instituto Aço Brasil. O parque industrial brasileiro é formado, segundo o referido Instituto, por 15 empresas privadas controladas por 12 grupos empresariais e 31 usinas em operação distribuídas em dez estados: Sinobras – Pará; Aço Verde do Brasil (AVB) – Maranhão; Cia. Siderúrgica do Pecém (CSP) e Gerdau Aços Longos (Usina Cearense) – Ceará; Gerdau Aços Longos (Açonorte) – Pernambuco; Aperam South American (Timóteo), ArcelorMittal Aços Longos (Monlevade, Juiz de Fora, Barão de Cocais e Divinópolis), Gerdau Aços Longos e Planos Açominas (Ouro Branco), Usiminas, Vallourec Soluções Tubulares do Brasil (Barreiro e Jeceaba) – Minas Gerais; ArcelorMittal Aços Longos (Tubarão) – Espírito Santo; ArcelorMittal Sul Fluminense (Barra Mansa e Rezende), Gerdau Aços Longos (Cosigua) e Ternium Brasil – Rio de Janeiro; ArcelorMittal Aços Longos, Gerdau Aços Especiais (Pindamonhangaba e Mogi das Cruzes), Gerdau Aços Longos, Usiminas e Villares Mettals – São Paulo; Gerdau Aços Longos Guaíra – Paraná; Gerdau Aços Especiais Piratini e Gerdau Aços Longos Riograndense – Rio Grande do Sul (disponível em: <https://aco-brasil.org.br/site/parque-siderurgico/>; acesso em: 25/3/2021 – grifos nossos).

Tabela 3. Impostos pagos pelas indústrias do aço entre 2012 e 2019 no Brasil

	Unida- de	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Im- postos pagos	10 ⁶ R\$	14.824	17.430	16.276	13.339	12.246	13.875	17.725	18.160
IPI		1.665	1.964	1.833	1.480	1.494	1.775	2.348	2.373
ICMS		7.478	8.746	8.038	6.310	5.897	6.870	8.652	8.903
Outros		5.681	6.720	6.405	5.549	4.855	5.230	6.725	6.884

Fonte: Aço Brasil, 2020.

Gostaríamos de destacar que essas informações gerais e dispersas em diferentes plataformas e documentos comumente não são de fácil acesso e que, inclusive, a dispersão torna a análise científica mais difícil, bem como a ausência de informações em sítios de órgãos públicos, como os referidos. Perguntamo-nos: a quem interessa essa forma de *ocultamento* de informações a respeito de setores que envolvem a vida de muitas pessoas?

Em Açailândia, existe um intenso fluxo de minérios e produtos derivados do seu beneficiamento a partir da siderurgia há muitos anos. Durante a vigência do Projeto Ferro Carajás, por exemplo, foram exportados pelos estados do Pará e do Maranhão entre os anos de 1985 e 1996 mais de 344 milhões de toneladas de minério de ferro e 3,5 milhões de toneladas de minério de manganês, além de mais de 1,8 milhão de toneladas de alumínio e 1,8 milhão de toneladas de ferro-gusa, conforme Monteiro (1996).

De acordo com dados arrolados pelo pesquisador Marcelo Carneiro Sampaio e disponibilizados para a equipe em janeiro de 2021, a evolução da exportação do ferro-gusa pelo Brasil entre 1990 e 2009 é marcada por oscilações e uma queda significativa no pós-crise de 2008. O momento de maior produção foi entre 2004 e 2008. Em 2004, a produção de ferro-gusa chegou a 1.470.078 t, alcançando a casa de 3.599.315 toneladas em 2007, sucedido por

1.816.163 toneladas em 2009, resultando numa queda de 49,54%. Chegou a 456.274 t em 2010, retomando-se o crescimento nos anos seguintes, com a produção chegando a 1.091.074 t em 2013 e 1.039.985 t em 2015. Posteriormente, a tendência do decréscimo novamente surgiu no horizonte, caindo para 403.431 t em 2018. Esses fluxos afetam de diferentes maneiras a empregabilidade em Açailândia, o que iremos destacar no item seguinte.

■ 4.2.2 Questões trabalhistas relacionadas à siderurgia

De acordo com Maurílio Monteiro (1996, p. 113), “mesmo as empresas representando investimentos significativos, pelas próprias características da composição do capital, o número de empregos diretos gerados é pequeno, se comparado à População em Idade Ativa – PIA dos municípios nos quais se instalaram”. À época da pesquisa do autor, a empresa Viena Siderúrgica havia gerado 415 empregos diretos, a Cia. Siderúrgica Vale do Pindaré, 297; a Gusa Nordeste S/A, 126; a Simasa, 180; e a Fergumar tinha 150 empregos estimados, pois ainda não havia iniciado suas atividades em 1996. A PIA do município era de 58.821 pessoas e os empregos gerados representavam apenas 1,98% desse total. Dos 21.658 empregos diretos planejados pelo Estado brasileiro para o ano 2000 a partir da siderurgia, pouco mais de 2.000 foram concretizados na época (MONTEIRO, 1996).

Num salto temporal, observamos que em 2015, dos empregos gerados pela indústria de transformação no Brasil, a indústria siderúrgica englobou 1,2% dos empregos formais em 2015, tendo uma participação pequena nesse processo. No Nordeste, por exemplo, essa participação foi ainda menor, chegando a apenas 0,6%. Nesse mesmo ano, 43,2% das empresas siderúrgicas estavam localizadas em São Paulo, sendo o estado responsável pela geração de 85% dos empregos diretos (VIANA, 2017). Esses dados contrastam com o discurso apregoado por representantes governamentais e empresariais cuja função tem sido a de demonstrar a necessidade da implementação de siderúrgicas como meio de promoção de empregos. Os dados apontam para poucos empregos diretos derivados, entre outras questões, da natureza da indústria siderúrgica, uma indústria de constituição de um setor intensivo de capital, e não de mão de obra.

A quantidade maior de empregos gerados por essas indústrias situa-se, comumente, na fase de implantação do empreendimento, especialmente voltados para a construção civil. Após isso, cessa a maior parte dos postos de trabalho, inclusive os indiretos. Outro fator vem agravando, ao longo do tempo, a empregabilidade da siderurgia em regiões como Açailândia: as oscilações do mercado externo em períodos de crise como as de 2008 (crise financeira) e 2015 (crise política brasileira). Como a produção siderúrgica vincula-se diretamente às demandas externas e os preços praticados no Brasil para os insumos como o minério de ferro são os do comércio exterior, essas crises são sentidas, talvez de forma mais intensa, localmente.

Conforme o pesquisador Tádzio Peters Coelho,

Por mais que gere posto de trabalho, arrecadação, efeitos indiretos, ainda são muito reduzidos, muito retraídos os efeitos desses postos de trabalho, até porque são postos de trabalho geralmente terceirizados, as pessoas pulam de contrato em contrato, com péssimos salários, sem direitos aos quais um trabalhador de carteira assinada teria, como férias, etc. [...] É dessa forma que não só os polos guseiros, mas também as mineradoras conseguem ampliar a sua apropriação da riqueza¹²⁴.

Com a crise econômica e financeira de 2008, as unidades fabris situadas no Pará fecharam e as situadas no Maranhão tiveram brusca redução de suas atividades. Como relatado anteriormente, hoje apenas uma empresa opera na produção de ferro-gusa em Açailândia, a Viena. A Gusa Nordeste, nos últimos anos, migrou para a produção de aço, tornando-se AVB. O fechamento das demais siderúrgicas, conforme as oscilações no setor da siderurgia mundial e nacional, desestabilizou a empregabilidade no setor siderúrgico do município.

A respeito da estratégia empresarial contida na modificação da produção, com a implementação da AVB, note-se que a produção se voltou para o

124. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 02/02/2021.

mercado interno, produzindo aço, tarugos e laminados, que possuem maior valor agregado. Isso modificou o perfil dos trabalhadores, sendo solicitada maior formação educacional. Para Carneiro e Ramalho (2019), “se as oscilações desse setor econômico reduziram o emprego industrial, a demanda por trabalhadores com maior qualificação alterou o perfil do trabalhador metalúrgico da região, especialmente em Açailândia/MA”. A esse respeito, o entrevistado Mikael Souza afirmou que:

Sempre houve, na nossa cidade, um problema gerado [...] de alta produção e baixa produção, pois elas mesmas [as empresas siderúrgicas] criam os ritmos dependendo do mercado. Então toda vez que era alta produção tinha empregos e muito, mas quando se reduzia a produção também elas começavam a demitir e, assim, muita gente de uma vez, então sempre a cidade teve esse fluxo de demissão e contratação, demissão e contratação. Só que aí, quando as empresas começaram a fechar as siderurgias, as terceirizadas que também prestavam serviços pra elas também começaram a não ter mais o trabalho ali. Então, outros grupos também foram afetados. E aí o que a gente ouve de murmurinho na cidade é isso: Açailândia não tem mais emprego, porque as pessoas da minha faixa de idade, por exemplo, 24 pra trás, sempre a visão era: vou terminar, vou completar 18 anos e vou trabalhar numa empresa siderúrgica – essa era a minha visão também com 15 anos, por exemplo, porque era isso que a gente enxergava na cidade. Então... e hoje as pessoas falam “ah, aqui não tem emprego, então eu vou buscar pra fora”. Então, geralmente tá tendo muito isso dos trabalhadores estarem buscando o mesmo tipo de serviço em outras localidades, estados e cidades fora daqui. Então, há essa conversa de rua, né? E é visível, assim, às vezes sai comentários na rádio com isso, porque as pessoas falam dessas questões. Então, com o fechamento da siderurgia houve, sim, um aumento do desemprego porque realmente a fonte primária, ali, de emprego das pessoas ainda era esse ambiente industrial [...] ¹²⁵.

125. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 08/01/2021.

Seguindo seu depoimento, Mikael informou que os empregos são temporários, com contratos que duram de seis meses a um ano, o que leva muitos trabalhadores a se ausentarem do ambiente doméstico, direcionados a outros estados e municípios em busca do sustento de suas famílias. O entrevistado, a partir de sua experiência pessoal, também destacou a importância desses postos de trabalho na trajetória dos jovens açailandenses, que crescem dentro de um imaginário social a partir do qual seus futuros trabalhos, após os anos de escolarização, devem ser nas empresas: “você tem que crescer e tem que trabalhar numa dessas empresas, você já ia escolhendo o nome da empresa que você ia entrar, assim, pra buscar o trabalho”¹²⁶.

Referindo ao mundo do trabalho, em termos de organização dos trabalhadores, devemos compreender as formas que o movimento sindical e trabalhista assume em Açailândia e as reestruturações que o sindicalismo brasileiro vem sofrendo nos últimos tempos. Com a aprovação da Reforma Trabalhista em 2018, aumentaram os índices de desemprego, terceirização e informalidade, surgindo modalidades como o *trabalho intermitente*, *trabalhador horista*, *trabalhador de aplicativo*, entre outras denominações que identificam a destabilização dos trabalhadores em seus postos. A indústria siderúrgica, já abalada pelas oscilações derivadas da crise de 2008, também adotou medidas de redução de custos e contratações (CARNEIRO; RAMALHO, 2019).

O movimento sindical, nessa conjuntura, foi um dos grandes afetados. Segundo informações coletadas por Marcelo Carneiro e Ricardo Ramalho (2019) com o então presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Açailândia, a realidade local está vinculada a uma tendência nacional de fragilização dos sindicatos como entidades representativas da classe trabalhadora: “[...] novos mecanismos implantados, como o corte do imposto sindical compulsório e a proposta de obrigar os associados a pagarem mensalmente suas contribuições através de boletos bancários individuais, estão sufocando a estrutura administrativa dos sindicatos e inviabilizando a ação coletiva”.

A partir de conversa com trabalhador da indústria siderúrgica que não quis ser identificado, existe um senso comum entre os trabalhadores de que o Sindicato dos Metalúrgicos não funciona para qualquer trabalhador, apenas para

126. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 08/01/2021.

os chefes, e que é ineficaz em lutar por demandas básicas, com os auxílios para saúde e alimentação. Em suas palavras:

Optei por não colocar vir menos tantos de dinheiro no meu contracheque para sindicato. Primeiro porque o sindicato em Açailândia não tem nenhum tipo de eficiência, assim, em questão de briga por alguma coisa. Claro que eu tô falando aqui... eles podem... hoje eles conseguiram tantos por cento no aumento da alimentação, conseguiram coisa que era pra acontecer, que é o aumento do salário, porque o salário ele não aumentou tantos por cento... enfim. Mas aconteceram várias coisas que o sindicato não interferiu, por exemplo, as siderúrgicas pagavam vale e salário, né? Esse vale seria uma quinzena e o sindicato, quando a siderúrgica cortou esse vale, não interferiu. Fora que tem várias coisas que o sindicato poderia ter ajuda e não ajuda¹²⁷.

Contudo, o jovem trabalhador assume que desconhece efetivamente a veracidade dessas informações, pois não é sindicalizado nem procurou verificá-las: “Pra ser sincero, o sindicato eu só conheço por teoria.” Observamos, a partir dessa fala, que pode existir, para as gerações mais jovens de trabalhadores, um afastamento em relação às lutas do sindicalismo tradicional, podendo estar relacionado às oscilações nos contratos, vinculados às mudanças na produção do minério de ferro e, consequentemente, do ferro-gusa e outros produtos ligados à siderurgia, conforme as demandas internacionais. Mais ainda, à flexibilização do capitalismo e à instabilidade nos empregos, cada vez menos duradouros.

Em relação à sua vivência no mundo do trabalho da siderurgia, o entrevistado informou que trabalha há dez meses na Aço Verde Brasil, sendo esse seu primeiro emprego, após concluir o curso técnico em Metalurgia. Cabe destacar, neste ponto, que no município de Açailândia existem instituições de ensino técnico e superior cujos cursos estão voltados para os setores da produção industrial: na unidade do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IFMA), são oferecidos os cursos em nível técnico e médio de Florestas, Alimentos, Automação Industrial, Meio Ambiente, Eletromecânica, Metalurgia, Alimentação Escolar – Programa Nacional de

127. Entrevista realizada em 20/03/21.

Integração da Educação Profissional com a Educação Básica (Proeja) e Eletromecânica – Proeja. Para o nível superior, o curso de Engenharia Química¹²⁸. Na unidade vocacional do Instituto Estadual de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (Iema), constam os seguintes cursos: Gestão de Cooperativa e Empreendedorismo Solidário, Inglês Básico e Agente de Gestão e Resíduos Sólidos¹²⁹. Na Faculdade Vale do Aço (Favale), alguns dos cursos ofertados também se relacionam às perspectivas de inserção no trabalho industrial: Administração, Engenharia Civil, Engenharia de Produção e Agronegócio. Em nível de pós-graduação, nessa instituição, os cursos são Gestão Empresarial, Gestão de Agronegócio e Meio Ambiente, Defesa Sanitária Animal, Logística e Edificações Sustentáveis e Eficientes¹³⁰. Cursos na área das Humanidades só serão encontrados no polo local da Universidade Estadual da Região Tocantina (Uemasul) e na Universidade Federal do Maranhão (UFMA) – Imperatriz, no município vizinho.

Retornando à fala do entrevistado, para ele existe uma clara distinção entre a atuação da Aço Verde Brasil em relação às siderúrgicas anteriores:

Se a gente for analisar em perspectiva histórica aqui em Açailândia, um grande polo industrial até então, nós percebemos que a siderúrgica era limitada apenas ao lingotamento do ferro-gusa, que, no caso, as siderúrgicas de anos atrás focavam nessa questão de reduzir o minério de ferro nos famosos reatores em contracorrente, que são os famosos altos-fornos, e ficavam limitadas nisso. Hoje em dia, com a AVB, Aço Verde do Brasil, ela ampliou esse campo da siderúrgica, ela cresceu nesse campo da siderúrgica, onde você não é mais limitado apenas ao lingotamento do ferro-gusa, agora você tem um acervo de vender já aços prontos e acabados que, no caso, pra esse processo sair, de aços, fios-máquina, tarugos que vendem muito hoje, que é uma das mercadorias principais da usina hoje¹³¹.

128. Disponível em <https://acailandia.ifma.edu.br/cursosofertados/>. Acesso em 24/3/21.

129. Disponível em <http://www.iema.ma.gov.br/unidades-vocacionais/acailandia/>. Acesso em 24/3/21.

130. Disponível em <https://ensino.favale.edu.br/>. Acesso em 24/3/21.

131. Entrevista realizada em 20/3/21.

A respeito da importância da siderurgia para o município, o jovem trabalhador afirmou que ela é responsável pela maior parte da renda municipal e empregabilidade, ainda que seja um ramo com alta periculosidade. A esse respeito, note-se que, de acordo com o diagnóstico elaborado pela Central Única dos Trabalhadores (CUT), em 2012, o percentual de acidentes de trabalho referente ao número de trabalhadores na siderurgia e metalurgia básica entre 2006 e 2008 foi de 3,7%, considerado baixo. Porém, quando se observa o índice para o ramo como um todo, é considerado alto em relação ao mercado de trabalho nacional: “Em 2010, dentre o universo de aproximadamente 44 milhões de trabalhadores foram registrados 701 mil acidentes de trabalho, isso significa que para cada 100 trabalhadores quase 2 sofrem acidente de trabalho no ano. A participação do ramo no número de acidentes no Brasil é de 11,1%” (CNM; CUT, 2012, p. 16).

Questionado a respeito da segurança no trabalho que exerce, o entrevistado observou que as siderúrgicas são conhecidas por seus riscos, especialmente no setor de altos-fornos, pois:

[...] lá você tem um reator em contracorrente que tá trabalhando continuamente, onde no alto-forno você tem que analisar a permeabilidade, você tem que analisar a temperatura, você tem que analisar vários parâmetros pra você trabalhar todos os dias pra que esse reator não venha desencadear um grande acidente. [...] Querendo ou não, vai haver, porque são equipamentos de grandes tamanhos, dimensões, você também trabalha com equipamentos com pressões, então você depende de muitos detalhes que a manutenção atue para não deixar certos equipamentos em exposição e que podem causar um acidente acabando com a integridade física dos colaboradores¹³².

A respeito das possibilidades de continuidade ou rescisão de seu contrato, o entrevistado afirmou que se sente tranquilo em relação à estabilidade de seu emprego, devido a alguns fatores, como a capacitação profissional, o conhecimento técnico e a realização precisa de suas atividades, revelando também

132. Entrevista realizada em 20/03/21

alguns dos mecanismos da empresa de controle da qualidade de sua produção:

[...] hoje a AVB [...] tem um lema que é dar oportunidade pros jovens. Eles contratam os jovens, os jovens aprendem com eles e com determinado tempo, se for... realmente eles perceberem dedicação, paixão por sua determinada função, esses jovens têm oportunidade de crescer na empresa, se tornar um supervisor [...]. A siderúrgica, nessa questão de segurança e estabilidade, é um pouco mais cobrada, né? De que você exerça bem a sua profissão, porque você tem uma pressão tanto externa quanto interna de você produzir. Então, você tem metas e você precisa alcançar essas metas, se você não alcançar essas metas, vão ser levantados os porquês e se forem erros seus e se forem erros gravíssimos, você acaba ali perdendo a credibilidade e pode até mesmo perder o emprego. Resumindo: hoje eu me sinto seguro assim, [...] mas essa segurança no emprego pode acabar a qualquer momento¹³³.

Um termo utilizado pelo entrevistado foi “colaborador”, que pode ser entendido como um dos mecanismos que buscam inserir o funcionário no processo produtivo de maneira que ele não perceba que está na base de uma longa cadeia de produção, como um de seus pilares. Colaborar não é o mesmo do que ser funcionário de um patrão. É ser chamado para participar como se fosse igual ao patrão, embora não tenha os mesmos privilégios e ganhos que ele. Esse tipo de linguagem é comum no mundo empresarial e faz parte das estratégias perversas de mascaramento das contradições do processo produtivo. Assim como estabelecer uma série de metas que impõem aos trabalhadores a responsabilidade da qualidade do produto final para além das já estabelecidas em sua função específica. Siderúrgicas e outras empresas indicam aos trabalhadores que o caminho para um bom futuro profissional é o da constante vigilância de si, inclusive buscando distanciar-se do que seriam atividades que poderiam atrapalhar seu rendimento, como a sindicalização.

Podemos entender, a partir desses breves exemplos, como o modelo de sindicalismo coletivista e pautado pelo engajamento dos trabalhadores em

133. Entrevista realizada em 20/03/21.

torno de ideais comuns referentes ao mundo do trabalho tem sido esvaziado nos últimos tempos. E numa realidade como a açailandense, cujos filhos da terra crescem com os versos de seu hino que os chamam de povo obreiro e denominam a cidade de “expresso-Progresso”, é comum observarem-se discursos que deslegitimam as lutas sindicais e sociais. Para que o sindicato, se os trabalhadores precisam estar atentos a uma ética pessoal que os afasta de outras possibilidades?

Os resultados do processo produtivo, da cadeia de mineração e siderurgia, são variados e contraditórios, como buscamos demonstrar neste texto. A seguir, apresentaremos alguns dos problemas verificados.

4.2.3 Problemas urbanos, rurais e regionais decorrentes da siderurgia

De acordo com os dados elencados no *Mapa de conflitos envolvendo injustiça ambiental e saúde no Brasil* (2018)¹³⁴, existem efeitos perversos derivados no modelo de desenvolvimento que abarca a Amazônia Oriental, área de influência do extinto Programa Grande Carajás, cujas diretrizes orientam, ainda hoje, governos, empresas e grupos decisórios. No caso da siderurgia, as indústrias são implementadas sem preocupação com a sustentabilidade, com os modos de vida dos povos e comunidades tradicionais, bem como provocam a destruição da natureza para exploração das riquezas do subsolo ou para a produção de carvão vegetal.

Além disso, é gerada uma dependência econômica da população e setores econômicos locais em relação à indústria e à cadeia produtiva siderúrgica. As oscilações nessa cadeia produzem, ainda, intenso fluxo migratório e urbanização desordenada para municípios que não têm as condições adequadas para atender as demandas populares por educação, saúde e saneamento básico.

Devemos considerar que a siderurgia, em todas as etapas, gera poluição e uma série de problemas, como acidentes e doenças de trabalho,

134. Disponível em <http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/ma-industria-guseira-contaminacao-da-agua-falta-de-seguranca-e-condicoes-improprias-a-vida-e-a-saude-dos-moradores-do-distrito-industrial-de-pequiza-acailandia/>. Acesso em 24/3/21.

contaminação ambiental, impactos e conflitos socioambientais nos locais em que as empresas são instaladas. As emissões atmosféricas e a contaminação do solo e água, por exemplo, são alguns dos grandes riscos que as empresas siderúrgicas promovem nos territórios afetados.

De acordo com dados apurados pelo Centro de Tecnologia Mineral (CETEM, 2013)¹³⁵, os acidentes de trabalho, de forma geral, ocorrem em taxa superior à média nacional, havendo maior registro em coquerias e produção de aços não planos. Na produção de ferro-gusa e na fabricação de tubos com costura e laminados planos, tem ocorrido um aumento dos acidentes relacionados às condições inadequadas de trabalho em gusarias independentes, especialmente em estados como Pará e Maranhão.

A respeito da emissão de gases, ressalta-se que nos processos de sinterização, que consiste na produção do sínter ou pelotas derivadas da combinação de minério de ferro moído com cal e coque ou carvão vegetal, “são produzidos óxidos de enxofre (SOx), óxidos de nitrogênio (NOx), monóxido de carbono (CO) e hidrocarbonetos aromáticos” (CETEM, 2013, p. 2). Na coqueificação, que é o processo de produção do coque a partir do carvão mineral, é gerado o gás de coque, “composto por dióxido de carbono (CO²), metano (CH⁴), etano (C²H⁶), hidrogênio e nitrogênio; acarretando como subprodutos material particulado – que pode provocar problemas respiratórios e aumento da incidência de câncer –, alguns compostos orgânicos voláteis (benzeno, tolueno e xileno), fenóis, gás sulfídrico (H²S), SOx e amônia (NH³)” (CETEM, 2013, p. 2). Na produção de ferro-gusa é gerado o gás de alto-forno, “composto por CO², carbono, nitrogênio e hidrogênio” (CETEM, 2013, p. 2).

A partir da queima de carvão são produzidos CO², SOx e NOx. Esses últimos, quando reagem com a umidade do ar, formam ácidos de enxofre e de nitrogênio, originando o fenômeno da chuva ácida. Os problemas decorrentes dessas emissões são variados: afetação de vegetação; aumento da acidez de rios, acarretando mortalidade de animais aquáticos; danificação de construções; impactos nos sistemas nervoso, endócrino e imunológico, causando doenças como leucopenia e leucemia (CETEM, 2013).

135. Disponível em <http://verbetes.cetem.gov.br/verbetes/ExibeVerbete.aspx?verid=147>. Acesso em 3/3/2021.

Em relação às águas, a siderurgia é uma grande consumidora desse recurso, pela necessidade de resfriamento dos seus equipamentos. Embora sejam adotados, por algumas empresas, os sistemas de reutilização de água, na etapa de coqueificação¹³⁶, “o resfriamento de equipamentos gera efluentes que apresentam níveis significativos de amônia, benzeno e outros componentes aromáticos” (CETEM, 2013, p. 2). Na etapa dos altos-fornos, “os efluentes são contaminados por sólidos em suspensão, cianetos, fluoretos e zinco. Depois do refino do aço, os efluentes possuem alta concentração de sólidos suspensos, óleos, cobre, chumbo, cromo e níquel” (CETEM, 2013, p. 3). Também é necessário ressaltar que o tratamento inadequado de efluentes transfere o problema da emissão de resíduos para o solo, como lama com alta concentração de metais pesados.

A respeito dos resíduos sólidos, a siderurgia gera óleos e graxas; escória do alto-forno, que contém grande quantidade de alumínio, cádmio, cromo, estanho, manganês, molibdênio, selênio, tálio e vanádio; finos de carvão; lama de lavagem de gases; e pós dos sistemas de despoeiramento¹³⁷ a seco, como o pó de balão, coletado pela limpeza a seco dos gases do alto-forno, que contém grande quantidade de fenóis, sendo assim considerados de alta toxicidade (CETEM, 2013).

A siderurgia é, ainda, uma atividade de alta utilização de energia, tendo destaque a térmica, utilizada para fundir o ferro-gusa. O consumo da energia do país pelo setor de ferro e aço, em 2006, foi de 8,4%, estando baseado em coque de carvão mineral, carvão vegetal e eletricidade.

Conforme dados do Cetem (2013, p. 3),

Em 2006, 76% do consumo energético de carvão vegetal foram para o setor de ferro-gusa e aço, cuja produção cresceu 36%, entre 1997 e 2006, passando de 7 milhões de toneladas para 9,6 milhões de toneladas (MME, 2007 apud REDE BRASILEIRA DE JUSTIÇA AMBIENTAL, 2008b). Esse rápido crescimento da demanda por carvão vegetal provocou

136. A coqueificação consiste no processo pelo qual se obtém coque, através do aquecimento do carvão mineral a altas temperaturas, em câmaras hermeticamente fechadas, exceto para saída de gases.

137. Sistema de abatimento de pó resultante de processos industriais.

desmatamento e, conseqüentemente, emissão de gases de efeito estufa. No mesmo período, a participação das matas nativas na produção de carvão vegetal saltou de 24,6% para 49% (AMS, 2007 apud MILANEZ; PORTO, 2009). Estima-se que, apenas em 2005, tenham sido desmatados ilegalmente 245 mil hectares e emitidas 72 milhões de toneladas de CO₂ devido ao uso de carvão vegetal na indústria siderúrgica (UHLIG; GOLDEMBERG; COELHO, 2008). Segundo dados do Ministério do Meio Ambiente, para se produzir apenas uma tonelada de carvão são necessárias 48 árvores (CAMPOS, 2009). Além do desmatamento, outro problema é a grande ilegalidade que cerca o carvão feito a partir da madeira. A produção é realizada em fornos rústicos, popularmente conhecidos como “rabo quente”, nas regiões de fronteira agrícola do país, e envolve desmatamento, trabalho escravo e conflitos territoriais. Criou-se um mercado de carvão baseado numa grande quantidade de fornecedores independentes, que, muitas vezes, recebem apoio técnico e financeiro das siderúrgicas. Somente no Pará, o governo estadual estima haver cerca de 25 mil carvoarias (CAMPOS, 2009).

Também, a esse respeito, devemos considerar a dinâmica referente à expansão urbana de Açailândia sobre a zona rural e “o êxodo rural em decorrência da implantação de grandes fazendas produtoras de eucalipto no município” que levaram a um grande aumento populacional (IMESC, 2020, p. 40). Em 2019, foram produzidas 949 toneladas de carvão vegetal de eucalipto e 571.327 de madeira em tora de eucalipto para papel e celulose, que tiveram um valor de produção de R\$ 26,740 milhões, tendo o carvão vegetal de eucalipto rendido R\$ 665 mil, que corresponde a 2% desse valor, e a madeira em tora de eucalipto tendo sido avaliada em R\$ 26,075 milhões, equivalente a 98% do total (IMESC, 2020).

Em Açailândia, é notável o caso da comunidade Pequiá de Baixo, a respeito da qual falaremos com mais vagar posteriormente. Contudo, para entendermos os efeitos nefastos da siderurgia, enfocaremos brevemente uma iniciativa comunitária local com o intuito de produzir dados para argumentar diante das falas de representantes industriais que afirmam estarem as siderúrgicas controlando e reduzindo suas emissões de poluentes. Segundo a ativista La-

riça Pereira Santos¹³⁸, os Jovens Vigilantes, de Pequiá de Baixo, a partir de formação técnica realizada com profissionais da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), aprenderam a medir a emissão de poluentes na comunidade, o que tem sido feito recorrentemente. Esses dados foram sistematizados em relatório, intitulado *Vigilância Popular em Saúde e Ambiente em áreas próximas a complexos siderúrgicos* (PACS; JnT; FIOCRUZ, 2017).

Na primeira campanha de monitoramento em Pequiá de Baixo foram encontrados dados superiores ao valor limite recomendado pela OMS de concentração de material particulado no ar, de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Entre novembro de 2016 e janeiro de 2017, foram constatadas as seguintes médias: 32,22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ em novembro, 18,38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ em dezembro e 16,26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ em janeiro. Já na segunda campanha, entre março e maio de 2017, o limite diário de 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ foi ultrapassado em vários dias durante os três meses, o que foi considerado preocupante pela equipe que elaborou o documento.

Além dos problemas ambientais derivados das questões apresentadas, a siderurgia promove, nos locais onde as empresas são instaladas, fenômenos como o inchaço populacional e a volatilidade dos trabalhadores em busca de empregos. Uma das reclamações apresentadas no município de Açailândia, principalmente nos empreendimentos das cadeias de mineração e siderurgia, é a de que muitos postos de trabalho em níveis hierárquicos mais elevados são ocupados por pessoas de fora da região, deixando os postos em posição mais baixa para a população local.

O crescimento de indicadores como o PIB não reflete, diretamente, em melhorias para a população em geral. Entre 2001 e 2004, o PIB de Açailândia cresceu 175%. O PIB do município esteve em 3º lugar entre os municípios do Maranhão durante vários anos, perdendo o posto mais recentemente com o avanço da sojicultura na região de Balsas-MA. Em contraposição a esses percentuais de crescimento, segundo dados do IBGE aqui apresentados anteriormente, apenas 49% dos moradores da área urbana possuem água tratada e 13% dos domicílios estão conectados ao sistema de esgotos.

Observando essas informações, retornamos ao objetivo apreendido por governantes, empresários e variados agentes: desenvolver as sociedades a

138. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 08/01/2021.

partir do crescimento econômico. Note-se que por Açailândia passam cifras volumosas decorrentes dos ganhos da mineração e da siderurgia e, para além das queixas de governantes e empresários locais, quais são os resultados desse processo para a população que trabalha nessas indústrias ou vive em torno delas? As complexas relações que se estabelecem entre siderurgia, emprego, renda e desenvolvimento são duradouras e configuram-se como parte significativa da história açailandense, cujo povo ainda hoje vive de promessas de estabilidade e, em suma, de desenvolvimento a partir das indústrias.

4.3 Pequiá de Baixo: deslocados no seu próprio lugar

Com aproximadamente 350 famílias (1.100 pessoas), Pequiá de Baixo é uma comunidade/bairro industrial a 12 km da sede do município de Açailândia, que sofre com as nefastas violações de direitos por parte da cadeia da mineração: poluição da terra, das águas, do ar, ruídos, doenças respiratórias. Enclausurado entre a EFC, a BR-222 (rodovia federal que liga Açailândia a Santa Luzia) e um complexo industrial onde já chegaram a operar cinco indústrias de ferro-gusa (ver figura a seguir), desde a década de 1980 essa comunidade faz parte de um dos capítulos mais violentos da história do estado do Maranhão, assentado na expropriação e grilagem de terras, no latifúndio, na intensiva extração e transporte mineral, na exploração da força de trabalho, no avanço do capital estrangeiro, na coligação do Estado com as elites locais, nacionais e internacionais (EVANGELISTA, 2008; ASSELIN, 2009; FIDH, 2012; ALMEIDA, 2012; COELHO, 2014).

Figura 8. Complexo Industrial de Pequiá.



1 EFC. 2 Pequiá de Baixo (no círculo amarelo). 3 BR-222. 4 Indústrias de ferro-gusa

Fonte: Foto Marcelo Cruz, em Mendonça (2017, p. 204).

Pequiá sofre as consequências do modelo mundial de exploração mineral que, além de ecologicamente predatório, destrói modos de vida e formas locais de organização de comunidades tradicionais. “O sistema, que se vale de muitos incentivos fiscais e tributários, gera lucro apenas para as grandes empresas transnacionais do setor – principalmente na Amazônia. Às populações das regiões ricas em minérios sobram apenas desastres, miséria e contaminação” (INESC, 2016, n. p.).

Entretanto, quando as primeiras famílias de posseiros se estabeleceram em Pequiá de Baixo, segundo recorda o Sr. Joaquim, encontraram áreas férteis e livres para desenvolverem suas atividades agrícolas, sendo que a sua família

[...] trabalhava de roça, a renda de vida nossa aqui era a lavoura, a gente tinha muita saúde, muita força, os matos era bom de trabalhar, aqui era só mato daqui pra Açailândia não tinha benefício de nada ... prá cá também até nesse mundão aí era só mata ... aí o povo foi chegando, *pussiando*, daí

pussô da beira do rio Açailândia, que é aqui o Pequiá até na cabeceira, tudo cheio de gente de um lado e outro, aí os posseiros, uns têm 200 alqueires, outros têm 30 alqueires, outros têm 20, conforme a condição da pessoa¹³⁹.

Os relatos dos moradores mais antigos, a exemplo do Sr. Joaquim¹⁴⁰, mostram que eram terras livres e que todos que chegavam à procura de terrenos férteis e com abundância de água, vinham em busca de garantir sua produção de modo autônomo como camponeses.

O Sr. Joaquim rememora o processo de fixação da sua família naquele lugar.

Olha nós chegamos aqui, eu mais meu pai, meus irmãos em 1964, tá com 52 anos, isso aqui tudo era mato daqui para Açailândia [...] nós somos da Bahia, chegamos em 1962 em Açailândia, quando foi em 64 eles descobriram esse rio aqui, descemos pelo rio Açailândia, descobriu aqui, aí meu pai tirou essa posse aqui [...] aí nós ficamos lá em Açailândia mais vindo pra cá trabalhar, fazia uma *varedinha*, não vinha nem animal [...] daí nós começamos fazer plantio, lavoura, daí fez estradinha que vai animal, daí os tropeiros, as tropas de burro vinha pegar a lavoura aqui, o arroz, o milho [...] quando foi em 69 chegou a Mendes Júnior com essa estrada aqui, passando aí a 222¹⁴¹.

Anteriormente à chegada da família do Sr. Joaquim, aquelas terras eram de uso dos povos originários, conforme podemos perceber no trabalho de Almeida (2012, p. 100).

A região em que hoje se situa o Piquiá de Baixo até os anos 1950, de acordo com os relatos dos moradores que residem na comunidade, era conhecida apenas por grupos indígenas. Na década de 1960, em virtude do fluxo migratório para a região, a área começou a ser ocupada por camponeses

139. Sr. Joaquim, em entrevista em 10/05/2016.

140. Sr. Joaquim Amaral de Sousa, morador de Pequiá de Baixo desde os 7 anos, à época da entrevista tinha 68 anos de idade. Filho do homem que primeiro teria se situado no lugar, Sr. Genésio Amaral de Sousa, faleceu em 2019.

141. Sr. Joaquim, entrevista em 09/05/2016.

que chegavam para se fixar, atraídos pela riqueza dos recursos naturais da região: terras livres e férteis, água abundante, além da coleta de frutos, a exemplo do Açaí. O nome da comunidade provém de uma árvore existente comum na região. No histórico da origem da comunidade, de seus ocupantes, de seu nome, percebe-se a relação do homem e da terra, da origem camponesa de seus moradores.

Da área de perambulação indígena à “estradinha que vai animal” dos primeiros posseiros camponeses até à abertura das BR-010 e BR-222 e a construção da EFC, até a fixação das cinco indústrias siderúrgicas, os camponeses passaram por um longo processo de transformação dos hábitos e costumes, no dizer de Cândido (1987), de mudanças nos modos e meios de vida. São sucessivos e diferenciados processos de colonização da terra, dos recursos e dos grupos que nela vivem.

A Sra. Francisca Sousa Silva, conhecida como Dona Tida, veio do município de Barra do Corda – MA com a família, marido e filhos. À época da entrevista, tinha 70 anos e vivia em Pequiá de Baixo há 35 anos. Ela lembra que:

Tem 35 anos que eu cheguei em Pequiá de Baixo, quando eu cheguei já tinha muitas residências, muitos moradores já moravam lá, já tinha colégio com cinco salas de aula [...] era um lugar bom pra se morar, meu marido trabalhava na agricultura, não tinha empresa, não tinha nenhuma empresa, era um lugar maravilhoso pra gente morar, um lugar calmo, as famílias tudo unidas [...] não tinha estrada, tinha uma *carroçal*¹⁴² que passava madeireiro que ia só até o Córrego Novo, não tinha estrada até São Luís não, não tinha essa estrada de ferro aí, também não tinha¹⁴³.

São esses camponeses, vindos das mais diversas partes do país, que primeiros chegam e “amansam a terra” (SILVA, 2015), os desbravadores em busca de um lugar para produzir e viver livres do cativeiro da terra.

142. Refere-se a caminho para carroças.

143. Dona Tida, entrevista em 10/05/2016.

A comunidade Pequiá de Baixo, atualmente, é reconhecida como bairro industrial, mas sem operários, são poucos os moradores que efetivamente trabalham nas indústrias locais. Mas fazendo uma breve digressão podemos entender como os camponeses passaram a essa condição de operários de baixa qualificação, ocupados em postos de subempregos ou desempregados.

Ainda na década de 1960, a família do Sr. Joaquim, vinda do estado da Bahia, após se instalar em Açailândia, então o núcleo mais povoado, passa a procurar terras livres para cultivar, chegando ao que hoje é Pequiá de Baixo em 1964. Segundo o Sr. Joaquim, seu pai e os irmãos mais velhos “tiram uma posse” e se estabeleceram, primeiramente, como local de trabalho e, posteriormente, também como lugar de moradia. Durante anos seguidos, pelas notícias de que as terras eram vastas, abundantes em água e muito férteis, várias famílias chegavam, dos mais diversos municípios do Maranhão e mesmo de outros estados para trabalhar na lavoura. Um elemento importante nessa história é que o Sr. Genésio, pai do Sr. Joaquim, dono de uma extensa faixa de terra, passa a ser reconhecido como autoridade do lugar, embora o deixasse livre para “quem quisesse trabalhar”.

O Sr. Joaquim disse que o domínio da família era de uma área de 50 alqueires (cerca de 500 hectares) e boa parte dela era utilizada na produção agropecuária. E ainda acrescentou que, com a abertura da BR-222, as terras ficaram divididas.

O caso das terras que circundam Pequiá seguiu, em menor escala, a mesma lógica da fronteira aberta pela estrada: algumas famílias mais experientes em manejo de quantidades de terras um pouco maior¹⁴⁴ foram se aventurando e cercando áreas médias e, dependendo da percepção de cada posseiro, abriam ou não sua posse para os lavradores sem terra que iam chegando. Como a área de 500 hectares era de domínio da família Amaral de Sousa, o patriarca tratou de regularizar a documentação de propriedade. Mas, segundo Sr. Joaquim, seu pai não incluía a “área do povoadinho”, essa área ficou livre.

144. Para o tamanho das terras dos latifundiários no Brasil e, em particular, no Maranhão, que vai de 100 mil a milhões de hectares (ASSELIN, 2009; ALMEIDA, 2012), essa quantidade de terra é praticamente irrisória, portanto, quando nos referimos à posse da família do Sr. Joaquim como sendo grande, tomamos como referência o módulo rural médio das propriedades da agricultura familiar, sobretudo naquela região, que é de entre 30 e 50 hectares.

A lógica da propriedade privada esteve presente desde a gênese do povoado agrícola, disso resultou que toda a área ao redor do núcleo residencial de Pequiá de Baixo foi posta no sistema de mercado de terras, deixando o povoado em condição insular, e as famílias que ali residiam despossuídas de terra, apenas donas da sua força de trabalho, tornando-se, no dizer de Carneiro (2009, p. 33), moradores das “chamadas ‘pontas de rua’ das sedes municipais”.

Na fala de Dona Tida¹⁴⁵ fica evidente que as famílias de Pequiá não possuíam terras, trabalhavam naquelas cedidas pelos fazendeiros e, conforme relatou o Sr. Joaquim, moravam no “povoadinho” e, por isso mesmo, eram mais vulneráveis aos efeitos desagregadores da implantação das indústrias de ferro-gusa.

Já na década de 1980, as terras foram vendidas e incorporadas às fazendas maiores ou revendidas para os empreendimentos industriais. Entretanto, o Sr. Joaquim afirma que sua família não sabia que a área seria usada para indústria e que iria poluir as terras, as águas e o ar, e mesmo restringir tanto o uso da terra: “As empresas chegaram aí e plantou só eucalipto... aqui não tem mais uma matinha para pessoa plantar nem um pé de milho mais...” (entrevista em 09/05/2016).

As terras do vale do rio Pequiá, em Açailândia, são reconhecidamente férteis e surpreenderam os retirantes baianos, a exemplo do Sr. Joaquim (entrevista em 09/05/2016) que ainda hoje fala com espanto e entusiasmo das terras do Maranhão, “ô terras boas essas terras aqui do Maranhão [...] quando chegamos aqui, aqui tudo que nós plantava... o arroz, o feijão, o milho, tudo... é bom demais essas terras aqui do Maranhão”.

A essas terras férteis, onde tudo que se planta dá, no plano de desenvolvimento do Estado brasileiro coligado com o grande capital nacional e internacional, se impôs uma vocação industrial, desconsiderando toda organização social que fora se formando ao longo das décadas em torno da agricultura. Trata-se, conforme expressou Grzybowski (2014, p. 4), de um “negócio de fora e para fora, ditado segundo o ritmo e possibilidades de acumulação do capital”.

Ainda sob o regime empresarial-militar, as terras foram definidas como de uso industrial e a população do entorno como sem-terra e desqualificada, conforme podemos observar na fala de um funcionário de nível gerencial de uma das siderúrgicas:

145. Entrevista realizada em 10/05/2016.

Quando chegamos aqui precisávamos maciçamente de mão de obra, porém, aqui, **os indivíduos eram analfabetos e não sabiam o ofício de operário metalúrgico**, apenas com o tempo, o passar dos anos, com a introdução de alguns trabalhadores como serventes gerais, limpando o pátio das fábricas e descarregando carvão, foi que conseguiram aprender a base da metalurgia, aí transmitindo de um para o outro pouco a pouco foram sendo inseridos, mas nos primeiros anos, trazíamos de Minas Gerais e Bahia¹⁴⁶.

Essa mesma percepção sobre a população local como sendo analfabeta e desqualificada pode ser observada em um documento/exposição da empresa Diagonal Urbana, em um estudo encomendado pela Fundação Vale (DIAGONAL URBANA; FUNDAÇÃO VALE, 2011, p. 19) que constatou que a população do Pequiá de Baixo, situada em uma das áreas em que mais se gera riqueza no município de Açailândia, inclusive com a participação direta da Vale S.A., vive em situação de vulnerabilidade social.

Considerando o acesso à (sic) serviços básicos de saneamento–abastecimento de água, energia elétrica e esgotamento sanitário – **170 famílias** são classificadas como vulnerável (sic).

São consideradas em situação de pobreza as famílias que possuem renda mensal per capita inferior à (sic) R\$ 140,00. No Piquiá de Baixo, **102 famílias** estão em situação de vulnerabilidade social. Cabe destacar que o dado de renda inclui (sic) o Bolsa Família que beneficia 41,5% das famílias do Piquiá, mas que, no entanto, não contribui de forma efetiva para que as famílias saiam da margem de vulnerabilidade.

Com o aumento da expectativa de vida da população brasileira, houve o aumento da proporção de pessoas com mais de 60 anos responsáveis pela manutenção dos domicílios, tendo a aposentadoria e a pensão como as principais fontes de renda. Com base neste indicador, **34 famílias** são vulneráveis (grifos no original).

146. Aparício, encarregado da Viena, entrevista publicada em Evangelista, 2008, p. 47 – grifos nossos.

Além desses indicadores de vulnerabilidade social, segundo esse mesmo estudo publicado, à época de sua realização, 20,1% dos chefes de família eram analfabetos, 26,8% tinham até a 4ª série do ensino fundamental e 24,4% até o 9º ano deste mesmo nível de escolaridade. Somente 19% dos chefes de família tinham emprego formal, sendo que 72,3% das famílias tinham renda média mensal de até um salário mínimo e a renda média *per capita* era de R\$ 220,07 reais; a insegurança da posse, ainda segundo o estudo, atingia quase a totalidade dos moradores, sendo que “apenas 1 entrevistado declarou ter documento que comprove a propriedade” (DIAGONAL URBANA; FUNDAÇÃO VALE, 2011).

Em face dos dados gerados pela consultoria da Fundação Vale, a instalação e o modo como as empresas de mineração e siderurgia se relacionam com a comunidade Pequiá de Baixo revelam situação de racismo ambiental. O grande capital, incentivado pelo Estado, expõe centenas de famílias a toda sorte de poluição ambiental e discriminação social e cultural, famílias em situação de exclusão e expropriação geradas pelo mesmo par Capital-Estado.

Acselrad, Herculano e Pádua (2004, p. 14), quando buscam demonstrar as consequências do racismo ambiental no Brasil, afirmam:

Além das incertezas do desemprego, da desproteção social, da precarização do trabalho, a maioria da população brasileira encontra-se hoje exposta a fortes riscos ambientais, seja nos locais de trabalho, de moradia ou no ambiente em que circula. Trabalhadores e população em geral estão expostos aos riscos decorrentes das substâncias perigosas, da falta de saneamento básico, de moradias em encostas perigosas e em beiras de cursos d'água sujeitos a enchentes, da proximidade de depósitos de lixo tóxico, ou vivendo sobre gasodutos ou sob linhas de transmissão de eletricidade. Os grupos sociais de menor renda, em geral, são os que têm menor acesso ao ar puro, à água potável, ao saneamento básico e à segurança fundiária.

Ou, como afirma Dona Aldenir, moradora do Pequiá de Baixo há quarenta anos, “aqui a gente vive porque Deus tem misericórdia... você veja só, a poluição é tão forte que até o peixe das águas ela já comeu, peixe aí nessas águas

não tem, é algum perdido... essa poluição que cai aqui, nós respira ela, come ela, bebe ela”¹⁴⁷.

A chegada das siderúrgicas às redondezas das casas dos moradores de Pequiá de Baixo desencadeou uma série de consequências sociais e ambientais que, por sua vez, forçaram a população local a reivindicar seus direitos fundamentais na manutenção da qualidade de vida. Dada a grave situação que o atual local de ocupação dos moradores agora representa, principalmente pela forte poluição do ar decorrente das atividades siderúrgicas, a luta dos moradores passou a ser pelo reassentamento.

A proximidade de tais empreendimentos com o Córrego Mosquito (figura a seguir), que já foi de grande importância para as famílias da comunidade como fonte de água potável e prática da pesca para o consumo domiciliar, permite inferir que esse corpo hídrico é afetado diretamente pelas atividades siderúrgicas. Outros corpos hídricos que já foram importantes para o modo de vida tradicional dessa população também são afetados negativamente dentro desse cenário.

Figura 9. Pequiá de Baixo entre as chaminés das indústrias de ferro-gusa e o rio Mosquito



Fonte: Soares, 2015.

147. Entrevista em 09/05/2016.

Pestana (2013) lista uma série de consequências socioambientais decorrentes da instalação e funcionamento das siderúrgicas sentidas pelos moradores de Pequiá de Baixo (e em menor intensidade, mas também de maneira preocupante, pelos de Pequiá de Cima, bairro vizinho).

[...] a situação da comunidade do Pequiá de Baixo passou a ser tratada verdadeiramente como o grande problema do município de Açailândia, cujas consequências resultam da contínua exposição aos problemas socioambientais a que a mesma é acometida, sendo esses identificados em síntese, na poluição do ar, água e solo, na degradação ambiental da fauna e da flora local, na vulnerabilidade da comunidade a endemias e o empobrecimento generalizado das vidas humanas impactadas pela negação aos direitos que, minimamente, devem ser assegurados [...] (PESTANA, 2013, p. 115).

Esse autor argumenta que “a poluição do ar é apontada pelos moradores como a principal causa das animosidades existentes entre a comunidade e as empresas de siderurgia” (PESTANA, 2013, p. 87). Conforme a plataforma “Mapa de conflitos envolvendo injustiça ambiental e saúde no Brasil”, produzida pela Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz)¹⁴⁸, “a poluição do ambiente tem causado problemas de saúde como: pneumonia, tosse, falta de ar e chiado no peito, doença de pele, dores de garganta, dores de cabeça constantes, infecções de ouvido e alergias”. A forte poluição do ar força os moradores a colocarem lonas para forrarem seus telhados, portas e janelas, a fim de minimizar a entrada das partículas nas residências, porém é um esforço em vão.

Em relação aos dejetos industriais, a população tem sofrido com intoxicação e lesões físicas. Entre inúmeros registros, em reportagem feita por Thais Lazzeri (2019), encontramos relatos de moradores, inclusive crianças, que sofreram acidentes na área utilizada para depósito de rejeitos de siderurgia, resultando em queimaduras graves e até morte. A poluição sonora, vinda das siderúrgicas e do trem da Vale S.A., também é um agravante da situação da comunidade e

148. Disponível em: <http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/?conflito=ma-industria-guseira-contaminacao-da-agua-falta-de-seguranca-e-condicoes-improprias-a-vida-e-a-saude-dos-moradores-do-distrito-industrial-de-pequia-acailandia>. Acesso em 26/2/2021.

mais um motivo que força a luta dos moradores pelo reassentamento.

A poluição dos solos da região também foi fortemente sentida pelos moradores que praticam a agricultura em nível familiar para fins de obtenção de renda. Pestana (2013, p. 100) expõe um relato crucial de um morador de Pequiá de Baixo para a percepção desse tipo de poluição: “Aqui todo mundo tinha agricultura. Todo mundo é descendente de agricultor, mas de dez anos pra cá ninguém planta mais. O solo já não produz mais por causa da poluição. Os alimentos, quando plantamos alguma coisa pra comer, têm que ser minuciosamente bem lavados. Toda a comida tem que ser bem lavada e toda coberta.”

A certeza da primazia do poder do capital, da empresa, com a conivência do Estado, sobre a comunidade de Pequiá pode ser percebida, desde os anos 1980, com a instalação das primeiras indústrias siderúrgicas, pela fala de Dona Tida:

Depois que a gente chegou, que passou um tempo, aí começou a chegar as empresas, as empresas começaram a chegar, começou a atingir o povo, o pessoal foi ficando desanimado [...] quando chegou a Gusa Nordeste, que ela comprou uma fazenda que tinha no fundo dos nossos quintais ... e montou a empresa deles ... eles passaram ainda dois ou três anos usando a mesma cerca da fazenda, que foi o tempo que eu sofri muito, porque tudo da empresa caía no meu quintal, a gente reclamava, mas eles achavam que eles eram poderosos, que nem eles acham até hoje ... lá da minha casa, do fundo do quintal, antes deles fazerem o muro alto eu via a corrida do ferro lá dos fundos... a corrida do ferro que vinha do forno corre igual água do brejo, do rio, é vermelhinho, eu via tudo lá de casa¹⁴⁹.

É de conhecimento local o fato (já devidamente registrado em Relatório de Perícia Ambiental feito a pedido da juíza de direito da Comarca de Açailândia) de que pelo menos a Gusa Nordeste S.A. capta água do rio Pequiá para utilizá-la nos processos de resfriamento e lavagem dos altos-fornos da siderúrgica e, finalizados esses processos, a despeja de volta diretamente nesse rio sem qualquer tipo de tratamento ou filtragem (PESTANA, 2013, p. 78). No referido Relatório de Perícia Ambiental consta que:

149. Entrevista em 10/05/2016.

A água de resfriamento dos altos-fornos sai aquecida do pátio da empresa e contendo materiais dissolvidos, é forte o cheiro de ferro oxidado, levando-se em consideração que não é somente o ferro que se encontra nos minérios processados, essa água pode sim contaminar os quintais das casas e as pessoas que ali habitam, sobretudo crianças. Ainda, após passar pelos quintais das casas, a água atinge o ribeirão Piquiá levando os metais e elevando a temperatura da água. (Relatório de Perícia Ambiental, Dr. Ulisses Brigatto, 2007 apud FIDH, 2012, p. 49).

A poluição do ar também se reflete na contaminação das águas superficiais. As partículas descarregadas na atmosfera pelas siderúrgicas, ao se assentarem na superfície pela força da gravidade, podem contaminar diretamente os cursos hídricos e o solo. Nesse segundo cenário, pode-se inferir que ocorrerá a posterior contaminação das águas superficiais e subterrâneas, principalmente na época das chuvas, quando as águas pluviais lixiviam da superfície do solo as partículas oriundas das siderúrgicas e as transportam para dois sentidos: é escoada para corpos hídricos superficiais ou é infiltrada, atingindo os lençóis freáticos.

Esse mesmo processo de lixiviação ocorre de maneira mais intensa no local de depósito de rejeitos de minérios das siderúrgicas, visto que esse local é uma área desprotegida e, portanto, sujeita à atuação de agentes naturais como a chuva e o vento. Desse modo, as águas de chuvas que caem sobre a área também são transportadas para corpos hídricos superficiais próximos e para as águas subterrâneas, assim como partículas dos rejeitos aí depositados podem ser transportados pelo vento, aumentando a abrangência dos efeitos e afetando os moradores das proximidades.

A presença dos grandes plantios de eucalipto na área, que faz parte da cadeia da mineração, visto que a madeira dessa árvore é utilizada pelas siderúrgicas como fonte de energia por meio de sua combustão, também impacta sobre os cursos d'água na região. Como Pequiá de Baixo está inserida em uma região de altos índices pluviométricos, pode-se dizer que a presença dos eucaliptos impacta de maneira pouco expressiva os lençóis freáticos. Entretanto, essa monocultura pode significar grandes impactos sobre as águas superficiais, visto que grandes plantações de eucalipto proximamente a corpos d'água estão diretamente ligadas ao assoreamento e à contaminação deles

pelos agrotóxicos utilizados nessas plantações, o que implica significativos efeitos sobre o modo de vida da população local, em que alguns ainda se valem de práticas agrícolas.

O Sr. Joaquim, ao falar da recente instalação da aciaria AVB (Aço Verde do Brasil), da empresa Gusa Nordeste S.A., revela que, à época da entrevista, a empresa transportava ferro-gusa líquido a 1.400 °C pela própria BR-222, no trecho entre Pequiá de Baixo e Pequiá de Cima, expondo toda população ao risco de acidentes fatais, para diminuir os custos de produção do “aço verde”

“[...] tem dois caminhão dia e noite aí, quando passa pela gente como... aí, a pessoa falta assar o couro, *quinturão* medonho aí, se pingar um pingo no chão derrete até o asfalto, é quente, é dois caminhão que tem puxando dia e noite a aciaria, é ali no Pequiá de Cima” (Sr. Joaquim, entrevista em 09/05/2016).

Em abril de 2018, um desses caminhões sofreu um grave acidente e pegou fogo, pondo em risco a população:

Era por volta das 10 h do dia 04 de abril, em Açailândia (MA), quando o “panelão” (como é conhecido o caminhão que transporta ferro-gusa líquido a uma temperatura de aproximadamente 1.300 °C) furou e o material incandescente escorreu para a BR-222. O caminhão fazia o percurso da Gusa Nordeste para a aciaria Aço Verde Brasil (AVB) quando o motorista percebeu o vazamento. Ele seguiu por cerca de 100 metros, até Piquiá de Cima, na Avenida João Castelo, onde retirou o veículo da BR e abandonou o carro, que em seguida pegou fogo¹⁵⁰.

Segundo informação do pesquisador Marcelo Carneiro, a partir de constatação em trabalho de campo realizado em 2019, a Gusa Nordeste estaria deslocando sua produção de ferro-gusa para dentro da aciaria AVB, provavelmente tanto em função dos acidentes provocados e das denúncias realizadas

150. Site JnT. Disponível em: <http://justicanostrilhos.org/2018/04/05/caminhao-de-transporte-para-ferro-liquido-pega-fogo-em-acailandia/>. Acesso em 20/3/2021.

pela comunidade Pequiá de Baixo quanto por motivos econômicos, pelo alto custo desse transporte¹⁵¹.

Como bem lembra o Sr. Joaquim, os conflitos entre os moradores de Pequiá de Baixo com as empresas de ferro-gusa do entorno surgem concomitantemente à instalação do complexo industrial de base de produção desse produto siderúrgico no âmbito do PGC em Açailândia. “[...] eles podiam ter chegado aí, via que ia atacar nós aqui com essas doenças... podia ter dito ‘olha, gente, aqui vai ser perigo pra vocês’, tinha indenizado a gente, a gente tinha saído... só disseram que vinha benefício, mas, aqui pra nós, nada, só ruindade” (entrevista em 09/05/2016).

Desde então, cada ínfima mudança na gestão, na tecnologia de controle de emissões de poluentes, ou mesmo a construção de um muro separando a indústria dos quintais dos moradores, somente se deram mediante absoluta resistência e reivindicações da comunidade.

Figura 10. BR-222, na altura de Pequiá de Baixo. Placas indicando recusa fiscal e financiamento do Estado. E casas adjacentes ao muro da Gusa Nordeste S.A.



Fonte: Mendonça, 2017.

151. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 25/01/2021.

Além da contaminação dos solos pelas siderúrgicas, o avanço da monocultura de eucalipto, matéria-prima utilizada para queima nas fornalhas no processo de produção de ferro-gusa, também afeta a autonomia alimentar da comunidade, uma vez que esse movimento intensificou a concentração fundiária da região.

A Vale S.A., as empresas siderúrgicas e os governos municipal, estadual e federal não se responsabilizam pela situação de morte em que foram colocados os camponeses de Pequiá de Baixo; é como se o atentado contra essas vidas fosse um simples efeito colateral do desenvolvimento e do progresso, de um ato eminentemente impessoal, sem responsáveis.

Em Pequiá de Baixo, as resistências intensificaram-se na medida em que os moradores perceberam que as promessas das empresas que chegavam não se cumpriam.

[...] só disseram que vinha benefício, mas, aqui pra nós, nada, só ruindade... esperava correr muito dinheiro, dar emprego e trazer um melhoramento... antes dessas empresas chegar aí, aqui nós tínhamos muita saúde, muita força pra trabalhar, depois que essas empresas chegaram aí, acabou com essa comunidade aqui, só trouxe doença... a nossa espera aqui foi errada porque não veio pra nós foi nada¹⁵².

Dona Tida também relembra as expectativas frustradas dos moradores em relação à implantação das empresas guseiras.

[...] a gente não conhecia, esse negócio de gusaria, ninguém conhecia. Eles diziam assim, os prefeitos, os vereadores diziam que não, que ia ser bom, porque ia dar muitos empregos para os pais de família, e no fim prejudicou as famílias, morreu muitas pessoas, teve muitas vítimas com câncer de pulmão, pessoas que perderam a metade da visão por causa do pó do ferro, crianças que morreu queimada, e foi tudo da gusa... quando ela começou a fazer a terraplanagem já começou a prejudicar as famílias, porque a poeira era tão forte que entrava nas nossas casas que ninguém nem podia fazer janta, eles só trabalhavam o dia, a gente só fazia comida à noite, porque

152. Sr. Joaquim, entrevista em 09/05/2016.

de dia não tinha quem ficasse dentro de casa, porque era muito perto... até que um dia eu disse para meu esposo: “Olha, rapaz, quer saber de uma coisa, vamos sair daqui e vamos para o Pequiá de Cima... porque aqui nós vamos morrer todo mundo de gripe, porque a poeira aqui é muito forte.” Ele disse assim: “Não mulher, não vamos não, porque essa empresa aí o povo tão dizendo, nós não conhecia, ninguém não tinha conhecimento, que vai fichar o povo, botar o povo para trabalhar, que tô aqui pertinho, já tô quase dentro da empresa.” Aí, no fim, eles não ficharam foi ninguém... eles montaram mais uma termelétrica... um barulho que começa a funcionar às seis horas da tarde só termina seis horas da manhã, ninguém dorme de noite... agora também montaram uma fábrica de cimento, que o cimento... junta o pó do ferro, o barulho da termelétrica e o pó de cimento só Deus pra ter compaixão do povo... já saiu muita gente de lá, da rua mesmo que eu moro tem alguns que não saiu ainda, muitas casas já caíram... o pessoal foram abandonando porque não aguentaram¹⁵³.

Uma das primeiras formas de resistência coletiva foi a solicitação de indenizações de 21 das 28 que residem em casas adjacentes ao muro da Gusa Nordeste, primeiro diretamente à empresa, depois, em razão do insucesso, via processo judicial¹⁵⁴. Dona Tida reclama que a empresa se comporta como se não tivesse que arcar com qualquer responsabilidade. Até a construção do muro e o plantio de árvores para separar os quintais das casas do pátio operacional da indústria só se cumpriram após anos de reivindicações e denúncias.

A história de mais de três décadas de lutas e resistências de Pequiá de Baixo está inscrita, principalmente, nos corpos e espíritos de cada morador, mas também em um sem-número de atos, reuniões, seminários, manifestações, pejeas judiciais e políticas, intercâmbios no país e no exterior, notícias dos

153. Dona Tida, entrevista em 10/05/2016.

154. Processo nº. 2305-62.2005.8.10.0022, que tramita desde 2005, na Segunda Vara Judicial de Açailândia. Decisão de primeira instância. “Do exposto, julgo parcialmente procedentes os pedidos da parte autora, para condenar a parte ré: a) a título de dano moral [...]. b) a título de dano material, ao pagamento do valor do imóvel [...] e c) ao pagamento das custas processuais e dos honorários do advogado da parte autora”. E em maio de 2015, a Quinta Câmara Cível do TJMA, pelo Acórdão Nº 165564/2015, manteve a decisão de primeira instância. Entretanto, a empresa segue questionando o método e os valores cobrados pelas famílias.

mais diversos formatos, relatórios e perícias técnicas, nas interpretações de jornalistas, cineastas, intelectuais e nas produções artísticas.

Em Pequiá de Baixo esse processo teve início com as ações isoladas de alguns moradores, a exemplo de Dona Tida e do Sr. Edvar Dantas, falecido em 23 de janeiro de 2020, por complicações no aparelho respiratório resultantes da poluição provocada pelas guseiras.

Dona Tida, tendo o fundo do terreno da sua casa estremando com a cerca da fazenda e depois com o pátio operacional da Gusa Nordeste, diversas vezes demandou, individualmente, da empresa que resolvesse o problema, construindo um muro ou indenizando sua posse, até se reunir com os vizinhos acometidos do mesmo mal.

A gente entrou na justiça com a Gusa Nordeste, porque a gente queria que eles comprasse nossa rua de casas, porque eram 28 famílias que moravam ligado ao forno da gusa; aí a gente foi lá, conversou com eles, pra eles comprar a casa da gente, eles prometeram que iam comprar, se a gente fizesse um orçamento, a gente fizesse a metragem das casas, frente, lateral e fundo, colocasse um preço, levasse lá para eles, que eles iam comprar aquela rua ali, pra não prejudicar a gente, a gente fez tudo isso... quando a gente entregou tudo para eles, eles olharam, ficaram calados, engavetaram pra lá, a gente ainda esperou um ano... isso tá com uns 13 anos ou mais... quando tava com um ano a gente foi lá no escritório, se juntou o pessoal da rua e foi lá, chegou lá conversamos com o chefão, o que ele respondeu pra gente foi o seguinte: “Olha, eu não vou comprar a casa de vocês não, porque vocês botaram um preço muito alto...” Olha, o preço que a gente pediu naquela época, 15 mil, 20 mil, o preço maior que tinha lá era de um pessoal que tinha a casa mais próxima, que pediu 40 mil... aí a gente se reuniu e entrou na justiça, até hoje tá pra eles pagar a indenização, até hoje, tem 12 anos, eles nunca pagaram¹⁵⁵.

Do mesmo modo, o Sr. Edvar Dantas Cardeal, que se deslocou do estado da Bahia à procura de terras livres para exercer a agricultura, viveu em Pequiá de Baixo desde 1989 e foi presidente da Associação Comunitária dos Moradores

155. D. Tida, entrevista em 10/05/2016.

do Pequiá (ACMP), iniciou, individualmente, uma luta contra as empresas em favor da vida das pessoas da comunidade. Ainda em vida, ele afirmou: “Caminhei dois anos sozinho, não desanimando; nunca chegou o momento de eu ficar desanimado. Daria meu sangue por esse trabalho. Tinha aquela fé e pronto, ninguém tirava de mim” (entrevista publicada por ALMEIDA, 2012, p. 111). Sua luta começou após ter enfrentado uma situação de desrespeito por ocasião de uma reivindicação junto ao Sr. Marcos Quintal, então gerente da Gusa Nordeste S.A.:

Então eu resolvi falar com Marcos Quintal, gerente da Gusa Nordeste, aonde o paredão deles dá com os fundos das casas da gente, aí ele disse que se o prefeito conseguisse uma área para botar esse pessoal, que eles iam arrumar [ele levantou da cadeira] um jeito de levar essas casas para onde o prefeito determinasse, mas eu pude entender que era uma escavadeira pra levantar as casas da gente e levar pra lá, não tem como, não tem condição, aí a partir desse momento eu fiquei horrorizado com aquilo que eu ouvi¹⁵⁶.

Na entrevista de Dona Tida, em 10/05/2016, ela reelabora a situação e diz:

O seu Edvar, que é o presidente da Associação, ele trabalhava quase sozinho, porque a comunidade não acreditava que isso fosse em frente, mas aí um dia ele foi para a Gusa Nordeste, chegou lá, conversou com o chefe, conversou toda a situação, que a comunidade estava sofrendo, por causa do pó de ferro, ele sabia que aquilo ali era um produto que estava prejudicando a comunidade, ele é o dono e tinha conhecimento, e que ele estava precisando de sair dali, a comunidade estava precisando sair dali, o que eles poderiam fazer, para nos ajudar, comprar um terreno, pra tirar a gente dali. Olha o que o chefe respondeu para ele: “Olha, seu Edvar o senhor já conversou com o prefeito?” Seu Edvar disse assim: “Ainda não, mas eu posso conversar.” “Pois é, você vá, converse com o prefeito e mande o prefeito comprar um terreno, veja bem, peça para o prefeito comprar um terreno para vocês, que, quando ele comprar o terreno, eu vou mandar

156. Edvar Dantas, em documentário de Soares, 2015.

as máquinas da empresa... meter a máquina no chão, carregar as casas de vocês e colocar lá nesse terreno..." Ele saiu de lá chorando com a resposta deles, a resposta foi essa e pronto, acabou... deu as costas e foi trabalhar.

Após esse acontecimento, o Sr. Edvar tomou dois caminhos, uma atitude ainda individual: escrever uma carta para o então presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva; e outra coletiva: efetivar a organização da comunidade na Associação Comunitária dos Moradores de Pequiá (ACMP). O Sr. Edvar afirma que "eu cismeí que tinha de me organizar e acionar as pessoas, os moradores, pra eu poder dar o primeiro passo, que foi legitimar a associação, que existia há mais de 18 anos que foi criada, mas não saiu do papel. [...] Isso foi em 2005" (Sr. Edvar em entrevista publicada por ALMEIDA, 2012, p. 111).

Quanto à carta ao presidente, o Sr. Edvar resolveu escrever motivado pelo episódio de desrespeito na Gusa Nordeste que teria insinuado retirar as casas, carregando-as em máquinas até o novo terreno. Ele diz:

[...] horrorizado com aquilo que eu ouvi, aí eu resolvi escrever pra Lula, presidente da República, eu refleti em mim que Lula era presidente na época e quando ele saiu do Pernambuco ele saiu num pau de arara, aí eu falei ele vai me ouvir, aí eu fiquei sessenta dias escrevendo a carta, e naquela, pensando, eu vou mandar eles não respondem... quando foi um certo dia eu terminei a carta e mandei, eu pedi na carta até pelo amor de Deus que desse um jeito de tirar nós daqui, que eu fiz uma reclamação denunciando isso aqui que era um horror o que tava se passando com nós aqui, ao redor de nosso povoado, de nossa moradia, nossas moradias, eles se instalaram com a siderurgia e um entreposto de minério da Vale aqui a 300 metros, quer dizer, aqui nós estamos no inferno, um caldeirão aqui¹⁵⁷.

No relato do Sr. Edvar, a confiança depositada no presidente Lula se dera no fato que ele reconhecia, na história do presidente, capítulos parecidos com aqueles vividos por milhares de retirantes nordestinos. Sr. Edvar imaginou que tendo sido Lula também retirante fatalmente se sensibilizaria com a causa da comunidade Pequiá. A resposta obtida dos órgãos subordinados à

157. Edvar Dantas, em documentário de Soares, 2015.

Presidência ajudou a reanimá-lo para a luta e serviu de instrumento de reconhecimento dos direitos das pessoas de Pequiá.

Conforme afirma Pe. Dário Bossi:

Creio seja importante ressaltar que a carta foi respondida ao próprio Sr. Edvard. Isso o animou muito, pois se sentiu considerado, achou que sua luta valia a pena, que sua denúncia tinha valor, já que foi escutada e respondida “pelo próprio presidente da república” (na compreensão do Sr. Edvard). O que havia, à época, é que Edvard não conhecia canais de acesso aos órgãos competentes e não sabia como dar continuidade à primeira denúncia feita para uma instância distante demais. Portanto, Edvard sentiu-se revigorado, mas ao mesmo tempo também ainda confuso e isolado¹⁵⁸.

A carta-apelo do Sr. Edvar foi devidamente recebida e encaminhada para os “órgãos competentes”, entretanto, a despeito de motivar para continuar a luta, já com quase uma década, nem o Palácio do Planalto resolveu a situação de morte de Pequiá de Baixo. Sem esmorecer, o Sr. Edvar resolveu ampliar a resistência buscando aliados:

[...] lá eles receberam a carta, encaminharam para os órgãos competentes, que é o Ibama¹⁵⁹, o Ministério da Saúde, encaminharam e esses órgãos responderam essas cartas para o governo do Maranhão, para o Secretário de Meio Ambiente de Açailândia, quando eu recebi as cartas eu fui levei pra eles, mostrei a eles, eles tiraram cópia das cartas, e nada foi feito, e aí foi onde eu resolvi arrumar parceiros igual ao centro de defesa, a paróquia dos padres combonianos, que me deram um apoio, e estamos nessa luta até hoje¹⁶⁰.

158. Pe. Dário Bossi, depoimento de 09/06/2016.

159. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

160. Edvar Dantas, em documentário de Soares, 2015.

Conforme entende o Pe. Dário Bossi¹⁶¹, que acompanha o caso de Pequiá de Baixo, a atitude do Sr. Edvar em procurar aliados para a luta, entre eles os missionários combonianos, “foi quase como uma terceira mudança de estratégia: não, eu não posso agir sozinho, tenho que agir articulado. Aí foi procurar o centro de defesa, do centro de defesa procurou nós da paróquia”¹⁶².

Para o Pe. Dário, da formação de alianças para a luta no caso de Pequiá de Baixo surge uma sistematização das estratégias de resistência e definição do caminho coletivo a seguir¹⁶³, realidade possível após uma primeira reunião entre representantes da ACMP, do Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos (CDVDH)¹⁶⁴ de Açailândia e da Paróquia Santa Luzia. Diz o pároco:

[...] fizemos a primeira reunião, em que ele [Sr. Edvar] sistematizou para nós o nível de sofrimento, de violações que eles sentiam, que estavam recebendo. Começamos a articular, isso foi um processo de meses... Aí foi decidido que, isso foi, creio, em 2008, que se fizesse um referendo popular com todos os moradores de Pequiá de Baixo, perguntando qual fosse, na opinião deles, o melhor encaminhamento... Criamos um grupo de escuta anterior que nos proporcionou aquelas que pareciam ser as opções mais evidentes. Então, depois fizemos uma ficha com respostas fechadas, dizendo: frente a situação de sofrimento que tu tá experimentando aqui no Pequiá, qual que tu acha ser a solução melhor, mais eficaz? 1º continuar a lutar para que as empresas instalem filtros? 2º exigir que as empresas eliminem, retirem o britador e o depósito de dejetos?... 3º a comunidade sair daqui porque a vida está insustentável? 4º resposta aberta... Fomos surpreendidos com a resposta impressionante, mais de 90% optou pela resposta 3, quer dizer, sair daqui, por quê?, porque ali é uma decepção grande, com respeito à atitude das empresas até então, com respeito à

161. Padre da congregação dos Missionários Combonianos, em 2016 era pároco da Paróquia Santa Luzia, em Açailândia, e membro da rede Justiça nos Trilhos (JnT), hoje denominada Associação Justiça nos Trilhos.

162. Entrevista realizada em 08/05/2016.

163. Entrevista realizada em 08/05/2016.

164. Hoje denominado Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos Carmen Bascarán (CDVDHCB).

demora na justiça, no processo de justiça. Então a comunidade não acreditava mais nessas oportunidades, então, não, vamos embora nós. Aí, decidido isso, a gente disse: bom, se é isso que vocês querem vamos optar por isso, claramente sem esquecer, porém, que saindo vocês, não resolvemos o problema ambiental que... atinge também o Pequiá de Cima, que é muito maior e não pode ser reassentado.

A soma de todos esses efeitos oriundos da cadeia da mineração provocou a reação, luta e resistência por parte dos moradores de Pequiá de Baixo, gerando um dos conflitos socioambientais mais intensos da realidade maranhense e que põe em debate a sustentabilidade de empreendimentos de elevado potencial poluidor, assim como sobre o papel do Estado, que tem atuado de maneira mais presente quando se trata de atender os interesses de agentes capitalistas, ao mesmo tempo em que praticamente se ausenta quando se trata de atender as demandas da população. A comunidade de Pequiá de Baixo percebeu que a única maneira de reverter a situação de morte na qual vive é lutando pelo reassentamento.

Em face da situação de morte enfrentada pela comunidade de Pequiá, a decisão mais factível era a de bater em retirada, sair do lugar que já fora o sonho de uma vida livre, em terras livres. Os moradores de Pequiá de Baixo se encontraram deslocados em seu próprio lugar, o que podemos denominar “deslocamento *in situ*”¹⁶⁵. Alguns perderam a vida na esteira dos processos de lutas, outros, em vida, saíram do território efetivamente e outros procuram criar as condições para sair do “inferno, do caldeirão”, descrito pelo Sr. Edvar.

Conforme relata Dona Tida¹⁶⁶, “os governantes é tudo de empresa, é governo federal, é governo do estado, é do município, vereador, deputado, todo

165. Operamos aqui com a definição de deslocamento *in situ* que, tomando como referência Feldman, Geisler e Silberling (2003), Teixeira, Zhouri e Motta (2021, p. 6 e 7) apresentam: “[...] processos em que as pessoas permanecem no lugar, mas têm suas condições de existência significativamente alteradas, modificando sua posição social, em especial suas condições de vulnerabilidade e risco. Nessa medida, o deslocamento compulsório diz respeito não ao movimento físico em si, mas às relações a partir das quais as pessoas perdem acesso e controle de suas condições de existência e reprodução social, incluindo recursos naturais, moradia, segurança e redes de solidariedade, confiança e parentesco”.

166. Entrevista realizada em 10/5/2016.

mundo, eles não dão uma palavra por nós”. A comunidade Pequiá de Baixo construiu um arco de alianças com movimentos sociais locais, nacionais e internacionais, grupos de pesquisa, universidades. Na linha de frente, figuram a Paróquia Santa Luzia (anteriormente Paróquia São João Batista) e a rede Justiça nos Trilhos (JnT), com o apoio do Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos Carmen Bascarán (CDVDHCB), do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Açailândia (STTR) e do Sindicato dos Metalúrgicos de Açailândia (ALMEIDA, 2012).

Para o Sr. Edvar, “hoje estamos conhecidos no mundo inteiro por causa deles [os aliados]. A FiDH¹⁶⁷ tem marcado presença, tem sido muito útil para que esses poderosos já tão tomando conhecimento que nós não estamos sozinhos. É isso que está fazendo, no meu entender, as coisas caminharem” (Sr. Edvar, entrevista publicada em ALMEIDA, 2012, p. 115).

Em 2013, a compra de um terreno para o reassentamento da comunidade só se consolidou depois de 30 horas de paralisação das atividades das siderúrgicas Gusa Nordeste S.A. e Vale do Pindaré.

[...] quando foi a luta de comprar o terreno [...] a empresa tinha que comprar o terreno para nós, porque quando eles chegaram no terreno lá no Pequiá de Baixo eles já acharam as casas construídas... foi uma briga, porque eles tinham que comprar o terreno, na época o prefeito Ildemar, ele desapropriou o terreno, com a luta dos padres, dos combonianos, desapropriou o terreno [...] Aí depois que desapropriou, aí o sindicato deles tinha que comprar, o Cláudio Azevedo¹⁶⁸, aí ele comprou por um preço, entrou na justiça, e comprou por um preço que não valia a terra [...] Daí pra cá pagaram um pouco e não terminaram o resto do dinheiro, ficou enganchado um resto de dinheiro lá [...] Aí a comunidade fez uma manifestação em frente à Gusa e à Pindaré [...] Aí nós tomamos a frente, o pessoal veio ajudar a gente, o MST, era muita gente [...] Ficamos lá 30 horas, nós

167. FiDH - Federação Internacional dos Direitos Humanos.

168. Cláudio Azevedo é empresário e pecuarista, foi presidente do Sindicato das Indústrias de Ferro-Gusa do Maranhão (Sifema), também presidente do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), diretor da Federação das Indústrias do Estado do Maranhão (Fiema) e Secretário Estadual de Agricultura do Estado do Maranhão (FIDH, 2012, p. 15).

chegamos lá umas 3 horas da manhã, com fogão, com feira, com mesa, cadeira e se acampemo com frente a Gusa Nordeste. Ficou os casais com frente a Gusa Nordeste e a juventude, que é bem pertinho, a Pindaré [...] quem tava lá dentro não saía e quem tava lá fora não entrava na empresa [...] Ligaram para o Cláudio Azevedo [...] Ele disse: “Amanhã oito horas eu tô aí.” Sete horas ele bateu na porta, chegou e foi discutindo com a gente, falando alto: “[...] é Dona Francisca, nós vamos resolver isso lá na promotoria.” “Pois vamos mesmo”, eu disse pra ele... [Já na promotoria] “Seu Cláudio... nós somos pobres, mas somos ser humano do jeito do senhor, o senhor é rico, é um empresário, uma gentona, riquíssimo, mas nós somos ser humano e temos o sangue vermelho do jeito de vocês que são rico...” Ele não gostou, ficou com raiva... ele ficou brigando... que a empresa tava sendo prejudicada, que tava parada... Eu disse: “Seu Cláudio, nós vamos continuar lá até ser tudo assinado, ser tudo resolvido aqui na promotoria...” Até que ele resolveu assinar... O que importa pra nós é que ele pagou ... foi muito bom isso, mas nós sofreu, ó, nessa manifestação¹⁶⁹.

169. Dona Tida, entrevista em 10/05/2016.

Figura 11. Manifestação na BR-222, em frente às guseiras, em Pequiá de Baixo



Fonte: Foto de Marcelo Cruz, 2013.

As diversas frentes de embate esboçam algumas vitórias na “peleja do povo contra o dragão de Ferro”¹⁷⁰ em Pequiá. A FiDH, a ONG Justiça Global e a rede Justiça nos Trilhos (JnT) acompanham as lutas com o compromisso de dar visibilidade e repercussão nacional e internacional ao caso. A Associação Comunitária dos Moradores do Pequiá (ACMP), o Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos Carmen Bascarán (CDVDHCB) e a Paróquia Santa Luzia de Açailândia permanecem na linha de frente acompanhando e assessorando a comunidade nas lutas, atos e manifestações frente à mineração e à siderurgia.

170. Trata-se de uma referência a filme documentário dirigido pelo cineasta Murilo Santos, que traz depoimentos dramáticos de moradores das comunidades localizadas ao longo da Estrada de Ferro Carajás. O filme, que foi produzido em 2014 como uma das atividades do “Seminário Internacional Carajás 30 anos: resistências e mobilizações frente a projetos de desenvolvimento na Amazônia Oriental”, mostra as negativas interferências da EFC e da mineração nas vidas das pessoas, na educação, na saúde, no direito de ir e vir e em todas as esferas do viver.

O novo bairro, Pequiá da Conquista, está sendo construído em um terreno comprado pelas empresas siderúrgicas e o Estado, fruto da luta, reivindicação e denúncia da comunidade. A parte de construção civil está sendo financiada pelo Programa da Caixa Econômica Federal (CEF) Minha Casa, Minha Vida. Entretanto, até o ano 2017, a CEF ainda não havia liberado os recursos, o que levou os moradores a se manifestarem em frente à sede do banco em São Luís.

O terreno já tá prontinho, é da gente mesmo agora. Aí a gente já avançou assim, já conversamos com as empresas pra começar as obras, só não começou ainda porque ficou aquela luta brigando com a Caixa [...], a gente fez uma manifestação lá na frente da Caixa em São Luís [...], foi cinquenta pessoas no ônibus [...]. Foi novembro [de 2017], não sei se foi dia 27, de 26 pra 27 [...]. Fizeram uma ata pra gente assinar, pra sair de lá [da Caixa], que eles iam resolver tudo. Daí ficou eu, o Flávio e a esposa dele e uma [pessoa] da Secretaria de Assistência Social, ficamos lá, os outros vieram embora e nós ficamos lá três dias ainda, que era pra assinar as papeladas. Eu como vice-presidente [da Associação Comunitária dos Moradores de Pequiá] fiquei lá pra assinar as papelada tudo¹⁷¹.

Conforme consta no sítio da rede InT¹⁷²,

O projeto executivo do novo bairro só veio a ser aprovado em novembro de 2017, após manifestação dos moradores de Piquiá em frente à sede da Gerência Habitacional da Caixa, em São Luís (MA). Os entraves colocados pela Gerência contrariavam a legislação urbanística vigente no município de Açailândia (MA) e a própria portaria do Ministério das Cidades para o Programa Minha Casa, Minha Vida Entidades, modalidade no qual o projeto de reassentamento de Piquiá está inserido.

171. Dona Tida, entrevista em 25/06/2018.

172. Disponível em: [Http://Justicanostrilhos.Org/2018/05/16/Piquia-Da-Conquista-Como-Sera-A-Construcao-Do-Novo-Bairro/](http://Justicanostrilhos.Org/2018/05/16/Piquia-Da-Conquista-Como-Sera-A-Construcao-Do-Novo-Bairro/). Acesso em: 29/7/2019.

Figura 12. Terreno para construção do bairro Pequiá da Conquista, reassentamento de Pequiá de Baixo, serviço de terraplanagem já realizado



Fonte: Foto Glauton M. S. Mesquita, 2017.

Pouco a pouco a comunidade Pequiá de Baixo vai tecendo suas vitórias, o reconhecimento da responsabilidade social e ambiental das empresas guseiras, a obrigação de reparar os danos com a efetivação da compra de um terreno distante da poluição e a garantia da construção das casas no novo bairro.

Em meados de julho de 2019, iniciaram-se as obras, a construção do alicerce e das paredes das três primeiras unidades residenciais, as casas-modelo de uma das três plantas distintas que compõem o projeto. Quase dois anos depois, março de 2021, apenas essas casas e o centro comunitário do bairro tiveram as fases de alvenaria e telhado concluídas, faltam os acabamentos.

As demais unidades residenciais seguem com os trabalhos mais lentos; ainda estão na fase de levantar as paredes; tudo segue sob o olhar atento e as mãos dos que lutaram e lutam por dignidade.

4.4 Trabalho escravo relacionado à produção de carvão vegetal

Deslocamentos compulsórios e/ou o impedimento a povos indígenas, camponeses, quilombolas de acesso a recursos naturais (em função de seu cercamento, apropriação privada ou extinção) para instalação de projetos industriais, mineradores, agropecuários, turísticos, pesqueiros, ou de infraestrutura, têm ampliado a vulnerabilidade social e econômica desses grupos sociais, na medida em que sua possibilidade de reprodução social fica comprometida pela diminuição de sua capacidade produtiva. A necessidade de buscar meios de sobrevivência diferenciados daqueles tradicionalmente acionados expõe, em maior número, os homens adultos em idade produtiva à ação de aliciadores/intermediadores de mão de obra, que arregimentam trabalhadores para as mais variadas formas de trabalho, submetendo-os a exploração, coerção e violência, com destaque para as atividades relacionadas à roça da juquira¹⁷³, à produção de carvão vegetal ou ao trabalho na cana-de-açúcar.

É recorrente na porção oriental da Amazônia brasileira a combinação de trabalho escravo¹⁷⁴ em fazendas, tráfico de seres humanos, conflitos de terra e desflorestamento, o que demonstra o descompasso da lógica de produção dos grandes projetos com a realidade local, na qual a riqueza socialmente produzida não é distribuída igualmente e os ônus são socializados, sendo destinados principalmente aos grupos sociais mais fragilizados social e economicamente (SCHERER, 2009).

Os vultosos projetos minero-metalúrgicos e agroexportadores que vêm se instalando na Amazônia oriental desde a década de 1970 têm causado o deslocamento, expropriação e/ou expulsão de inúmeras comunidades e povos tradicionais de seus lugares. A expansão da produção recompõe a

173. “Trata-se da derrubada do mato com a foice, caracterizando uma das últimas etapas de limpeza do pasto para a criação de gado, com a retirada de ervas daninhas e demais tipos de vegetação que cresce em meio ao capim, já plantado anteriormente” (MOURA, 2009, p. 25).

174. Para o aprofundamento do estudo de formas de exploração da mão de obra que podem ser interpretadas como trabalho escravo, em suas várias modalidades e diferentes denominações (escravidão, servidão, trabalho escravo, trabalho escravo contemporâneo, redução de pessoas a condições análogas à de escravo, trabalho escravo por dívida, semisservidão, trabalho forçado) no Brasil, ver Esterci (1994), Figueira (2008), Martins (1979, 1997), Moura (2009) e Sakamoto (2006), entre outros.

organização socioespacial dos municípios que sediam esses projetos, assim como daqueles que estão em seu entorno, repercutindo nas condições de vida da população e contrapondo mais uma vez o dueto capital e trabalho.

Como já vimos tratando anteriormente, a instalação de um amplo polo siderúrgico entre os estados do Maranhão e Pará pode ser compreendida como uma das principais consequências do processo de modernização da Amazônia brasileira levado a cabo pelo Programa Grande Carajás. Os efeitos sociais e ambientais referentes à atuação das siderúrgicas ali instaladas foram postos de lado frente ao discurso inebriante de geração de trabalho e expansão de bens e serviços que tornariam, portanto, a região mais “modernizada”. A ativista Yoná Luma Campos Ferreira, que atua no Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos Carmen Bascarán (CDVDHCB), lembra que “[...] quando essas siderúrgicas ou qualquer grande empresa vai adentrar nas comunidades, elas vêm com grandes falsas promessas de progresso, e isso desarticula muito as comunidades e enfraquece muito a luta”¹⁷⁵.

Na contracorrente desse discurso, evidenciou-se uma crescente degradação ambiental, posta em xeque por organizações ambientalistas e caracterizada pela poluição das áreas circunvizinhas às siderúrgicas, que passam a ser impactadas com a emissão de poluentes na atmosfera e nos cursos d’água e pelo intenso desflorestamento, em função da produção de carvão vegetal, principal redutor e fonte de energia utilizada na produção siderúrgica da região.

Há de se considerar que, antes mesmo da implantação do polo siderúrgico, os desmatamentos já ocorriam por conta do preparo da terra para a lavoura, posse de terra e formação de pastagens sem “quaisquer controles ou mesmo sem o devido cuidado no tocante ao manejo florestal e reflorestamento” (IDESP, 1988, p. 2). Contudo, isso ocorria em menores proporções se comparado à atuação da siderurgia, que é tão predatória quanto o desmatamento para fins agropecuários, mas com a agravante de ser uma atividade regular ao longo dos anos (IDESP, 1988). Em menos de 40 anos, a vasta floresta que caracterizava a Amazônia maranhense foi praticamente extinta. Essa degradação passou a ser apontada pelo discurso empresarial das siderúrgicas como sendo, exclusivamente, resultado da atividade pecuária e da agricultura

175. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 26/01/2021.

“itinerante”, funcionando como argumento para escusa da responsabilidade ambiental que lhe cabe.

Outro aspecto derivado do Projeto Grande Carajás e associado diretamente à implantação da Estrada de Ferro Carajás é o processo de concentração fundiária com a ampliação das ações de grilagem de terra e da expulsão de trabalhadores de sua área. A Amazônia, fonte de fornecimento de matéria-prima e mão de obra barata, sofre a apropriação de recursos que beneficiam o capital em detrimento das condições de reprodução material e subjetiva dos grupos sociais locais.

Esse cenário reflete o avanço da fronteira agrícola regido pelos denominados “proprietários de terras tituladas”, que amiúde são os representantes de empresas transnacionais, madeireiras e grandes fazendeiros que se utilizam da logística dominante na região para instaurar um modelo de desenvolvimento que vem de fora e se beneficiam ainda mais das injunções políticas locais, contribuindo para invisibilidade de grupos sociais com pouco poder político e econômico diante do grande capital. Sendo-lhes útil direcionar os holofotes quando isso convier aos protagonistas do desenvolvimento, significativas são as iniciativas de responsabilidade social que se apresentam como tendo o objetivo de neutralizar os impactos dessas atividades, embora de uma maneira limitada e contraditória.

Longe de ser uma região de oportunidades – pelo menos, para aqueles que produzem a riqueza de nosso país –, a Amazônia se destaca pela pauperização de sua população contrastando com a riqueza dos recursos naturais, o que vem a contribuir para a vulnerabilidade dos agentes sociais, ocasionando deslocamentos de pessoas e famílias inteiras à procura de melhores condições de vida.

A implementação dessa logística operacional voltada ao escoamento da produção em grande escala trouxe uma série de transformações aos municípios que estão em seu entorno. O abandono da agricultura (por parcela dos camponeses) e a consequente venda de terra podem ser elencados como fatores que alteraram a realidade regional da atividade produtiva e do trabalho, uma vez que os trabalhadores locais se encontraram pressionados (por falta de alternativas) e atraídos pelo carvoejamento.

Somam-se a isso o crescimento do latifúndio, o avanço da propriedade privada sobre a floresta, os fluxos migratórios e “uma defasagem gritante entre

a infraestrutura voltada ao desenvolvimento das atividades econômicas ligadas ao grande capital e a infraestrutura destinada ao bem-estar da população em geral” (HÉBETTE *et al.*, 2004, p. 107). O desenvolvimento da atividade carvoeira exemplifica um dos processos desencadeados após a efetivação da Estrada de Ferro Carajás, pela instalação das empresas siderúrgicas, em que o trabalho nas carvoarias assume uma dimensão relevante na cadeia de produção do setor. Segundo relatório do Instituto Observatório Social, “o carvão vem de milhares de grandes e pequenas carvoarias espalhadas por um amplo território abrangendo os estados do Maranhão, Pará, Tocantins e, em menor escala, do Piauí” (IOS, 2009, p. 19).

O processo de produção do carvão envolve um conjunto de etapas com funções específicas:

Cada etapa da produção do carvão é feita por trabalhadores com funções características: motoqueiros (operadores de motosserras) para o corte da madeira; carbonizadores e forneiros, funções chave no processo, que lidam com a queima da madeira; batedor de tora e carregadores de lenha, que transportam a madeira (IOS, 2009, p. 21).

Historicamente, as atividades relacionadas à agricultura, à extração da madeira e à produção de carvão têm registrado inúmeros casos de trabalhadores em condições de trabalho não digno¹⁷⁶, que também vem sendo denominado “trabalho escravo”.

Desde o início da instalação das siderúrgicas nas regiões de Marabá e Açailândia, que priorizaram o uso do carvão vegetal, a utilização da força de trabalho sob forma repressiva e precarizada se apresentou de forma recorrente, por elas adquirirem o carvão vegetal de fornecedores (terceirizados) que se utilizavam dessas práticas, ações que se tornaram mais conhecidas a partir das denúncias de entidades da sociedade civil, como a Comissão Pastoral da Terra (CPT); o CDVDHCB, de Açailândia, o Centro de Educação Pesquisa e Assessoria Sindical e Popular (Cepasp), de Marabá, entre outras, e, consequentemente, das investidas do Grupo Móvel de Fiscalização do Ministério do Trabalho.

176. “O trabalho forçado é a antítese do trabalho digno.” (IOS, 2009, p. 5)

O carvão vegetal, um dos principais insumos usados para a fabricação do ferro-gusa na Amazônia Oriental, passou a adquirir uma dimensão econômica relevante na área de influência da Estrada de Ferro Carajás, pois as indústrias o consomem em larga escala, provocando dessa forma a modificação da realidade regional, compondo uma “vocação” imposta   região em razão dos empreendimentos siderúrgicos. O preço reduzido em relação aos outros insumos, a maior oferta e disponibilidade logística são os fatores que contribuem para que o carvão vegetal seja, ainda, o mais utilizado como insumo energético na produção siderúrgica (PITOMBEIRA, 2008).

Considerando a atividade de produção de carvão como um apoio ao parque siderúrgico de Carajás, Monteiro (2004, p. 5) percebeu a produção de carvão como:

[...] o principal elo de articulação dessas indústrias com a socioeconomia da região [...] não são pelos valores movimentados, mas principalmente pelo surgimento de variadas e diversas estruturas sociais que passaram a viabilizar a produção do carvão vegetal. Esta demanda impulsiona transformações sociais na região. Dentre elas o surgimento de um grande contingente de trabalhadores dedicados   produção de carvão vegetal.

O carvão vegetal a baixos custos desempenharia certo controle sobre a margem de lucro tanto das empresas siderúrgicas quanto dos empresários fornecedores de carvão. A mão de obra barata e a madeira em abundância retirada ilegalmente da floresta, na maior parte das vezes sem licença ambiental, se constituíram em fatores que se coadunaram para o complexo guseiro de Carajás adentrar na concorrência de mercado de uma forma vantajosa, com baixos custos em sua produção. Nos períodos em que houve ampliação da capacidade de produção das siderúrgicas, muitos proprietários rurais voltaram sua atenção para a produção de carvão, o que os levou a investir na mobilização de trabalhadores através da estratégia de subcontrata   o¹⁷⁷. Repetiu-se aqui o que é conhecido internacionalmente: “São particularmente vulneráveis as pessoas menos protegidas, incluindo as mulheres e os jovens, os povos indígenas e os trabalhadores migrantes.” (OIT, 2009, p. 1)

177. A subcontratação pode ser citada como uma estratégia de garantia da fôrça de trabalho para o complexo siderúrgico dessa região, prática essa que, em vários momentos e situações, deu margem ao descumprimento da legislação trabalhista vigente.

O emprego da força de trabalho nas carvoarias está vinculado a condições estruturais que viabilizam o delineamento de relações entre empregados e empregadores sob conjunturas de dominação e exploração. No cotidiano dessas carvoarias, por muito tempo persistiram vivências de exploração humana, tema recorrente na literatura que trata do período da escravidão oficial no Brasil, que aparentemente parece ter cessado. Há de se considerar, conforme é enfatizado pelo já referido relatório da OIT, o trabalho forçado “não pode ser simplesmente conotado com baixos salários ou com más condições de trabalho” (OIT, 2009, p. 01), pois está atrelado à violação de direitos humanos em suas variadas nuances, sendo considerado, portanto, uma grave infração penal.

Segundo relatório do Instituto Observatório Social, era muito comum encontrar nas carvoarias da Amazônia a presença de:

[...] homens que perderam a liberdade, não recebem salários, dormem em currais, comem como animais, não têm assistência médica e, em muitos casos, são vigiados por pistoleiros autorizados a matar quem tentar fugir. Esses trabalhadores, em sua maioria, não sabem ler nem escrever. Em geral, esqueceram a data do aniversário. Têm dificuldades de se expressar, sentem medo, vivem acuados e não gostam de falar sobre si mesmos. Quase sempre, não possuem carteira de identidade nem título de eleitor. São como fantasmas, com futuro incerto (IOS, 2009, p. 12).

Embora houvesse legislação, declarações políticas, convenções coletivas de trabalho¹⁷⁸, instrumentos regionais e planos de ação contra essas práticas que afrontam os direitos humanos, a denúncia de sua ocorrência persistiu por

178. A Convenção Coletiva de Trabalho 2009/2010, celebrada entre o Sindicato de Trabalhadores nas Indústrias de Carvão Vegetal no Estado do Maranhão e o Sindicato das Indústrias de Carvão Vegetal do Estado do Maranhão, Piauí e Tocantins, é significativa no setor siderúrgico, pois estipula as condições de trabalho para as categorias de trabalhadores e empregadores nas indústrias e reflorestamento para carvão vegetal do estado do Maranhão.

muito tempo. Em março de 2004, servindo como um aliado ao trabalho desenvolvido pelo Grupo Móvel de Fiscalização da Delegacia Regional do Trabalho (DRT-MA), foi constituído o Fórum de Erradicação do Trabalho Escravo no Maranhão (Forem)¹⁷⁹ que, somado às ações realizadas pelo Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos (CDVDH)¹⁸⁰, Sindicatos de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais (STTR), organizações não governamentais (ONGs) e demais entidades civis, realizou atividades de mobilização social junto aos trabalhadores rurais, com vistas à prevenção e à denúncia de trabalho escravo.

O artigo 149, do Código Penal Brasileiro (CPB) considera trabalho escravo não só a privação da liberdade, mas, igualmente, a submissão do trabalhador a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva¹⁸¹. Os artigos 203 e 207 do CPB também visam atribuir punição a esse crime, apesar de muitos casos não resultarem em efetiva punição, tendo como agravante a indefinição da competência jurisdicional (Justiça Federal ou Justiça comum dos estados?) para o julgamento desses casos (CERQUEIRA, FIGUEIRA, PRADO e COSTA, 2008).

A utilização da força de trabalho sob condições degradantes e repressivas passou a ser um aspecto recorrente na Amazônia Oriental, levando-se em consideração a tendência “fabricada” a partir da instalação de empreendimentos siderúrgicos para a fabricação do ferro-gusa. As desigualdades sociais, que destoam da riqueza de recursos minerais e florestais na região, são apontadas por Esterci (1994) como o vetor responsável pela utilização de práticas degradantes da força de trabalho. As denúncias que tratam da exploração da mão de obra rural, da coerção e da violência despertaram um interesse público graças às ações de entidades de mobilização social que contribuíram de forma decisiva para ações mais efetivas por parte do Estado.

No caso específico das situações de trabalho escravo na cadeia de produção siderúrgica da região Carajás, destaca-se a atuação de combate e denúncia do Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos Carmen Bascarán (CDVDHCB), do Grupo Móvel de Fiscalização do Ministério do Trabalho, do Fórum de Erradicação do Trabalho Escravo no Maranhão (Forem), da Comissão Pastoral da Terra (CPT) e, por parte das empresas siderúrgicas, do Instituto Carvão Cidadão (ICC).

179. Moura (2009) ressalta que algumas denúncias encaminhadas à DRT-MA partiram desse Fórum.

180. Hoje denominado Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos Carmen Bascarán (CDVDHCB).

181. Quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto.

Criado em 2004, o Instituto Carvão Cidadão se constituiu como uma entidade que visava representar os interesses das empresas siderúrgicas de Carajás¹⁸², uma espécie de porta-voz das experiências dessas empresas na questão da repressão ao trabalho escravo na produção de carvão vegetal.

As siderúrgicas não costumam ter fornecedores fixos de carvão. As carvoarias produzem para distintas siderúrgicas e o processo de produção (por ser terceirizado) nesses termos apresentava-se como um dado sem grande relevância. Quando de sua criação, o ICC foi apresentado como uma tentativa de acompanhar o cumprimento da legislação por parcela de seus fornecedores. Com esse intuito, enquanto funcionou o ICC auditava somente os fornecedores das indústrias guseiras a ele associadas¹⁸³. Assim como o Ministério do Trabalho, o Instituto Carvão Cidadão empregava em suas auditorias questionários para diagnosticar as condições de trabalho nas carvoarias, de forma a avaliar o desempenho dos fornecedores e das empresas siderúrgicas na área de sua atuação.

Os dados quantitativos que esses questionários sintetizavam ofereciam um meio privilegiado de apreensão da realidade social da produção carvoeira que abastecia o Polo Siderúrgico de Carajás. A diversidade de indicadores mensurava as irregularidades cometidas pelos fornecedores de carvão.

Vale destacar que a seleção dos indicadores que o ICC levava em consideração estava em consonância com as exigências do Ministério do Trabalho e Emprego. Esses indicadores permitiam ao instituto a aproximação com a realidade do trabalho na atividade carvoeira. O ICC, portanto, podia ser apresentado como:

[...] fruto da necessidade das Siderúrgicas de ter entre seus fornecedores produtores de carvão vegetal responsáveis e cumpridores da legislação trabalhista. O Ministério do Trabalho e Emprego iniciou em 1996 um trabalho intensivo de fiscalizações nas carvoarias do Maranhão, que resultou, em 1999, no Termo de Ajuste de Conduta firmado entre as Siderúrgicas do Maranhão, Ministério Público do Trabalho e Ministério do Trabalho e Emprego, instrumento que regulamenta até a presente data as relações de trabalho nas carvoarias do Maranhão¹⁸⁴.

182. O ICC foi criado pelas siderúrgicas que compõem o Polo Carajás, sendo o seu financiamento produto exclusivo de aplicações dessas empresas voltadas para o desempenho de suas funções.

183. As siderúrgicas associadas ao ICC são: Cikel Siderurgia Ltda, Cosima, Fergumar, Gusa Nordeste, Ibérica, Margusa, Pindaré, Sidepar, Simasa, Sinobras, Viena e Vale.

184. Disponível em: <http://www.carvaocidadao.org.br/empresa/>. Acesso em: 20/3/2021.

Depreendemos, portanto, que o Instituto Carvão Cidadão se constituiu como mediador importante entre as siderúrgicas que compunham o polo siderúrgico do Corredor Carajás e o segmento mobilizado da sociedade civil em luta contra o trabalho escravo contemporâneo. O ICC traduzia aos produtores minero-metalúrgicos as pressões externas decorrentes da execução das atividades no setor carvoeiro (PITOMBEIRA, 2008, p. 55).

Segundo Carneiro (2008), inicialmente houve maior adesão das siderúrgicas localizadas no Maranhão ao ICC, o que pode estar relacionado com a maior pressão exercida pelo movimento de combate ao trabalho escravo na cadeia da produção siderúrgica nesse estado, o que depois irá ocorrer também no estado do Pará.

Desde 2018, não se tem mais notícias de atuação do ICC. Segundo Yoná Luma Campos Ferreira:

O Instituto Carvão Cidadão foi iniciativa que a gente considera, enquanto Centro de Defesa, muito boa, porque ajudou, sim, na luta do combate ao trabalho escravo, na regularização de diversas carvoarias, inibiu esse crime fortemente. Infelizmente eu acho que ele não... a última notícia que a gente teve do Instituto Carvão Cidadão foi em 2018¹⁸⁵.

Em buscas pela internet, não é mais possível encontrar o endereço eletrônico do ICC e não conseguimos estabelecer contatos que pudessem esclarecer o que houve com o instituto. Tudo indica que, com o fechamento de várias aciarias que estavam entre as que o sustentavam financeiramente, seu funcionamento se tornou inviável.

Ainda segundo depoimento de Yoná Luma Campos Ferreira, o Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos Carmen Bascarán (CDVDHCB), desde 2019 não tem recebido mais denúncias de trabalho escravo em carvoarias:

Hoje é bem mais difícil a gente receber denúncias de trabalho escravo na rede de carvoaria daqui da região [...] faz um tempinho que não recebe. Acho que teve uma última, se eu não me engano, de 2019. Mas no início

185. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 26/01/2021.

do Centro era o que mais tinha. A forte atuação do Centro de Defesa aqui para incidir nisso especificamente foi que fez com que inibisse um pouco mais essa prática. O Centro já chegou a fechar todas as carvoarias da cidade por a questão do trabalho escravo... Hoje é bem mais difícil caracterizar o crime de trabalho escravo dentro das carvoarias¹⁸⁶.

Ainda segundo Yoná Ferreira:

Isso não significa que as carvoarias estejam realmente tratando os trabalhadores de forma decente. Existem ainda diversas irregularidades trabalhistas que nos chegam e que a gente acaba atuando também. Mas caracterizando como trabalho escravo hoje tá bem mais difícil. Não temos tantas denúncias quanto antes...¹⁸⁷

A experiência do Centro de Defesa demonstra que o trabalho escravo contemporâneo, na região, tem mudado para outros setores da economia. Yoná Ferreira afirma que:

[...] o trabalho escravo hoje vem sendo... vestindo novas roupagens para também se adequar. Então a gente tá recebendo muito na construção civil, na rede de costura, e aí a gente tá vendo outras formas que também é uma coisa, é uma característica do trabalho escravo contemporâneo se revestir, se reinventar pra continuar lucrando em cima de vidas humanas¹⁸⁸.

Dois fatores podem ter contribuído para a significativa redução da incidência na produção de carvão vegetal para a siderurgia de trabalho que pode legalmente ser caracterizado como trabalho escravo. De um lado, o avanço do processo de degradação das áreas florestadas reduziu a possibilidade de obtenção da matéria-prima do carvão a partir de florestas nativas, desestruturando em parte as formas existentes de sua produção. De outro

186. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 26/01/2021.

187. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 26/01/2021.

188. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 26/01/2021.

lado, mas relacionado ao anterior, encontramos a significativa ampliação da obtenção do carvão vegetal a partir da queima de eucalipto obtido em vastas plantações, muitas delas de propriedade das próprias siderúrgicas, como lembra o pesquisador Marcelo Carneiro: “como a fábrica de ferro-gusa é uma fábrica bem rudimentar, o investimento em floresta de eucalipto é maior do que na fábrica” (entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 25/01/2021). O pesquisador lembra ainda que, com a falência de algumas indústrias siderúrgicas, como a Queiroz Galvão, a Suzano Papel e Celulose tem comprado suas áreas de eucalipto e se convertido em fornecedora para as guseiras em atuação. O envolvimento de grandes empresas na produção de carvão vegetal a partir do eucalipto e seus compromissos com manutenção de sua imagem pública pode ser um dos fatores importantes para a diminuição do trabalho escravo nessa cadeia produtiva.

A expansão das plantações de eucalipto tem gerado inúmeros conflitos com assentamentos de trabalhadores rurais, pois exige cada vez mais terra e busca incorporar os moradores como mão de obra. Segundo Yoná Ferreira, aos assentados são feitas promessas de compra ou arrendamento de seus terrenos e de empregos nas atividades relacionadas ao eucalipto, como tentativas de desarticular as organizações locais e sua luta pela permanência na terra. Aos que aceitam os empregos, são oferecidas condições de trabalho que:

[...] são, senão de trabalho escravo, são de péssima qualidade. Então lá a gente já teve denúncias de trabalhadores que acabam aceitando isso, mas depois veem como é que acontece realmente, de fato, de trabalhadores que vão trabalhar que não têm almoço, e tem umas raízes que são bem fortes assim, que eles têm que tirar do solo, e aí eles fazem isso sem nenhum tipo de EPI, se machucam muito, não têm luva, não têm nada¹⁸⁹.

Yoná Ferreira dá como exemplos os Assentamentos Marielle Franco e Califórnia, que, além das ameaças de perda territorial, enfrentam cotidianamente alguns inconvenientes por terem plantações de eucalipto em suas vizinhanças, como a contaminação do solo e das águas provocada por

189. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 26/01/2021.

fertilizantes e agrotóxicos, muitas vezes pulverizados por avião e atingindo plantações e casas dos assentados; a degradação dos recursos hídricos pelo alto consumo das plantas de eucalipto; a poluição do ar provocada pelos fornos para produção de carvão¹⁹⁰.

Considerações finais

Partindo do estudo dos efeitos da estrutura logística da cadeia produtiva e de exportação da mineração do sistema norte da Vale S.A. e de seus recentes processos de ampliação no Maranhão, este estudo buscou entender as transformações ambientais e sociais que afetam a natureza e povos e comunidades locais, amplificando as vozes dos afetados pela cadeia da mineração e da siderurgia ao acionar as leituras desses processos expressas por ativistas, trabalhadores industriais, pesquisadores, membros de comunidades.

A intensificação de investimentos logísticos voltados à exportação portuária tem resultados na multiplicação das mais variadas violações de direitos tanto em terra como no mar. A projeção é que esse cenário se amplie frente ao aumento do fluxo de extração de minério de ferro nas minas do Projeto S11D. Violações geram conflitos que estão relacionados à ampliação da rede logística de escoamento de *commodities*, cuja raiz principal encerra-se na dinâmica da chamada “modernização” da extração de minérios e, consequentemente, de seu transporte, o que intensifica a agressão às comunidades situadas ao longo do Corredor Carajás.

Seguindo o fio condutor da análise de documentos, depoimentos, reflexões, a pesquisa pôde perceber como a expansão da logística e dos empreendimentos que se agregam ao processo de intensificação da exploração mineral na Amazônia Oriental e da exportação das *commodities* tem levado à expansão portuária em São Luís e o avanço industrial sobre a zona rural do município, as tentativas de expulsão diretas e indiretas de pescadores tradicionais e agricultores, a poluição desenfreada do acúmulo de empreendimentos; a duplicação da EFC, que atravessa o estado do Maranhão, consumindo

190. Entrevista realizada pela equipe de pesquisa em 26/01/2021.

territórios tradicionais, construindo um corredor seco, impondo dinâmicas territoriais excludentes e colocando em risco a vida desses grupos; a presença da siderurgia no sul do estado, a exploração do trabalho, os intensos processos de poluição, as afetações e resistências comunitárias. Dinâmicas violentas de expansão do capital que, com o aval e apoio do Estado, operam a partir da subjugação de povos, comunidades, natureza, amparados muitas vezes por licenças ambientais e financiamentos públicos.

O presente trabalho coloca em pauta, de forma séria e responsável, a profunda crise civilizatória e suas faces violentas: o caráter forjado dos discursos públicos em torno do desenvolvimento e do bem para todos, que ainda tentam encenar alguma legitimidade para a destruição, mas que na verdade produzem silenciamentos e usurpações; o crescente sofrimento da terra, das águas, dos seres e dos povos e comunidades; os permanentes bloqueios das possibilidades de vida digna que se encontram em outros projetos societários.

Coloca em pauta também como os grupos sociais afetados reagem, resistem e, diante dos conflitos socioambientais instalados, elaboram importantes reflexões sobre a gravidade das consequências ambientais e sociais resultantes do modelo de exploração e apresentam propostas para a manutenção de seus modos de vida e para a vida na Terra.

Referências

AÇO VERDE BRASIL. **Relatório anual de sustentabilidade AVB 2019/2020**. AVB/Grupo Ferroeste, 2020.

ACÓRDÃO Nº 1946/2020 - TCU – Plenário – <https://www.in.gov.br/web/dou/-/ata-n-28-de-29-de-julho-de-2020-271306562>.

ACP 0021337-52.2011.4.01.3700 – Ação Civil Pública movida pelo MPF.

ACP 26295 – 47.2012.4.01.3700 – Ação Civil Pública movida pela SMDH, CIMI, JNT, CPT.

ACSELRAD, Henri. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. *In*: ACSELRAD, H. (org.). **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Heinrich Böll, 2004. p. 13-35.

_____. Introdução. *In*: FASE & ETTERN/IPPUR. **Relatório Síntese: Projeto Avaliação de Equidade Ambiental como instrumento de democratização dos procedimentos de avaliação de impacto de projetos de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: FASE, ETTERN/IPPUR, 2011. p. 41-69.

ACSELRAD, Henri; HERCULANO, Selene; PÁDUA, José Augusto. Introdução: A justiça ambiental e a dinâmica das lutas socioambientais no Brasil: uma introdução. *In*: ACSELRAD, Henri; HERCULANO, Selene; PÁDUA, José Augusto (org.). **Justiça ambiental e cidadania**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Ford, 2004. p. 9-20.

ADRIANCE, Madeleine Cousineau. **Terra Prometida: as comunidades eclesiais de base e os conflitos rurais**. São Paulo: Paulinas, 1996.

ALCOA. Fact Sheet Alumar. 2021. Disponível em <https://www.alcoa.com/brasil/pt/pdf/brasil-alumar-fact-sheet.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2021.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Refugiados do desenvolvimento: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. **Travessia**, n. 25, p. 30-35, maio/agosto 1996.

ALMEIDA, Desni Lopes. **Os trilhos do desenvolvimento na Amazônia maranhense**: conflitos e contrastes, o caso Piquiá de Baixo, Açailândia/MA. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional – PPDSR. São Luís: Uema, 2012.

ALMEIDA, Mauro Willian Barbosa de; CUNHA, Manuela Carneiro da. Populações tradicionais e conservação ambiental. In: CAPOBIANCO, João Paulo Ribeiro *et al.* (org.). **Biodiversidade na Amazônia Brasileira**: avaliação e ações prioritárias para conservação, uso sustentável e repartição de benefícios. São Paulo: Estação Liberdade: Instituto Socioambiental, 2001. p. 92-107.

ALVES, Elio de Jesus Pantoja. **Repertórios e argumentos da mobilização política**: um estudo sobre o Movimento Reage São Luís em São Luís-MA. XX f. 2014. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia [Sociologia]) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2014.

AMORIM, Nilgicy Maria de Jesus. **Prevalência de dermatoses em escolares em um distrito industrial, São Luís-Maranhão**. Dissertação (Mestrado em Saúde e Ambiente) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís. 2015.

AMPLO; VALE. Estudo ambiental e Plano básico ambiental – EA/PBA da Duplicação da Estrada de Ferro Carajás – EFC – v. 5. Belo Horizonte: Amplo; Vale, 2011.

ANTAQ. **Relatório de Produção 2019**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Relat%C3%B3rio-de-Gest%C3%A3o-2019-site.pdf>

AQUINO, Maria J. S.; SANT'ANA JÚNIOR, Horácio A. Ferro, “Canga”, Mangue: conservação ambiental e exploração mineral na Amazônia brasileira. *In*: FERRETTI, S. F.; RAMALHO, J. R. (org.). **Amazônia**: desenvolvimento, meio ambiente e diversidade sociocultural. São Luís: EDUFMA, 2009.

ASSELIN, Victor. **Grilagem**: corrupção e violência em terras do Carajás. Imperatriz/MA: Ética, 2009.

AZEVEDO, Emílio. O livro e a reconquista da terra. *In*: ASSELIN, Victor. **Grilagem**: corrupção e violência em terras do Carajás. Imperatriz/MA: Ética, 2009. p. 192-196.

BARROS, Juliana Neves. **A mirada invertida de Carajás**: a Vale e a mão-de-ferro na política de terras. Tese de doutorado, Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, Rio de Janeiro, 2012

BATISTA, Iane Maria da Silva. **A natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955-1985)**. 2016. 371 f. Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

BELFORT, Gilson dos Santos. **A dinâmica socioespacial recente do município de Açailândia/MA**. 2016. 95 F. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2016.

BITENCOURT, Yasmin; PRAÇA, Marina; QUEIROZ, Ana Luisa (org.). **Mulheres atingidas**: territórios atravessados por megaprojetos. Rio de Janeiro: Instituto Pacs, 2021.

BRUSTOLIN, Cíndia; CASTRO, Maria Ecy L.; COSTA, Clara Fernanda S. V. *et al.* (org.). **Liberdade caça jeito**: a história de todos na história de cada um. São Luís: EDUFMA, 2019.

BRUSTOLIN, Cíndia; ANJOS, José Carlos; SANTOS, Dayanne dos. Um corredor para exportações: o território de Santa Rosa dos Pretos nas v(e)ias abertas da mineração. *In*: SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de; TEISSE-RENC, Maria José da Silva Aquino; BRUSTOLIN, Cíndia (org.). **Desenvolvimento em questão**: projetos desenvolvimentistas, resistências e conflitos socioambientais. São Luís: EDUFMA, 2018. p. 213-248.

BRUSTOLIN, Cíndia; SILVA, Sislene Costa da. Territórios, mulheres e mega-projetos: um estudo de caso sobre a Estrada de Ferro Carajás-MA. *In*:

BITENCOURT, Yasmin; PRAÇA, Marina; QUEIROZ, Ana Luisa (orgs.). **Mulheres atingidas**: territórios atravessados por megaprojetos. Rio de Janeiro: Instituto Pacs, 2021. p. 105-135.

CAMPOS, André. **Consumo de mata nativa pela siderurgia impacta biomas**. Disponível em: <http://www.reporterbrasil.org.br/exibe.php?id=1611>. Acesso em 12 de dezembro de 2009.

CANCELA, Cristina Donza. Estação Piquiá: um novo quilômetro na fronteira amazônica. **Desenvolvimento & Cidadania**, São Luís, ano 2, n° 6, dez/jan., 1992.

CÂNDIDO, Antônio. **Os parceiros do rio bonito**: estudos sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1987.

CÁRITAS BRASILEIRA. **Alcoa na Ilha**: um documento, 1983.

CARNEIRO, Marcelo D. S. A evolução recente da economia maranhense e suas repercussões sobre a agricultura familiar. *In*: CARNEIRO, Marcelo D. S.;

COSTA, Wagner Cabral da (org.). **A terceira margem do rio**: ensaios sobre a realidade do Maranhão no novo milênio. São Luís: EDUFMA: Instituto Ekos, 2009, p. 37-48.

_____. Crítica social e responsabilização empresarial: análise das estratégias para a legitimação da produção siderúrgica na Amazonia Oriental. **CADERNOS DO CRH**, Salvador, v. 21, p. 323-336, 2008.

_____. Do latifúndio agropecuário à empresa latifundiária carvoeira. In: COELHO, M. C. N.; COTA, R. G. (org.). **10 anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA/NAEA, 1997. p. 223-250.

_____. Estado e empreendimentos guseiros no Programa Grande Carajás. In: CASTRO, E.; MARIN, R. A. (org.). **Amazônias em tempo de transição**. Belém: UFPA/NAEA/ARNI/CELA, 1989. p. 151-192.

_____. Mineração, siderurgia e desenvolvimento na Amazônia Oriental: um balanço da experiência do Programa Grande Carajás. In: CONGÍLIO, Célia R.; BEZERRA, R.; MICHELOTTI, F. (org.). **Mineração, trabalho e conflitos amazônicos no sudeste do Pará**. Marabá: Iguana, 2019. p. 98-121.

CARNEIRO, Marcelo Sampaio; RAMALHO, José Ricardo. Trabalho, siderurgia e ação coletiva na Amazônia Oriental Brasileira. **Escuta – Revista de Política e Cultura**. 2019. Disponível em: <<https://revistaescuta.wordpress.com/2019/07/05/trabalho-siderurgia-e-acao-coletiva-na-amazonia-oriental-brasileira/>>. Acesso em 24. mar. 2021.

CASTIGLIA, M. C. C. P. **Disposição subaquática de rejeitos de dragagem**: o caso do complexo lagunar de Jacarepaguá. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado – COPPE/UFRJ, 2006.

CASTRO, Edna (org.). **Sociedade, território e conflitos**: BR-163 em questão. Belém: NAEA, 2008.

CERQUEIRA, Gelba; FIGUEIRA, Ricardo Rezende; PRADO, Adonia Antunes; COSTA, Cecília Maria Leite (org.). **Trabalho escravo contemporâneo no Brasil**: contribuições críticas para sua análise e denúncia. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2008.

CETEM – CENTRO DE TECNOLOGIA DA MINERAÇÃO. **Desafios de sustentabilidade ambiental para a siderurgia brasileira**. 2013. Disponível em: <<http://verbetes.cetem.gov.br/verbetes/ExibeVerbete.aspx?verid=147>>. Acesso em 3 mar. 2021.

CNM; CUT. **A indústria siderúrgica e da metalurgia básica no Brasil**: diagnóstico e propostas elaboradas pelos metalúrgicos da CUT. São Paulo: Confederação Nacional dos Metalúrgicos; Central Única dos Trabalhadores, 2012.

COELHO, Elizabeth Maria Beserra. **Fora dos trilhos**: o Projeto Carajás e o povo Awá. In: 38º ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS Disponível em: <https://www.anpocs.com/index.php/papers-38-encontro/gt-1/gt31-1/9126-fora-dos-trilhos-o-projeto-carajas-e-o-povo-awa/file> Consultado em: 21/01/2021.

COELHO, Tádzio Peters. **Noventa por cento de ferro nas calçadas**: mineração e (sub)desenvolvimento em municípios minerados pela Vale S.A. Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2016.

_____. **Projeto Grande Carajás**: 30 anos de desenvolvimento frustrado. Rio de Janeiro: IBASE, 2014.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE. **Relatório de sustentabilidade 2006**. Disponível em: <http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade-2006.pdf> Acesso em: 9/5/2021

CONAMA. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 344**, de 25 de março de 2004. Brasília: DOU de 07/05/2004.

CVRD. **Diagnóstico do meio biótico para o licenciamento ambiental da Usina Siderúrgica de Placas da Companhia Vale do Rio Doce.** Preparado por Golder Associates Brasil Consultorias e Projetos, LTDA, São Luís, 2004.

DAMASCENO, Elena Steinhorst; BARBOZA, Elizângela Maria. O homem e o manguezal: percepções ambientais e expectativa da efetivação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, São Luis-MA. *In*: SANT'ANA JÚNIOR, Horácio A. et al. (org.). **Ecoss dos conflitos socioambientais: a RESEX de Tauá-Mirim.** São Luís: EDUFMA, 2009. p. 125-152.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo:** ensaio sobre a sociedade neoliberal. Tradução Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016.

DIAGONAL URBANA; FUNDAÇÃO VALE. Pesquisas censitárias socioeconômica e qualitativa da vocação produtiva da comunidade de Piquiá de Baixo, Açailândia, 2011. (Arquivo PDF). Disponível em: www.portaldamineracao.com.br/ibram/publicacoes. Acesso em: 16/7/2020.

DIRETORIA do Centro Empresarial, Prefeito Juscelino Oliveira e outras lideranças procuram encontrar soluções para minimizar crise do desemprego com a venda de Siderúrgica para a Suzano. Prefeitura Municipal de Açailândia. 2 de novembro de 2016. Disponível em: < https://www.acailandia.ma.gov.br/midia/Diretoria-do-Centro-Empresarial-Prefeito-Juscelino-Oliveira-e-outras-liderancas-procuram-encontrar-solucoes-para-minimizar-crise-do-desemprego-com-a-venda-de-Siderurgica-para-a-Suzano_291 >. Acesso em: 3 mar. 2021.

ESCOBAR, Arturo. **La invención del Tercer Mundo:** construcción y desconstrucción del desarrollo. Trad. de Diana Ochoa. Caracas: Fundación Editorial el Perro y la Rana, 2007.

ESTERCI, Neide. **Escravos da desigualdade:** estudo sobre o uso repressivo da força de trabalho hoje. Rio de Janeiro: CEDI, 1994.

EVANGELISTA, Leonardo Nunes. **A cidade da fumaça**: a constituição do grupo operário do bairro do Pequiá no município de Açailândia-MA. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais – PPG-CSoc. São Luís: UFMA, 2008.

FACULDADE VALE DO AÇO. **Cursos ofertados**. Disponível em: <<https://ensino.favale.edu.br/>>. Acesso em: 24 mar. 2021.

FAUSTINO, C.; FURTADO, F. **Mineração e violações de direitos**: o Projeto de Ferro Carajás S11D, da Vale S.A. Açailândia: DHESCA/Brasil, 2013.

FELDMAN, Shelley; GEISLER, Charles; SILBERLING, Louise. Moving Targets: displacement, impoverishment and development. **International Social Science Journal**, 55, 175, p.7-13, 2003.

FELIPE, Sabrina. **COMEFC**: falta de transparência como estratégia para evitar fiscalização social e participação popular. **Revista Não vale**, edição IV, 2019/2020.

FERREIRA, Argemiro. Carajás, o grande desafio. **Ciência Hoje**, ano 1, n. 3, p. 30-36, 1982.

FIDH – FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS DIREITOS HUMANOS. **Brasil: quanto valem os direitos humanos?**: os impactos os direitos humanos relacionados à indústria da mineração e da siderurgia em Açailândia. 2012.

FIGUEIRA, Ricardo Rezende. **Rio Maria**: canto da terra. Edição Revista. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

FUNDAÇÃO VALE. **Relatório de Atividades 2019**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/fundacao-vale-lanca-relatorio-de-atividades-com-aco-es-aprendizados-e-resultados-de-2019.aspx>. Acesso em: 16/7/2020.

FURTADO, Fabrina. O clima do negócio e o negócio do clima: o BNDES e a economia verde. Rio de Janeiro: PACS, 2016. Disponível em: <https://br.boell.org/sites/default/files/bndes-e-economia-verde.pdf> Consulta em: 28/03/2021

GARZON, Luis Fernando Novoa. Financiamento público ao desenvolvimento: enclave político e enclaves econômicos. *In*: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de *et al.* **Capitalismo globalizado e recursos territoriais**: fronteiras da acumulação no Brasil Contemporâneo. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010. p. 71-100.

GEDMMA. **Relatório socioantropológico. RESEX de Tauá-Mirim**: Cajueiro e outras comunidades tradicionais na luta por justiça e direitos territoriais, Zona Rural II, São Luís/MA – Brasil. São Luís: UFMA, 2014.

GEDMMA; NERA; NEGÓ; NUPEDD. **Relatório sucinto de levantamento de comunidades tradicionais no entorno da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim**. São Luís: UFMA, 2016. Mimeo.

GISTELINCK, Frans. **Carajás**: usinas e favelas. São Luís: Minerva, 1988.

GLASS, Verena. **Expansão do dendê na Amazônia brasileira**: elementos para uma análise dos impactos sobre a agricultura familiar no nordeste do Pará. São Paulo: ONG Repórter Brasil, s/d. Disponível em <https://reporter-brasil.org.br/documentos/Dende2013.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2021.

GOES, Francisco; ROSAS, Rafael. Vale planeja produção de 400 mi de toneladas de minério de ferro em 2022. **Valor Econômico**, Rio de Janeiro, 30 de julho de 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/07/30/vale-planeja-producao-de-400-mi-de-toneladas-de-minerio-de-ferro-em-2022.ghhtml>. Aceso em maio de 2021.

GRZYBOWSKI, Cândido. Apresentação. *In*: COELHO, Tádzio Peters. **Projeto Grande Carajás**: 30 anos de desenvolvimento frustrado. Rio de Janeiro: IBASE, 2014. p. 4-5.

GUDYNAS, Eduardo. Extractivismos en América del Sur y sus efectos derrame. **La Revista, Boletín de la Sociedad Suiza Americanistas**, 76, p. 13-23, 2015.

HÉBETTE, Jean; GUERRA, Gutemberg A.; MENEZES, Maria de Nazaré A.;

PEIXOTO, Rodrigo C. D. Impacto social da produção de carvão vegetal no Programa grande Carajás. *In*: HÉBETTE, Jean. **Cruzando fronteiras**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2004. p. 85-138.

IBAMA. **Laudo Sócio-econômico e biológico para criação da Reserva Extrativista do Taim**. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA-MA. São Luís, 2007.

_____. Processo de licenciamento ambiental – n. 02001.007241/2004-37 – proposto pela Companhia Vale do Rio Doce – duplicação da Estrada de Ferro Carajás MA/PA

IBGE. Brasil/Maranhão/São Luís. 2020. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/panorama>. Acesso em: 16 jul. 2021.

IBGE-Cidades. Maranhão/Municípios/Histórico. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=21&search=maranhao>>. Acesso em: 13 out. 2016.

IBRAM – Instituto Brasileiro de Mineração. **Plano de ação para o avanço das mulheres na indústria de mineração**. Brasília: Instituto Brasileiro de Mineração, 2020.

IDESP. **Agricultura e siderurgia numa região de fronteira**: os pequenos produtores rurais face a implantação do polo siderúrgico na Amazônia Oriental brasileira (Relatório de pesquisa, 14). Belém: Instituto de Desenvolvimento Econômico-Social do Pará, 1988.

IMESC - Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos. **Enciclopédia dos Municípios Maranhenses:** região de desenvolvimento da Amazônia Maranhense. v. 6: il; 202 p. São Luís: IMESC, 2020.

_____. **Do caos à lama:** a verdadeira e cruel face do modelo mineral brasileiro. INESC, 2016. Disponível em: <<http://www.inesc.org.br/noticias/noticias-do-inesc/2016/junho/do-caos-a-lama-a-verdadeira-e-cruel-face-do-modelo-mineral-brasileiro>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

INSTITUTO AÇO BRASIL. Instituto Aço Brasil, 2021. *Home page* do Instituto Aço Brasil. Disponível em: <<https://acobrasil.org.br/site>>. Acesso em: 25 mar. 2021.

_____. **Mini Anuário A Siderurgia em Números 2017.** Instituto Aço Brasil: Rio de Janeiro, 2017.

_____. **Mini Anuário A Siderurgia em Números 2018.** Instituto Aço Brasil: Rio de Janeiro, 2018.

_____. **Mini Anuário A Siderurgia em Números 2019.** Instituto Aço Brasil: Rio de Janeiro, 2019.

_____. **Mini Anuário A Siderurgia em Números 2020.** Instituto Aço Brasil: Rio de Janeiro, 2020.

IBRAM – Instituto Brasileiro de Mineração. **Plano de ação para o avanço das mulheres na indústria de mineração.** 1.ed. Brasília, 2020.

Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão. Unidade Vocacional de Açailândia. **Cursos ofertados.** Disponível em: <<http://www.iema.ma.gov.br/unidades-vocacionais/acailandia>>. Acesso em: 24 mar. 2021.

IOS. **Responsabilidade social das empresas siderúrgicas na cadeia produtiva do ferro-gusa na região de carajás:** os produtores de carvão vegetal. Relatório geral. Rio de Janeiro: Instituto Observatório Social (IOS), 2009.

ITAQUI. **Plano mestre do Porto do Itaquí 2018**. Disponível em: https://www.emap.ma.gov.br/_files/arquivos/plano-mestre.pdf

KUBITSCHKE, Juscelino. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. (Coleção Brasil 500 anos - versão PDF). Disponível em: <file:///C:/Users/Eu/Downloads/573889.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2016.

LAZZERI, Thais. A lama que queima: compradora de minério da Vale faz vítimas no interior do Maranhão. **Repórter Brasil**, p. 1, 21/04/2019. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2019/04/a-lama-que-queima-compradora-de-minerio-da-vale-faz-vitimas-no-interior-do-maranhao/> Acessado em: 1/7/2021.

LITTLE, Paul E. **Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil**: por uma antropologia da territorialidade. 2002. Disponível em: http://www.unb.br/ics/dan/serie_antro.htm. Acessado em: 29/8/2007.

LUCCHESI, Fernanda. **Relatório antropológico de identificação do Território Quilombola de Santa Rosa (MA)**. Brasília: Incra, 2008.

MA – Poluição causada por atividade siderúrgica ameaça existência da Comunidade Piquiá de Baixo, em Açailândia. **Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiça e Saúde Ambiental no Brasil. Setembro de 2018**. Disponível em: <<http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/ma-industria-guseira-contaminacao-da-agua-falta-de-seguranca-e-condicoes-impropriass-a-vida-e-a-saude-dos-moradores-do-distrito-industrial-de-pequia-acailandia/>>. Acesso em: 24 mar. 2021.

MANCINI, Roberto Martins; CARNEIRO, Marcelo Sampaio. Desenvolvimento industrial e mercado de trabalho: contestação social e transformações recentes na produção siderúrgica na Amazônia Oriental. **Caderno CRH**, Salvador, v. 31, n. 83, p. 373-387, maio/ago. 2018.

MARANHÃO – CNI – Perfil da indústria nos estados. **Portal da Indústria**. Disponível em: <<https://perfildaindustria.portaldaindustria.com.br/estado/ma>>. Acesso em: 14 dez. 2020.

MARANHÃO (Estado). Diagnóstico do setor mineral do Estado do Maranhão e formulação de plano de ações 2030. Secretaria de Estado de Minas e Energia. São Luís. 2014.

MARINHA DO BRASIL. Folheto n.2: Baía de São Marcos: reconhecimento e demanda. In: MARINHA DO BRASIL. **Carta Náutica 411**, 2007.

MARINHO, Karlene Carvalho. **“Quintal da usina”**: recrutamento de trabalhadores (as) em Timbiras/MA para o trabalho na lavoura de cana em São Paulo. Monografia de conclusão de graduação. São Luís: Curso de Ciências Sociais/UFMA, 2007.

MARTÍNEZ ALIER, Juan. **O ecologismo dos pobres**: conflitos ambientais e linguagem de valoração. Trad. Maurício Waldman. São Paulo: Contexto, 2007.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira**: a degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **O cativoiro da terra**. São Paulo: Livraria Editora de Ciências Humanas/USP, 1979.

MENDES, Rayanne Gonçalves; PEREIRA, Madian de Jesus Frazão (Orientadora). **Abordagem socioantropológica sobre impactos decorrentes da relação mineração/água em comunidades na área da Resex de Tauá-Mirim** (2020). Relatório de Iniciação Científica - Curso de Ciências Sociais (UFMA/PIBIC/FAPEMA) – Universidade Federal do Maranhão.

MENDONÇA, Bartolomeu Rodrigues. **Continuum colonial**: colonialidade (= modernidade): empreendimentos capitalistas, deslocamentos compulsórios e escravos da República no estado do Maranhão, Brasil. 2017. 310f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Maranhão. São Luís.

MINERAÇÃO, Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à. **Boletim digital De Olho na CFEM**. Whatsapp: Açailândia – De Olho na CFEM. 03 fev. 2021. 19:18. Grupo para divulgação de informações a respeito da arrecadação municipal de Açailândia-MA da CFEM.

MONTEIRO, Marcela Teixeira. **Fitorremediação de rejeito contaminado proveniente do Canal do Fundão, na Baía de Guanabara – RJ**. Rio de Janeiro, Tese de Doutorado – COPPE/UFRJ, 2008.

MONTEIRO, Maurílio de Abreu. A siderurgia e a produção de carvão vegetal no corredor da Estrada de Ferro Carajás. *In*: COELHO, M. C. N.; COTA, R. G. (org.). **10 anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA/NAEA, 1997. p 183-222.

MONTEIRO, Maurílio de Abreu. **Siderurgia e carvoejamento na Amazônia**: drenagem energético mineral e pauperização regional. 1996. 206 f. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1996.

_____. **Siderurgia na Amazônia oriental brasileira e a pressão sobre a floresta primária**. 2004. Disponível em: www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT16/gt16_maurilio.pdf. Acessado em: 10/10/2004.

MORAES, Marli Alcântara F. **O tempo dos trabalhadores nos trilhos do capital**: o processo de aceleração temporal na Companhia Vale do Rio Doce/MA. São Luís – MA, 2007.

MOREIRA, Jadeylson F. **Arena, repertórios e ações:** o processo de tentativa de implantação do Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, UFMA, São Luís – MA, 2015.

MOURA, Flávia de Almeida. **Escravos da precisão:** economia familiar e estratégias de sobrevivência de trabalhadores rurais em Codó (MA). São Luís: EDUFMA: 2009.

MRS - Estudos Ambientais Ltda. **Relatório de impacto ambiental do Terminal Portuário de São Luís**, 2014.

OIT. **O custo da coerção.** Relatório Global no seguimento da Declaração da OIT sobre os Direitos e Princípios Fundamentais do Trabalho. Genebra: Organização Internacional do Trabalho (OIT), 2009.

PACS; JNT; FIOCRUZ. **Relatório final Vigilância Popular em Saúde e Ambiente em áreas próximas de complexos siderúrgicos.** Rio de Janeiro: Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul; Rede Justiça nos Trilhos; Fundação Oswaldo Cruz, 2017.

PEDRO, Viviane Vazzi. **“Quem não pode com a formiga não assanha o Cajueiro”:** necropoder, margens e interstícios da judicialização do conflito socioambiental na Comunidade do Cajueiro, em São Luís - MA. 2017. Tese (Ciências Sociais) – Universidade Federal do Maranhão.

PEDRO, Viviane Vazzi; SANT’ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de. “Na lei ou na marra, nós vamos ganhar”: a judicialização como estratégia de confronto político pela defesa do Cajueiro e seu território étnico. *In*: SANT’ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de; TEISSERENC, Maria José da Silva Aquino; BRUSTOLIN, Cíndia. **Desenvolvimento em questão:** projetos desenvolvimentistas, resistências e conflitos socioambientais. São Luís: EDUFMA, 2018. p. 117- 154.

PESTANA, Thiago Vale. **Os impactos socioambientais decorrentes da atividade siderúrgica na comunidade Pequiá de Baixo em Açailândia/MA**. 2013. 133f. Dissertação (Mestrado em Ambiente e Desenvolvimento) – Centro Universitário Univates. Lajeado.

PINHEIRO, Juarez Mota; VENTURI, Luís Antônio Bittar; GALVANI, Emerson. Poluição atmosférica: estudo de caso do Município de São Luís do Maranhão. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 32, p. 808-819, 2020.

PINTO, Lúcio Flávio. Carajás: ontem, hoje e nunca mais? **Revista Não Vale**. São Luís: Justiça nos Trilhos, 2013.

_____. Vale no Sul e no Norte. **Amazônia Real**. Publicado em 13.02.2019. Disponível em <https://amazoniareal.com.br/vale-no-sul-e-no-norte/>. Acessado em: 11/7/2021.

PITOMBEIRA, Karla Suzy Andrade. **O exercício da responsabilidade social empresarial no complexo siderúrgico de Carajás: o caso do Instituto Carvão Cidadão**. São Luís: Curso de Ciências Sociais/UFMA, 2008. Monografia de conclusão de graduação.

PROCESSO de licenciamento ambiental – IBAMA – n. 02001.007241/2004-37 – proposto pela Companhia Vale do Rio Doce – duplicação da Estrada de Ferro Carajás MA/PA.

RODRIGUES, Sávio José Dias. **Quem não tem é escravo de quem tem: migração camponesa e a reprodução do trabalho escravo contemporâneo**. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia. Fortaleza: UFC, 2016.

SACHS, Wolfgang (org.). **Dicionário do desenvolvimento: guia para o conhecimento como poder**. Tradução: Vera Lúcia M. Joscelyne, Susana de Gyalokay e Jaime A. Clasen. Petrópolis: Vozes, 2000.

SAKAMOTO, Leonardo (coord.) **Trabalho escravo no Brasil do século XXI**. Brasília: OIT, 2006.

SANT'ANA JÚNIOR, H.; ALVES, E. de J. Pantoja. *Mining-Railroad-Port: "at the end of the line", a cite in question*, **Vibrant**, v. 14, n. 2, Associação Brasileira de Antropologia, 2017. Disponível em <http://www.vibrant.org.br>

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de. Carajás 30 anos: projetos de desenvolvimento, resistências e mobilizações na Amazônia oriental. **Vias de Fato**, São Luís - MA, p. 6-7, 7 ago. 2013. Disponível em: <http://www.viasdefato.jor.br>. Acesso em: maio de 2021.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de; PEREIRA, Madian de Jesus Frazão; ALVES, Elio de Jesus Pantoja; PEREIRA, Carla Regina Assunção. A Resex de Tauá-Mirim, grandes projetos de desenvolvimento e a resistência socioambiental: introduzindo o debate. In: SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de; PEREIRA, Madian de Jesus Frazão; ALVES, Elio de Jesus Pantoja; PEREIRA, Carla Regina (orgs.). **Ecos dos conflitos socioambientais: a RESEX de Tauá-Mirim**. São Luís: EDUFMA, 2009. p.17-39.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes; ALVES, Elio de Jesus Pantoja; MENDONÇA, Bartolomeu Rodrigues. Projetos de desenvolvimento, impactos sócio-ambientais e a Reserva Extrativista do Taim. **Ciências Humanas em Revista**. Universidade Federal do Maranhão, Centro de Ciências Humanas. São Luís, v. 5, Número Especial, p. 29-40, 2007.

SANT'ANNA, Renata. Populações humanas em unidades de conservação. **Boletim Rede Amazônia**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 1, p. 117-123, 2003.

SANTOS, Murilo (dir.). **A peleja do povo contra o dragão de ferro: Carajás 30 anos**. Filme Documentário, duração 1h10min32seg. São Luís: GEMMA/Cáritas/MST/Fórum Carajás/JnT, 2014.

SANTOS, Rosana de Jesus Diniz. Sai da frente que lá vem o trem da Vale!: violações e ilegalidades na duplicação da Estrada de Ferro Carajás. *In*: CIMI – Conselho Indigenista Missionário. **Relatório Violência contra os Povos Indígenas no Brasil – Dados de 2016**. Brasília: CIMI, 2017.

SCHERER, Elenise (org.). **Questão social na Amazônia**. Manaus: Edua, 2009.

SCOTT, Parry. Descaso planejado: uma interpretação de projetos de barragem a partir da experiência da UHE de Itaparica no rio São Francisco. *In*: ZHOURI, Andréa (org.). **Desenvolvimento, reconhecimento de direitos e conflitos territoriais**. Brasília: ABA, 2012. p. 122-146.

SEABRA, Joana Emmerick. **Antagonismos entre territorialidades na Estrada de Ferro Carajás**: águas, palmeiras-mães e os caminhos de resistência de uma comunidade à cobra de ferro na Baixada Maranhense. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Cartografia Social e Política da Amazônia. Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, MA, 2020.

SICONFI – Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro. **Balanco Anual (QDCC) – Prefeitura de Açailândia-MA**. 2013.

_____. **Balanco Anual (DCA) – Prefeitura de Açailândia-MA**. 2014.

_____. **Balanco Anual (DCA) – Prefeitura de Açailândia-MA**. 2015.

_____. **Balanco Anual (DCA) – Prefeitura de Açailândia-MA**. 2016.

_____. **Balanco Anual (DCA) – Prefeitura de Açailândia-MA**. 2017.

_____. **Balanco Anual (DCA) – Prefeitura de Açailândia-MA**. 2018.

_____. **Balanco Anual (DCA) – Prefeitura de Açailândia-MA**. 2019.

SILVA, Antônio Rafael da. **A colonização agrícola de Buriticupu: a história contada por quem a viveu.** São Luís: EDUFMA, 2015.

SILVA, Sislene. **Relatório sobre a situação dos territórios quilombolas Santa Rosa dos Pretos e Monge Belo.** Disponível em: www.justicanostri-lhos.org. Acesso em: 24 de maio de 2011.

SOARES, Julielli (dir.). **Desenhando um sonho: a história de luta de Piquiá de Baixo.** Filme Documentário, duração 19min15seg. Imperatriz/MA: NICE/UFMA/JnT, 2015.

TEIXEIRA, Raquel Oliveira Santos; ZHOURI, Andréa; MOTTA, Luana Dias. Os estudos de impacto ambiental e a economia de visibilidades do desenvolvimento. **Revista Brasileira de Ciências Sociais – RBCS**, v. 36 n° 105, p. 1-18, 2021.

VALE. **Conheça a história da balzaquiana Estrada de Ferro Carajás, 04/03/2016.** Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/conheca-historia-balzaquiana-estrada-de-ferro-carajas.aspx>>. Acesso em: 13/12/2020.

_____. **Estrada de Ferro Carajás: o caminho onde passa a nossa riqueza.** 2020. Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/pt/initiatives/innovation/carajas-railway/paginas/default.aspx>>. Acesso em: 13/12/2020.

_____. **Formulário 20-F- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2000.** Rio de Janeiro, 2001.

_____. **Formulário 20-F- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2001.** Rio de Janeiro, 2002.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2002. Rio de Janeiro, 2003.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2003. Rio de Janeiro, 2004.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2004. Rio de Janeiro, 2005.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2005. Rio de Janeiro, 2006.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2006. Rio de Janeiro, 2007.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2007. Rio de Janeiro, 2008.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2008. Rio de Janeiro, 2009.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2009. Rio de Janeiro, 2010.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2010. Rio de Janeiro, 2011.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2011. Rio de Janeiro, 2012.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2012. Rio de Janeiro, 2013.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2013. Rio de Janeiro, 2014.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2014. Rio de Janeiro, 2015.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2015. Rio de Janeiro, 2016.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2016. Rio de Janeiro, 2017.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2017. Rio de Janeiro, 2018.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2018. Rio de Janeiro, 2019.

_____. **Formulário 20-F**- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2019. Rio de Janeiro, 2020.

_____. Investimentos da Vale em logística nos últimos 06 anos é de US\$ 9 bi. **Especial Logística**, fev. 2011.

_____. **Produção e vendas da Vale no 4T20 e 2020**, 2021. Disponível em http://www.vale.com/PT/investors/information-market/quarterly-results/Resultados-Trimestrais/20210203%20PREREPORT%204T20_p.pdf. Acessado em: 11/7/2021.

_____. **Projeto Ferro Carajás S11D**: um novo impulso ao desenvolvimento sustentável do Brasil. Vale, 2012.

_____. **Relatório de produção 3T14**, 2014. Disponível em: www.vale.com

_____. **Relatório de sustentabilidade 2007**. Disponível em: <http://www.vale.com/PT/aboutvale/sustainability/links/LinksDownloadsDocuments/relatorio-de-sustentabilidade-vale-2007-reduzido.pdf> Acesso em: 9/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2008**. Disponível em: <http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade-2008.pdf> Acesso em: 10/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2009**. Disponível em: <http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade-2009.pdf> Acesso em: 10/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2010.** Disponível em: http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/Relat%C3%B3rio_Sustentabilidade_Port_2010.pdf Acesso em: 10/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2011.** Disponível em: <http://www.vale.com/PT/aboutvale/sustainability/links/LinksDownloadsDocuments/relatorio-de-sustentabilidade-2011.pdf> Acesso em: 11/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2012.** Disponível em: <http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade-2012.pdf> Acesso em: 12/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2013.** Disponível em: <http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade-2013.pdf> Acesso em: 12/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2014.** Disponível em: <http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade-2014.pdf> Acesso em: 13/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2015.** Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/sustainability/Paginas/default.aspx> Acesso em: 13/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2016.** Disponível em: <http://www.vale.com/PT/investors/information-market/annual-reports/sustainability-reports/Sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade-2016.pdf> Acesso em: 14/7/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2017**. Disponível em: <http://vale.com/rs2017>. Acesso em: 15/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2018**. Disponível em: <http://vale.com/rs2018>. Acesso em: 15/5/2021.

_____. **Relatório de sustentabilidade 2019**. Disponível em: <http://vale.com/rs2019>. Acesso em: 15/5/2021.

VIANA, Fernando Luís E. Indústria siderúrgica. **Caderno Setorial ETENE – Banco do Nordeste**, ano 2, n. 13, p. 1-13, ago. 2017.

VIANA, Marly Vieira. **Qualidade do ar e suas implicações na saúde da comunidade de Vila Maranhão**, São Luís (MA). Dissertação (Mestrado em Saúde e Ambiente) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís. 2015.

Referências na internet

<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/maranhao/acailandia.pdf>. Acesso em: 16/6/2016.

<http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2016/01/ma-e-2-em-resgate-de-trabalhadores-em-situacao-analog-a-escravidao.html>. Acesso em: 5/5/2015.

<http://jornalpequeno.com.br/2016/05/03/mpt-processa-ufma-construtora-e-empresario-por-trabalho-analog-a-escravidao>. Acesso em: 5/5/2016.

<http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/prorrogaao-antecipada-das-ferrovias-da-vale-e-aprovada.aspx>. Acessado em 28/3/2021.

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-07/tcu-autoriza-renovacao-de-concessao-de-estradas-de-ferro-com-vale>. Acesso em 28/3/2021.

<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=147> .Acessado em 20/03/2021.

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/20/internas_economia,829377/stf-nega-cautelar-e-garante-prorrogoes-de-concessoes-ferroviarias.shtml. Acessado em 3/4/2021.

<https://www.ppi.gov.br/efc-efvm>

Atropelamentos EFC: 2010–2020

<https://apublica.org/2019/02/exclusivo-documento-revela-descaso-da-vale-com-o-risco-de-morte-em-ferrovia/> 2019

<https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2019/02/04/lavrador-e-encontrado-morto-na-estrada-de-ferro-carajas-no-maranhao.ghtml> 2019

<http://www.radioetvmaracu.com.br/homem-morre-atropelado-por-locomotiva-na-estrada-de-ferro-carajas-em-alto-alegre-do-pindare/> 2018

<http://nmpsaoluis.com/2018/05/03/trem-da-morte-faz-mais-uma-vitima-no-maranhao-ate-quando-a-vale-seguira-impune/> 2018

<https://www.portalviu.com.br/cidades/ma-mortes-no-acidente-entre-trem-e-caminhao> 2018

<https://racismoambiental.net.br/2017/08/15/idoso-morre-atropelado-pelo-trem-em-acailandia/> 2017

<http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2016/03/operario-morre-em-obra-de-expansao-da-estrada-de-ferro-carajas-no-ma.html> 2016

<http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2015/08/homem-morre-atrope->

lado-por-trem-na-estrada-de-ferro-carajas-no-ma.html

<https://noticiasdeparauapebas.com/homem-morre-atropelado-por-trem-na-estrada-de-ferro-carajas/> 2015

<https://www.cptnacional.org.br/multimedia/12-noticias/conflitos/2799-duas-mortes-sao-registradas-na-estrada-de-ferro-carajas> 2015

<https://www.folhadobico.com.br/conductor-de-veiculo-morre-apos-colidir-com-trem-na-estrada-de-ferro-carajas-no-ma/> 2015

<https://www.cptnacional.org.br/multimedia/12-noticias/conflitos/2222-trem-da-vale-mata-mais-um> 2014

Referências CFEM

Agência Nacional de Mineração:

2019: <https://www.gov.br/anm/pt-br/assuntos/arrecadacao/apuracao-municipios-afetados/2019/valores-distribuicao-mes-2019>

2019: <https://www.gov.br/anm/pt-br/assuntos/arrecadacao/apuracao-municipios-afetados/2019/pagamento-municipios>

2020: <https://www.gov.br/anm/pt-br/assuntos/arrecadacao/apuracao-municipios-afetados/2020/valores-distribuicao-mes-2020>

Portais de transparência

Açailândia: https://www.fenix.com.br/transparencia/v_receitas?cliente=00272

Alto Alegre do Pindaré: <http://www.transparencia.altoalegredopindare.ma.gov.br/>

Anajatuba: http://scpi.anajatuba.ma.gov.br:5656/scpiweb_pmanajatuba/

Arari: http://barrosopttr.dcfiorilli.com.br:2024/SCPIWEB_PMARARI/

Bacabeira: <http://www.transparencia.bacabeira.ma.gov.br/>

Bom jardim: <https://www.bomjardim.ma.gov.br/portal/index.php/portal-da-transparencia>

Bom Jesus das Selvas: <http://bomjesusdasselvas.ma.gov.br/portal/portal-da-transparencia>

Buritcupu: <http://www.transparencia.buritcupu.ma.gov.br/>

Cidelândia: <https://www.governotransparente.com.br/2166489>

Igarapé do Meio: <http://www.igarapedomeio.ma.gov.br/portal/index.php/portal-da-transparencia>

Itapecuru Mirim: <http://www.transparencia.itapecurumirim.ma.gov.br/>

Itinga do Maranhão: <http://itinga.ma.gov.br/portal-transparencia>

Miranda do Norte: <http://mirandadonorte.ma.gov.br/transparencia/>

Monção: <https://www.moncao.ma.gov.br/transparencia/>

Pindaré-mirim: <http://pindaremirim.ma.gov.br/portal/index.php/portal-da-transparencia>

Santa Inês: <http://transparencia.santaines.ma.gov.br:81/transparencia/>

Santa Rita: <http://www.transparencia.santarita.ma.gov.br/>

São Francisco do Brejão: <http://www.transparencia.saofranciscodobrejao.ma.gov.br/>

São Luís: <http://transparencia.saoluis.ma.gov.br/>

São Pedro da Água Branca: <http://www.saopedrodaaguabranca.ma.gov.br/portal-transparencia>

Tufilândia: http://scpi.tufilelandia.ma.gov.br:5656/scpiweb_pmtufilelandia/

Vila Nova dos Martírios: <https://vilanovadosmartirios.ma.gov.br/painel-de-transparencia.html>

Vitória do Mearim: <https://www.vitoriadomearim.ma.gov.br/transparencia>