

OS IMPACTOS DO DESENVOLVIMENTO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS

Luciano Rocha da Penha

Graduado em Geografia e Mestre em Planejamento do Desenvolvimento pela Universidade Federal do Pará – UFPA. Professor Assistente do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Geografia da Universidade Federal do Maranhão – UFMA/Campus de Grajaú.
penhaluciano@hotmail.com

Alexandre Peixoto Faria Nogueira

Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB. Professor Assistente do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas da Universidade Federal do Maranhão – UFMA/Campus de Imperatriz.
alexandrepefn@gmail.com

RESUMO

Com a implantação e desenvolvimento do Projeto Grande Carajás e a construção da Estrada de Ferro Carajás, a população que vive nas cidades e comunidades que margeiam a ferrovia, vêm sofrendo impactos negativos em todos os níveis. Assim, encontra na resistência a forma de afirmarem-se enquanto sujeitos produtores dos seus territórios. Nesse sentido, pretendemos analisar os impactos do modelo de desenvolvimento adotado na região, dando ênfase aos conflitos entre as comunidades e a Vale S.A. passando pelo papel do Estado nessa relação de poder.

Palavras-chave: Desenvolvimento; Mineração; Conflito; Trabalho; Estado.

THE DEVELOPMENT OF IMPACTS ON INFLUENCE AREA OF CARAJÁS RAILROAD

ABSTRACT

With the implementation and development of the Great Carajás Project and construction of the Carajás Railroad, the population living in cities and communities that border the railway, have suffered negative impacts at all levels. So are the resistance way to assert themselves as subjects producers in their territories. We intend to analyze the impacts of the development model adopted in the region, emphasizing the conflicts between communities and Vale S.A. through the state's role in this power relationship.

Keywords: Development; Mining; Conflict; Work; State.

INTRODUÇÃO

Passados 30 anos da implantação do Projeto Grande Carajás (PGC)¹ na Amazônia Oriental, a realidade da população dos municípios dos estados do Maranhão e do Pará atingidos pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)² continuam em situação de extrema pauperização, sendo agravada, principalmente, a partir da duplicação da EFC, em meados de 2010.

Segundo dados do Fórum Carajás (2010), o desemprego é maior nos municípios atravessados pela Ferrovia (taxa de 16,9%) do que a média dos Estados do Maranhão (11,8%) e do Pará (13,7%); 21 dos 27 municípios atravessados pela ferrovia possuem o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) menor que a média dos seus Estados.

O objetivo principal deste artigo é analisar o impacto do modelo de desenvolvimento adotado na região de influência da EFC. A metodologia utilizada foi a análise dos relatórios sobre os conflitos no campo no Brasil da Comissão Pastoral da Terra (CPT) e da Plataforma de Direitos Humanos Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais (DHESCA/Brasil) além de dados e informações fornecidos pela Vale S.A.

A reestruturação produtiva na zona de influência do PGC é marcada pelo aprofundamento da pressão sobre as riquezas naturais, a organização das grandes empresas em consócio, em particular para a construção de hidrelétricas. No Maranhão, Pará e Tocantins, surgiram inúmeras frentes de extrativismo mineral. No Pará há registros da amplificação do extrativismo que ultrapassa a celebrada mina de Carajás (FÓRUM CARAJÁS, 2010).

A oeste do Pará o município de Juruti acaba de entrar no clube dos municípios minerários. Em Juruti a empresa estadunidense, Alcoa explora bauxita. Matéria prima para a produção de alumínio. Já no sudeste a Vale iniciou a exploração de cobre no município Canaã dos Carajás, e outros minérios em São Félix do Xingu, Xinguará, Ourilândia do Norte e tantos outros. No município de Barcarena as fábricas de produção

¹ O Projeto Grande Carajás, foi um mega empreendimento liderado pelo governo federal no início da década de 1980, com o objetivo central de extrair os minérios descobertos na Serra dos Carajás, estado do Pará. Além da extração e processamento mineralógico, incluí-se projetos agropecuários e de reflorestamento de eucalipto, dentre outros. Um dos principais objetivos do projeto consistiu em atrair investimentos estrangeiros para a Amazônia Oriental (SANTOS, 2010).

É importante ressaltar que, oficialmente, o PGC foi extinto em 1992 durante o governo de Fernando Collor de Mello. No entanto, o PGC acabou apenas no campo legal, pois, o projeto enquanto ideia foi realizado, foram implementadas iniciativas econômicas em todas as áreas que compõem o então PGC.

² A CVRD, a partir de 2007, passou a ser denominada Vale S.A. Tal mudança se deu após a incorporação da maior mineradora de níquel do mundo, a canadense Inco, em outubro de 2006.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

de alumina e alumínio da Vale passam por uma ampliação da produção, que dialoga com o aumento da produção de energia da hidrelétrica de Tucuruí e a construção de outras usinas hidrelétricas e mesmo termoelétrica. A energia é o principal insumo das empresas de eletro-intensivo, como as de produção de alumínio (FÓRUM CARAJÁS, 2010).

Ainda segundo o Fórum Carajás (2010), a construção de termoelétrica no município de Açailândia, oeste do Maranhão, a presença da empresa Suzano Celulose, a construção da Ferrovia Norte Sul, bem como a construção da Hidrelétrica de Estreito constituem elementos recentes que reconfiguram a paisagem física, econômica e humana da região. Assim como em São Luís, capital do Maranhão, os portos experimentam uma ampliação.

Valverde (1989) afirma que o PGC é a destruição da vida a partir das formas de uso do território. Ao longo da EFC esse autor preocupa-se com a construção das usinas siderúrgicas à base de carvão vegetal e conclui que a destruição dos camponeses e pequenos extrativistas é inevitável pelas ações da CVRD tanto no Pará, como no Maranhão.

Para melhor compreender a amplitude do Programa Grande Carajás, podemos observar a Figura 01:

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira



Figura 1 – Complexo Minerador de Carajás e o Projeto Ferro Carajás S11D
 Fonte: Vale S.A. Org.: FAUSTINO & FURTADO (2013, p. 26).

Observa-se na **Figura 1** que o PGC tem como base o Complexo Minerador de Carajás, localizado na cidade de Paraupébas/PA; o Projeto de Ferro Carajás (S11D), em processo de construção no município de Canaã dos Carajás/PA; e a Estrada de Ferro Carajás que, com seus 892 Km, corta os estados do Pará e Maranhão levando os minérios desde as minas ao Porto da Ponta da Madeira em São Luís, um dos maiores terminais do mundo para escoamento de minério de ferro.

Atualmente, há dois grandes projetos da Vale na região, o primeiro é a mina S11D com investimentos de US\$ 19,67 bilhões dos quais, US\$ 8,09 bilhões serão para instalação da nova mina e usina, US\$ 11, 58 bilhões destinados à infraestrutura logística, em especial na construção do Ramal Ferroviário Sudeste do Pará, como apresenta a Figura 01. Este

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

investimento, com capacidade produtiva de 90 milhões de toneladas métricas por ano (mtpa) de minério de ferro, fará com que o total da produção passe de 140 mtpa para 230 mtpa (VALE 2013).

O segundo grande projeto, refere-se à duplicação de 115 Km da EFC³ prevendo aumentar a capacidade de transporte e escoamento das minas Carajás. Com o aumento na capacidade de transporte do minério de ferro ao terminal Marítimo de Ponta da Madeira, a Vale S.A. construirá, como parte deste projeto, o quarto píer⁴.

É a partir dessa nova estruturação na produção da Vale S.A. que desenvolvem os conflitos com as comunidades localizadas na zona de influência da EFC.

O ESTADO E A VALE: uma relação perversa para a classe trabalhadora e a iminência dos conflitos

Monteiro (2005) ao fazer um balanço da exploração mineral na Amazônia, mostra que com o fim do Regime Militar brasileiro e no bojo da Reforma do Estado, o Governo Federal continuou desenvolvendo e implementando grandes obras no sentido de ampliar os volumes de exportação, mesmo à custa de grandes impactos ambientais e sociais negativos.

Para a efetivação do PGC, na década de 1980, o governo federal recorreu a altos empréstimos em instituições financeiras tanto nacionais, quanto estrangeiras. Tal investimento priorizava a construção de infraestrutura básica: rodovias e ferrovia, como também a reforma de portos e aeroportos. Segundo Cota (1984), inicialmente foram destinados mais de US\$ 60 bilhões para a região da Amazônia Oriental.

O Estado, em seu envolvimento com a implementação do Projeto Grande Carajás, assumiu todo o ônus da implantação da infraestrutura energética (Hidroelétrica de Tucuruí); de transporte (Porto de Vila do Conde, Porto da Ponta da Madeira, Porto do Itaqui, Ferrovia Carajás - Ponta da Madeira, Eclusas de Tucuruí), construção da Transamazônica, manutenção das rodovias federais que assistem a região, tal como a rodovia Belém-Brasília (BR-010).

³ Atualmente, a EFC passa por 27 municípios, 28 Unidades de Conservação e atravessa diretamente mais de 100 comunidades quilombolas e indígenas no Pará e no Maranhão, além de abranger 86 comunidades quilombolas na sua área de influência direta ou indireta (FAUSTINO; FURTADO, 2013).

⁴ Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/railways/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 19 de Ago. 2014.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

Em 1997, com a privatização da CVRD pelo Governo de Fernando Henrique Cardoso, a exploração da Mina de Ferro Carajás teve um aumento devido à duplicação do Porto de Itaqui em São Luís (MA) e da EFC.

As políticas territoriais dos governos de Fernando Henrique Cardoso (Avança Brasil e Brasil Em Ação) e de Luiz Inácio Lula da Silva (Programa de Aceleração do Crescimento – PAC) facilitaram a circulação do capital para a Vale S.A e para as Empresas Terceirizadas prestadoras de serviços para mesma.

Dando continuidade às políticas de favorecimento à Vale S.A., o atual governo implementa o chamado PAC 2, que deu condições/incentivos para a Vale S.A. ampliar o Porto de Itaqui e realizar a duplicação da EFC. Podemos afirmar que um dos principais objetivos dessas políticas foi a ampliação dos corredores de exportação, não só do minério como também da soja. (MONTEIRO; COELHO; BARBOSA, 2011). Portanto, essas políticas territoriais de Estado somadas as ações da CVRD, foram fundamentais para o agravamento do processo de pauperização das comunidades dos municípios paraenses e maranhenses.

Com a duplicação da EFC, o aprofundamento dos conflitos entre a Vale S.A e as comunidades atingidas seguem, paralelamente, ao aumento das exportações das principais *commodities* da região (ferro-gusa, minério de ferro, alumínio e soja, nessa ordem). Para exemplificar a realidade da população atingida pela EFC, no estado do Maranhão, segundo dados divulgados pelo IBGE (2011), dos 6,5 milhões de habitantes, 25,7% vivem abaixo da linha da miséria.

Um dos diferentes instrumentos utilizado pelo Estado para incentivar a mineração no país é o Plano Nacional de Mineração (PNM), apresentado pelo Projeto de Lei 5.807/2013 no dia 18 de junho de 2013 pelo Ministério de Minas e energia (MME). O PNM prevê um crescimento de até cinco vezes da produção mineral até 2030 e um investimento público e privado da ordem de US\$ 350 bilhões em pesquisa mineral, mineração, transformação mineral e infraestrutura logística (BRASIL, 2011). Segundo Faustino e Furtado (2013), um dos grandes apoiadores e financiadores deste processo é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com o maior empréstimo deste banco no ano de 2012, um montante de R\$ 3.882 bilhões.

A grande característica desses projetos é a disputa por território, havendo aí uma relação explícita entre a implantação dos grandes projetos na região e a violência no campo, dado a reconcentração fundiária que acontece com a implantação desses empreendimentos.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

A violência no campo, na região do PGC se dá desde o início da sua implementação, pois como afirma Hall (1991, p. 145):

Muito embora o Programa Grande Carajás esteja ainda em seu estágio relativamente inicial, os primeiros sinais indicam que a política adotada e as medidas específicas implementadas já fizeram suas vítimas. Os níveis de violência no campo têm aumentado dramaticamente na Amazônia Oriental, paralelamente à luta pelo acesso à terra. O Programa Grande Carajás tem intensificado a pressão sobre a terra, continuando a tendência estabelecida na Amazônia desde os anos 60, encorajada pelos expressivos subsídios oficiais concedidos pela SUDAM para a criação de pastos e fazenda de gado. (p. 145).

Tal violência se perpetua até os dias atuais. Em 2012, segundo dados da Comissão Pastoral da Terra (CPT, 2013), 816 conflitos de terra foram registrados, 36 envolvem a indústria de mineração, afetando 3.705 famílias. Dos 36 casos, 24 ocorreram no Maranhão, afetando 1.653 famílias, em decorrência da duplicação da EFC.

Ainda segundo dados da CPT, no ano de 2013, no Pará, houve 89 ocorrências, abrangendo 8.836 famílias que, desse total, 217 foram expulsas de suas terras e 710 despejadas, equivalendo um aumento de 274% nos despejos em relação a 2012. No Maranhão houve 152 ocorrências, abrangendo 7.746 famílias que dessas, 62 foram expulsas e 358 despejadas.

Este aumento da violência na região de influência da EFC é retratado por Santos, Braga e Plans (2014, p. 85):

No Maranhão, jagunços armados com pistolas e escopetas mandaram tratoristas derrubar casas, currais e até a capela da comunidade de Tiúba, zona rural de Chapadinha, em outubro. Fazendeiros abriram fogo contra acampamento do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) no sul do Pará, entre Parauapebas e Curionópolis, na rodovia PA-250.

Sobre as consequências do cenário conflituoso na área do PGC, Hall (1991) afirma que:

O aumento da violência rural e da concentração fundiária na área do PGC tem também, contribuído para a deteriorização da segurança alimentar da região; tal fato se deve a duas razões principais. Primeiramente, o esmagamento generalizado da agricultura camponesa por interesses comerciais especulativos, uma tradição perpetuada pelo PGC, está reduzido gradativamente a proporção de terras disponíveis aos pequenos produtores, na medida em que os pecuaristas, empresas madeireiras e mineradoras fortalecem suas presenças na região, alterando, assim os padrões de cultivo e de utilização da terra. A gama de incentivos fiscais e outros disponíveis aos grandes latifundiários bem como aos produtores individuais e exportadores agrícolas, aliada á forte discriminação anticamponesa refletida na política agrícola brasileira (como se verifica na distribuição do crédito subsidiado),

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

tornam a sobrevivência econômica das pequenas unidades produtoras extremamente difícil (HALL, 1991, p. 150-151).

A questão é que tanto o capital internacional quanto o Estado se comportam como se essas regiões representassem áreas de “vazios demográficos” para as quais se faria necessário levar o desenvolvimento. No entanto, tal argumento não se valida, levando ao conflito por terra na região, tendo as grandes empresas e corporações nacionais e internacionais por um lado, e, por outro, os camponeses, quilombolas, agroextrativistas, ribeirinhas e indígenas.

Loureiro (1992) ao fazer o balanço das ações do Estado sobre a Amazônia, afirma que as obras de infraestrutura e de funcionamento nos espaços ao entorno e de influência do PGC, levaram ao acirramento dos conflitos entre Estado, grandes empresas, grandes fazendeiros, índios, camponeses e comunidades negras.

Grupos indígenas dos estados do Maranhão, Pará e Tocantins, sofreram através da grilagem promovida pelo mercado de terras motivado pela abertura de rodovias, pela construção da EFC, como a venda das terras para as empresas siderúrgicas, carvoeiras, hidrelétricas e de abastecimento pelo setor terciário. Houve pressão sobre os territórios indígenas pela então CVRD, Eletronorte, Grandes Fazendeiros e pelas Grandes Empresas subsidiadas pela Superintendência para Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) para implantarem a pecuária intensiva, com também por parte das grandes empresas carvoeiras e das madeireiras. Dessa forma, grandes conflitos foram travados, mesmo com a intervenção da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

Ainda segundo a autora, os conflitos envolvendo comunidades quilombolas foram mais intensos no município de Oriximiná, no estado do Pará, quando da atuação da empresa Mineração Rio do Norte (MRN) por meio da exploração de bauxita no rio Trombetas. Além a MRN, a Alcoa, empresa norte-americana, passou a atuar juntamente com a MRN despejando metais pesados ao longo do rio e poluindo e, portanto, impactando o habitat das comunidades negras através da pesca e das outras formas de uso desse rio. A pressão e interesses pelas áreas das comunidades eram imensos, principalmente porque suas terras não eram demarcadas. Por mais que Oriximiná localiza-se distante da atuação da CVRD, a MRN e a Alcoa faziam e fazem parte da cadeia produtiva industrial do capital da mineração.

Já sobre os conflitos que compreendem os camponeses, a autora afirma que foram relações mais complexas, pois, além das populações nativas da Amazônia, as grandes

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

migrações e os subsídios estatais para empresas tanto nacionais, quanto estrangeiras, fizeram acirrar os conflitos por terra, que vão desde a grilagem à expropriação.

Desde os anos de 1960, a área situada ao longo da Rodovia Belém-Brasília, principalmente nas proximidades da cidade de Imperatriz/MA, estava ocupada tradicionalmente por pequenos produtores de arroz e outros gêneros típicos da agricultura de autoconsumo. O embate desses agricultores com os novos empreendimentos agropecuários e madeireiros os colocava diante de duas opções, ou resistiam à expulsão da terra via conflito, ou penetravam mais fortemente em direção ao interior da Amazônia, ocupando as terras mais próximas dos rios Araguaia e Tocantins (LOUREIRO, 1992).⁵

Valverde (1989) analisa as dimensões ambiental e social sobre as consequências do PGC. Quanto à ambiental, cita a queima de carvão como indicador, argumentando que:

[...] Além da falta de recursos hídricos, o PGC está contribuindo para agravar fortemente o problema da poluição ambiental: Parauapebas está situado exatamente no sopé da serra dos Carajás, onde durante as invasões de massas frias, no semestre de inverno, ocorrem inversões de temperatura. Já na curta viagem de reconhecimento, realizada por uma equipe técnica, em outubro de 1985, foi possível comprovar esse fenômeno, pela ocorrência de denso nevoeiro. Nessas oportunidades, o ar úmido, pesado, fica aprisionado, sem subir, durante vários dias. Impregnado de fuligem, ele formará o “smog” que, além de prejudicar a saúde da população local, irá anular grande parte do esforço promovido pela Cia. Vale do Rio Doce para preservar as condições ambientais. (p. 31).

No trecho acima, pode-se inferir que além da poluição, está explícito o desmatamento. Na verdade, a atividade carvoeira para abastecer as máquinas da Vale S.A. provoca as consequências descritas pelo autor.

Com relação à dimensão social, o autor refere-se aos conflitos fundiários gerados por outros programas relacionados ao PGC, como os agropecuários. Tais projetos foram subsidiados por meio dos incentivos fiscais concedidos pela SUDAM. Lembrando que esse é o período do regime civil-militar e contava com a atuação de órgãos repressores como o Serviço Nacional de Informação (SNI). Valverde (1989) argumenta que:

Os fatos de história recente ocorridos na região do Projeto Ferro Carajás indicam que, se houve um propósito deliberado do SNI de sufocar a luta social desviando o interesse dos camponeses pobres da região para outros ideais que não o de conseguir terra para cultivar, ele atingiu seus objetivos, pelo menos durante uns dez anos. (VALVERDE, 1989, p. 133).

⁵ A autora mostra a relação entre as temporalidades, causas dos conflitos e alguns motivos para as migrações. Como nesse artigo o estudo das migrações não faz parte dos objetivos, menciona-se apenas para efeito de ilustração para compreender a gênese dos impactos do PGC e da EFC para o Pará e Maranhão.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

Na verdade, a previsão do autor concretizou-se em parte, uma vez que “pelo menos durante uns dez anos” não foram eles ainda são fortes. No caso, a luta pela terra persiste no espaço ao entorno da EFC⁶.

O TREM QUE LEVA CONFLITOS

A existência de conflitos na região de influência da EFC data desde seu início, em 1985, tendo agravado, principalmente, nos últimos anos, com a duplicação da ferrovia.

Os impactos são das mais diversas naturezas, que vão desde danificação da estrutura das casas, atropelamento de animais, de pessoas, poluição pelo minério de ferro transportado, ameaças, desapropriações e até mesmo assassinatos.

Em toda área da EFC existem 152 comunidades prejudicadas, onde há projetos de assentamentos, vilas, comunidades quilombolas, bairros e povoados. A seguir, trataremos de quatro casos conflituosos, sendo dois no Pará e dois no Maranhão:

1) Localizado no município de Marabá/PA, o assentamento de Alzira Mutran, criado em 1997 e regularizado em 2011, é o núcleo urbano que tem o maior número de pessoas vivendo perto da EFC. O assentamento tem sido impactado pela ferrovia, primeiramente, a partir do aumento da quantidade de vagões, que passou de 80 para 330 e agora, com a sua duplicação, enfrenta o problema da remoção de moradores.

Sobre os impactos da EFC em Alzira Mutran, Faustino e Furtado (2013, p. 62) afirmam que:

[...] incluem poluição sonora, do solo, da água e do ar, enchentes e acidentes nos trilhos. A poluição - do solo, da água e do ar - é resultado das partículas de minério de ferro que caem dos trens, cujos contêineres trafegam abertos e abarrotados. Essa situação tem causado novos problemas de saúde na população, como doenças pulmonares, nos olhos e na pele. As enchentes ocorrem porque as aberturas e tubulações existentes na ferrovia para o escoamento da água são inadequadas para o grande volume de água acumulado no período chuvoso, o que aumenta o nível de água dos igarapés.

Ainda segundo a autora, com a duplicação da EFC, as denúncias de violações multiplicaram. Uma das principais questões refere-se ao fato de existirem famílias vivendo dentro da área de contenção, ou seja, área de propriedade da União destinada à segurança

⁶ Para conhecer todos os conflitos envolvendo as comunidades cortadas pela EFC, ver: <<http://www.justicanostrilhos.org/Mapa-das-comunidades>>.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

da comunidade e operação ferroviária (40m de faixa de domínio, 15m de faixa de segurança, 15m de faixa *non edificandi*).

2) Situado à 16 km da cidade de Marabá/PA, o assentamento Belo Vale passa por um conflito de terra, no mínimo estranho, pois em vista da instalação da siderúrgica Aços Laminados do Pará (ALPA), o estado decretou sua desapropriação. Os moradores não se conformaram com esse decreto. Houve críticas a respeito da postura do Estado em apoio a esse empreendimento. E também críticas a respeito da desapropriação estadual de um projeto de assentamento federal⁷.

3) A comunidade de Nova Vida conta com aproximadamente 175 famílias, localiza-se no município de Bom Jesus das Selvas/MA. Esta comunidade vive cercada pela BR 222, a EFC e uma estrada construída pela Vale S.A. As denúncias envolvem impactos desde a construção da EFC, da sua operação e das obras da duplicação, que vão desde a remoção do cemitério da comunidade na época da construção da EFC; Remoção de famílias; atropelamentos, com morte, de pessoas e de animais; aterro de igarapés; a falta de espaço para prática de agricultura; entre outros (FAUSTINO; FURTADO, 2013).

Com as obras da duplicação, os principais impactos que afetarão os moradores incluem o risco de remoção de famílias e a perda de renda.

4) Localizada na cidade de Açailândia/MA, Piquiá de Baixo foi um dos primeiros bairros construídos na cidade, no anos de 1970. Atualmente, faz parte da zona rural do município e abrange 300 famílias. Ele também é conhecido como “Cubatão da Amazônia”, pelo seu alto nível de poluição.

Exemplificando os impactos da EFC no Piquiá de Baixo, o presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Açailândia e também morador, nos coloca que:

Logo chegou a estrada de Ferro do Carajás, a BR-222 aqui não era trafegada, era estrada carroçal. Depois que a BR-222 passou aqui dentro do povoado, e aí foi chegando os empreendimentos, os latifundiários, por último agora chegou a Vale com o plantio de eucalipto. Essa empresa aí, realmente quem domina isso aí é a Vale, e aí o pessoal foram comprando as terras, os grandes fazendeiros foram juntando as terras dos pequenos e juntando, e juntando, e hoje pra resumir mais ou menos, o que deve ser dito mais umas coisas ainda, que nó se quer tirar um sustento, que nós somos descendente de lavrador, tem que andar 200Km pra fazer uma rocinha. (...) Aqui nós tinha quintal grande, tem até hoje aí, nós plantava banana, nós criava galinha caipira, tinha ovos, pra você se alimentare pra vender algum, nós tinha canteiro de cebola, horta,

⁷ Disponível em: <<http://www.justicanostrilhos.org/P-A-Belo-Vale-Maraba>>. Acessado em: 19/09/2014.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

nós plantava pimentão, alface, tudo dava aqui na beira do brejo, terra fértil, terra boa. Cheguei a ter aqui uns oito pés de coco. E hoje tá tudo morto. (...) E hoje nós perdeu todo esse direito de ter essas coisas.⁸

Toda a produção de Carajás passa por Piquiá. Um trem passa atrás do povoado a cada 20 minutos e buzina, inclusive de madrugada. De todo o minério extraído, 7% é vendido para as indústrias guseiras instaladas no pólo industrial de Açailândia, e o restante, 93%, segue direto para o porto de São Luís. A produção de ferro gusa em Açailândia representa 11% da produção brasileira de gusa. Ela é cercada por um anel de ferro. Atrás das casas, ficam as propriedades das indústrias de ferro gusa, a Viena Siderúrgica S/A e a Gusa Nordeste S/A.

Como podemos observar nos quatro exemplos acima, os impactos da EFC nas comunidades são dos mais variados, mas com algo em comum: o apoio do Estado para com as empresas, dando-lhes todo o aparato legal para a concretização dos empreendimentos em prol do dito desenvolvimento.

Em resposta, os sujeitos que compõem as áreas atingidas pela EFC se organizam e lutam contra essa política de desenvolvimento. Essas lutas vêm, principalmente, com a ação de cobrança de reparos e indenizações por parte da Vale S.A.

Esses sujeitos são assistidos por uma rede de movimentos que dão apoio político e jurídico, principalmente a CPT, o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) e a Justiça nos Trilhos. As ações da população atingida pela EFC, também se dá das mais diversas formas, desde passeatas pelas ruas dos municípios, até o fechamento da ferrovia. Assim, a resistência se transforma em única saída para esses sujeitos que, diante desse modelo econômico, se vêm lutando contra empresas e Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a retórica do desenvolvimento da região considerada atrasada sob a perspectiva da modernização capitalista, o então PGC constituía uma articulação de várias iniciativas produtivas, especialmente do capital internacional.

Podemos considerar que o modelo de desenvolvimento adotado pelo Estado na região de influência da EFC, vem favorecendo a reprodução ampliada do capital em detrimento à vida da população das comunidades atingidas pela ferrovia da Vale.

⁸ Entrevista disponível em: ALMEIDA, Desni Lopes. Os Trilhos do Desenvolvimento no Maranhão Conflitos e Contrastes: o caso de Piquiá de Baixo, Açailândia/MA. Dissertação (Mestrado) - PGDSR, Universidade Estadual do Maranhão, 2012.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

Assim, o atual cenário para Vale S.A. é extremamente positivo, o que leva a um processo de acumulação de capital em níveis astronômicos. Já as populações atingidas ao longo da EFC sobrevivem em condições precárias, com um cenário negativo, de destruição e de incertezas, onde a única certeza é a resistência e a luta cotidiana.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Maranhão. Ministério Público do Estado do Maranhão. 2ª Promotoria de Justiça do Maranhão. **Portaria nº 01/2011-2aPJAÇAI**. Açailândia, 2011.

CANUTO, Antonio, LUZ, Cássia Regina da Silva e LAZZARIN, Flávio (Coord.). **Conflitos no Campo – Brasil 2013**. Goiânia: CPT – Nacional, 2014.

COTA, Raimundo Garcia. **Carajás: a invasão desarmada**. Petrópolis: Vozes, 1984.

FAUSTINO, Cristiane; FURTADO, Fabrina. **Mineração e violações de direitos: o Projeto de Ferro Carajás S11D, da Vale S.A.** Açailândia: DHESCA/Brasil, 2013.

FÓRUM CARAJÁS. **Mineração na Amazônia: Estado, Empresas e Movimentos Sociais**. São Luís: Fórum Carajás, 2010.

HALL, Antony. A crise agrária na Amazônia. In: HÉBETTE, Jean. (Org.) **O cerco está se fechando: o impacto do grande capital na Amazônia**. Petrópolis: Vozes; Rio de Janeiro: FASE; Belém: NAEA, 1991, p. 144-162.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. Conflito de terra. In: _____. **Amazônia: estado, homem e natureza**. Belém: CEJUP, 1992, p. 217-244.

MONTEIRO, Maurílio de Abreu. Meio Século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 53, 2005.

MONTEIRO, Maurílio de Abreu.; COELHO, Maria Célia Nunes.; BARBOSA, Stêvão José da Silva. Fronteira urbana, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia brasileira. **GEOgraphia**, Niterói, v. 13, n. 26, 2011.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. A expropriação dos recursos minerais e a meta do grande capital. In: _____. **Amazônia: monopólio, expropriação e conflitos**. Campinas, SP: Papyrus, 1987.

SANTOS, Inaldo Vieira dos, BRAGA, Darlene e PLANS, Josep Iborra. Conflitos e Violência na Amazônia Legal. In: CANUTO, Antonio; LUZ, Cássia Regina da Silva; LAZZARIN, Flávio (Coord.). **Conflitos no Campo – Brasil 2013**. Goiânia: CPT-Nacional, 2014.

SANTOS, Raimundo Lima dos. O projeto Grande Carajás - PGC e algumas consequências regionais. **Revista Eletrônica Boletim do TEMPO**, Rio de Janeiro, ano 5, n. 7, 2010.

Os impactos do desenvolvimento na área de influência da estrada de Ferro Carajás
Luciano Rocha da Penha; Alexandre Peixoto Faria Nogueira

VALE. **Projeto Ferro Carajás**: um novo impulso ao desenvolvimento sustentável no Brasil. 2013. Disponível em <<http://www.vale.com/brasil/PT/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 19 ago. 2014.

VALVERDE, Orlando. **Grande Carajás**: planejamento da destruição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, Universidade de São Paulo e Fundação Universidade de Brasília, 1989.

Recebido para publicação em 12/01/2015

Aceito para publicação em 10/04/2015