

Trilhos da Vida



Texto Karla Maria Fotos: Felipe Laroza, especial do Maranhão *

Estrada de Ferro Carajás (EFC), quilômetro 124, ao sul do Maranhão. Clima seco e quente, temperatura de 37°C. No varal, roupas secam rapidamente. No quintal à margem da ferrovia, o pescador sem peixe observa a passagem do trem carregado de minério, que, há 30 anos, faz parte do horizonte, e poucas são as perspectivas para a comunidade. Estamos no Cariongo 3, em Miranda do Norte, uma

das cem comunidades das 27 cidades cortadas pelo trem da Vale S.A., que transporta, além de minério de ferro, manganês, cobre ou ouro, da Serra dos Carajás, em Parauapebas (PA), até o litoral maranhense e dali para a China, um dos principais importadores.

Às margens da ferrovia, há pó, rachaduras nas casas, barulho, desolação e lágrimas. “Perdi meu irmão por causa deste trem. Ele foi atropel-

lado, levaram o corpo dele sem me comunicar. É muita dor e convivo com ela a cada vez que este trem atravessa meus olhos”, diz a irmã de uma vítima, Maria da Luz. Segundo dados da Rede Justiça nos Trilhos, Organização Não governamental (ONG) que acompanha os impactos da mineração na região, a cada três meses, em média, duas pessoas morrem atropeladas pelos trens.



No sul do Maranhão um trem corta o estado levando o minério de ferro, uma *commodity* que garante a balança comercial do País e deixa para trás...



O trem da Vale, com seus 330 vagões, atravessa 27 municípios, corta e causa impactos em terras indígenas, vilas, povoados, assentamentos de reforma agrária, quilombos e 22 unidades de conservação



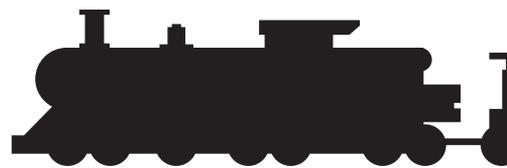
Em relatório de dezembro de 2015, elaborado por assistente social da Procuradoria da República no Maranhão (PR/MA), foi constatada a necessidade de serem adotados pela Vale S.A. mecanismos de proteção para prevenir acidentes. Ainda de acordo com o relatório, “o fato de a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) concluir pela segurança nas vias, apesar de registros de acidentes com morte e reiteradas reclamações e notícias de fatos graves (...) pode se configurar como omissão por parte da Agência Reguladora em questão”, aponta o relatório. O Ministério Público Federal no

Maranhão (MPF/MA) já propôs ação civil pública, com pedido de liminar, contra a Vale S.A. e por problemas decorrentes da operação da EFC, que não oferece condições mínimas de segurança nos pontos de travessia de pedestres.

O trem de 330 vagões, 3,3 quilômetros de extensão, com capacidade de transportar 33 mil toneladas de minério de ferro de uma só vez, percorre os 892 quilômetros de ferrovia. Corta terras indígenas, vilas, povoados, assentamentos de reforma agrária, quilombos e 22 unidades de conservação. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, In-

dústria e Comércio Exterior (Mdic), divulgados em janeiro deste ano, a multinacional exportou o equivalente a 11,25 bilhões de dólares no ano passado, o que representa uma participação de 5,9% no total das vendas do Brasil para o exterior.

“Tenho a impressão de que (a Vale) traz mais problemas do que soluções”, avalia o arcebispo de São Luís, dom José Belisário da Silva, pois reconhece que a própria Igreja ainda não tomou uma postura pública acerca do tema. “Progressivamente nós também fomos tomando cons-





ciência, e aí surge o movimento Justiça nos Trilhos, que chama a atenção para essa situação, a de que a Estrada de Ferro traz tantos problemas para nós”, conclui.

O sociólogo e professor, coordenador do Programa de Pós-Graduação de Ciências, da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), e pesquisador há décadas sobre a mineração na região, Marcelo Sampaio Carneiro, avalia a situação: “Do ponto de vista de agregação de valor, de geração de emprego e renda para os estados do Pará e do Maranhão, para os municípios que são atravessados pela ferrovia, fica muito pouco. O que fica é um conjunto de impactos”.

Carneiro acredita que a tendência dos impactos da ferrovia na vida das populações é piorar, tendo em vista que segue a duplicação da EFC, que deve entrar em operação no segundo semestre de 2016. Circulam, hoje, 56 composições simultaneamente. São trens de minério, de carga geral e de passageiros. Com a duplicação, será possível aumentar a circulação para 69 composições simultâneas.

“Ao que a gente assiste hoje é um pouco a conclusão desse processo (*de*

expansão) e o que ocorre em Carajás está extremamente vinculado ao que acontece à economia chinesa”, analisa o pesquisador Carneiro, apontando uma preocupação: “O minério de ferro é um bem finito, não é renovável. Na escala que ele vem sendo explorado, o tempo de duração da jazida vai se exaurir, e a questão que se coloca é a de que, ao final do período, qual tipo de atividade econômica você terá para essa região?”.

A ferrovia foi construída no início dos anos 1980, durante o governo de João Figueiredo, último presidente da ditadura militar, e começou a operar em 1986, na transição democrática do País. À época, a Companhia Vale do Rio Doce era estatal e contava com um fundo de exaustão que existia para amparar os municípios impactados pela exploração mineral, quando a atividade exploratória fosse finalizada. Com a privatização, em 1997, o fundo foi extinguido.



3,3 quilômetros de extensão

330 vagões

33 mil toneladas em uma viagem

892 quilômetros de ferrovia

22 unidades de conservação são cruzadas





Direito ancestral à terra

Do Povoado Cariongo 3, em Miranda do Norte, seguimos para Itapecuru Mirim, a 114 quilômetros de São Luís. Ali encontramos Anacleta Pires de Almeida, com seus 49 anos. Nasceu e vive no Quilombo de Santa Rosa dos Pretos, um território formado por 14 quilombos e atravessado pelas BR-135 e EFC. A conversa seguiu na varanda da casa, entre as buzinas e a poluição da rodovia, a cerca de 30 metros dos carros. Anacleta conta que com as obras da EFC, já na década

de 1980, observou a mudança na região. Quando jovem, pelas mãos do pai, Libânio Pires, hoje com 78 anos, pescava com a família para a subsistência. “A pesca era em abundância e não tínhamos doenças”, recorda Anacleta, ao falar das exposições a que estão submetidos hoje.

Para a duplicação da ferrovia, a Vale S.A. incorporou uma faixa de território de 40 metros de cada lado da EFC dos territórios quilombolas. A empresa solicitou junto ao

Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) a impugnação administrativa dos relatórios de identificação das comunidades Santa Rosa dos Pretos e Monge Belo.

“Nós sempre pedimos respeito em relação ao território. Nós conhecemos todos os nossos limites e as nossas terras foram invadidas. Mas a Vale não nos respeitou, não respeita”, afirma Anacleta. Enquanto esperam pela titulação definitiva, os moradores de Santa Rosa dos Pretos veem suas ter-



No Quilombo Santa Rosa dos Pretos, as casinhas são de alvenaria e sapê; as crianças se espalham pelo terreno, e o campinho improvisado torna-se o lazer principal da molecada

ras serem invadidas por grileiros que lhes deixam cada vez menos espaço para que desenvolvam atividades agrícolas e também para suas manifestações culturais.





Dona Lucia Maria Moraes e Roseane Mendes Cardoso são duas defensoras do meio ambiente e defendem um modo sustentável e menos predatório de desenvolvimento para a região

Direito de pescar

Em Sítio do Meio, encontramos Roseane Mendes Cardoso e sua família. Ela é pescadora, completou o Ensino Médio e pensa em fazer faculdade de Pedagogia da Terra, algo ligado à agricultura, para defender aquilo que a natureza lhe deu. Seu povoado está localizado a 13 quilômetros da BR-135, zona rural do município de Santa Rita.

“Hoje o principal problema são as dificuldades com a pesca e a lavoura, por conta da degradação do meio ambiente, dos biomas, das encostas e do entupimento dos igarapés pelas empresas terceirizadas da mineradora”, conta Roseane, que vive em uma casa ainda inacabada, construída por ela e sua família.

A família de Roseane é composta por sete pessoas que passam por frequentes dificuldades para apanhar alimentos: “Teve um dia em que saí de casa por volta das 4 horas da

madrugada, ainda estava escuro, e só depois de quatro quilômetros a pé consegui pescar”, conta, na ocasião estava grávida. O Bolsa Família, benefício que recebe do governo federal, ajuda a família no sustento.

Há outro agravante vivido pela família: “Eles entraram com um interdito proibindo-nos de chegar até a ferrovia em cinco ou mais pessoas”. Ela não pode sair com toda a família reunida para trabalhar, vender seus poucos pescados e hortaliças. “Imagine que não poderei levar meus filhos ao hospital, nem levar minha filha até a escola, em Santa Rita?”, desabafa a pescadora. O interdito surgiu após Roseane e demais famílias da região acamparem na linha férrea como protesto pela falta de diálogo e respostas concretas, às reivindicações referentes aos impactos causados pela ferrovia e pela duplicação dela. “Tivemos

que interditar a ferrovia no período de três dias”, afirma. Questionada sobre o diálogo com a mineradora, Roseane lembra que os projetos sociais apresentados pela empresa não correspondem às necessidades da população local, como oficinas sobre plantio de hortaliças.

“É ensinar missa para vigário, porque eu sei como se pesca, sei tratar a terra, disso a gente não precisa. Eles vêm com projetinhos de preservação do meio ambiente, reciclagem com garrafas, mas ao mesmo tempo degradam e poluem muito mais do que a comunidade. Dentro do Plano Básico Ambiental, há a exigência de que eles precisam respeitar as comunidades, e não respeitam, tampouco pedem a nossa opinião.” A Constituição Federal determina que populações afetadas por grandes empreendimentos sejam consultadas em audiências públicas.



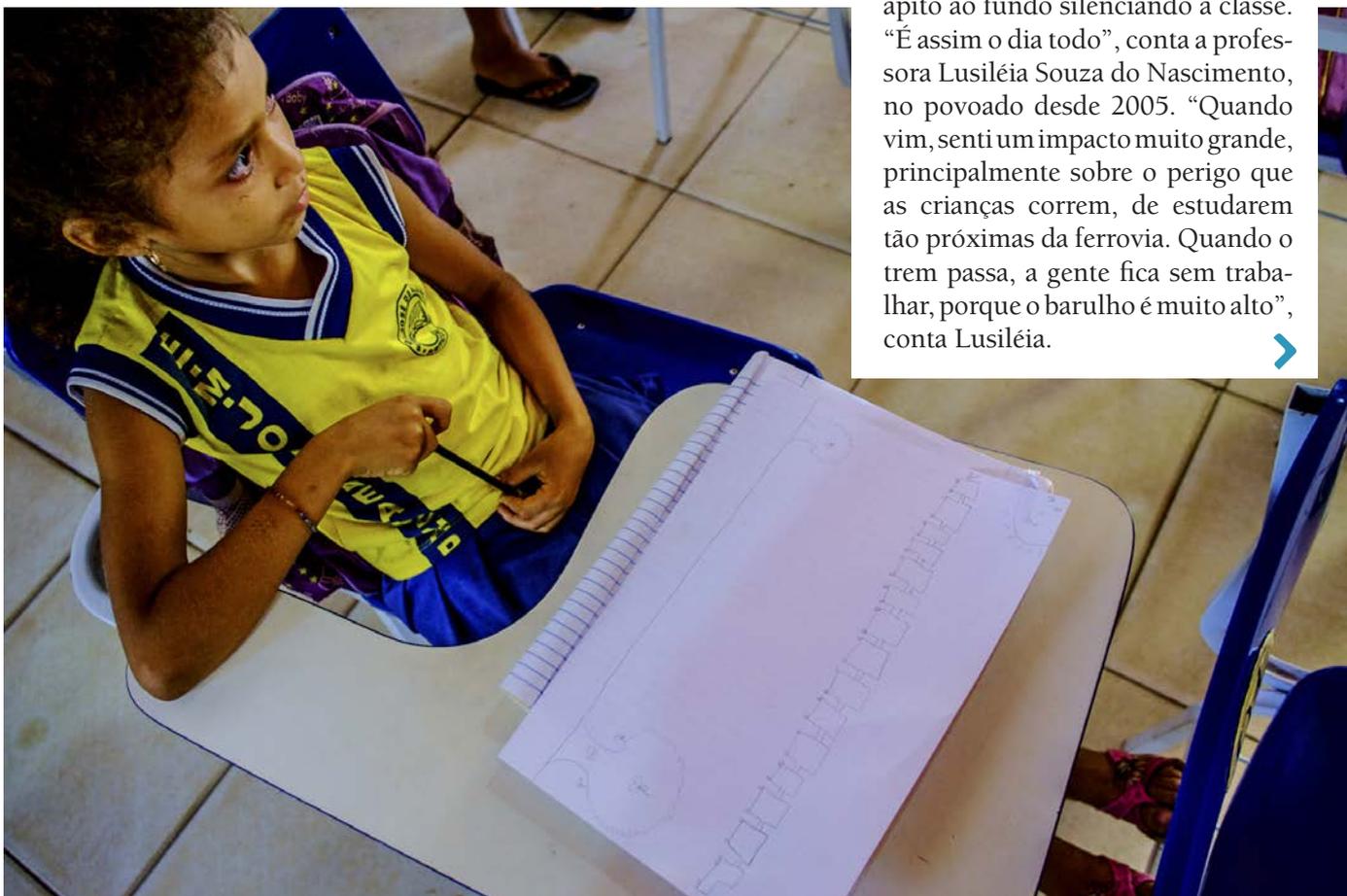
A professora Lusiléia Souza do Nascimento ensina seus alunos a ler a vida às margens do trem da Vale



Direito de aprender

Em Buriticupu, a cerca de 400 quilômetros de São Luís, desembarcamos no Povoado Centro dos Farias. Ali vivem, segundo a Justiça nos Trilhos, 43 famílias, com uma população estimada em 200 habitantes, grande parte sobrevive das atividades ligadas à agricultura, pecuária e pesca para o autossustento, além dos programas sociais do governo federal.

Existem também um posto de saúde, uma igreja, em que há missa três vezes por ano e vive do protagonismo de leigos, e uma escola pública, a cerca de 30 metros da linha do trem. Fomos até lá. Na lousa da sala de aula, as crianças soletravam: ba-ru-lho, e, como se fosse cena de filme com roteiro, o barulho do trem surgia com apito ao fundo silenciando a classe. “É assim o dia todo”, conta a professora Lusiléia Souza do Nascimento, no povoado desde 2005. “Quando vim, senti um impacto muito grande, principalmente sobre o perigo que as crianças correm, de estudarem tão próximas da ferrovia. Quando o trem passa, a gente fica sem trabalhar, porque o barulho é muito alto”, conta Lusiléia.





As siderúrgicas em Piquiá de Baixo provocam há décadas: poluição do meio ambiente e impactos na saúde da população, como queimaduras provocadas pela munha, uma espécie de lixo tóxico liberado pelo enriquecimento do minério de ferro



Além do impacto ambiental causado pela atividade das siderúrgicas, a população convive com poluição sonora dos trens que passam constantemente

Resistência no Piquiá

Após percorrermos quilômetros de calor, poeira, cidades aparentemente sem lei, chegamos a Piquiá de Baixo. O ar pesa e seca os olhos. As plantas ganham uma cor cinzenta. É o chamado pó de ferro, um composto preto de pelotas de minério de ferro com poeira de carvão que provoca dores de cabeça, coceiras na pele, no couro cabeludo e dificuldades de respirar.

Esses são os efeitos que carregam no corpo os moradores de Piquiá de Baixo, um bairro industrial no município de Açailândia, a 564 quilômetros da capital. No bairro, residem cerca de 380 famílias e há, desde a década de 1980, a presença de cinco indústrias de ferro-gusa: Viena Siderúrgica S/A; Siderúrgica do Maranhão S/A; Cia. Siderúrgica Vale do Pindaré; Ferro Gusa do Maranhão Ltda.; e Gusa Nordeste S/A, além da EFC e do entreposto de minério da Vale S.A.

Angelita Alves de Oliveira é uma das moradoras da pequena e resistente Piquiá. Ela varre a calçada da casa que mora, na BR-222, enquanto nos recebe para a entrevista. Mostra sua casa com os plásticos no teto para evitar que a poeira entre. “Não tem jeito. Limpo a casa e em poucos minutos já está suja de novo, devido ao pó do minério de ferro das siderúrgicas”,

diz a dona de casa. Um cenário de paradoxos. O quintal de Angelita se divide, com uma cerca, com a Viena Siderúrgica S/A e a Gusa Nordeste S/A. Ali, a família costumava plantar pés de coco, goiaba, laranja, limão-siciliano, carambola, manga, acerola, macaxeira e uma variedade de hortaliças. Mas há pelo menos dez anos não é mais possível plantar nada.

O impacto dessa poluição na saúde da população é devastador. “A exposição prolongada à poeira e vapores de ferro provenientes do processamento do mineral pode causar problemas à saúde, como doenças de pele, e diminuir a resistência do organismo às infecções respiratórias”, revela o clínico geral do posto de saúde de Piquiá, Jonathans de Oliveira Silva. “Nosso trabalho aqui é como enxugar gelo no sol quente, é ruim, enquanto médico, ser humano e cidadão. É triste. A população está 24 horas, diariamente, exposta à poeira”, conclui Silva.

O bairro que existe e resiste, desde a década de 1970, contou com o apoio da Rede Justiça nos Trilhos para denunciar a situação e conseguir o direito de moradia digna. “No caso da Comunidade de Piquiá de Baixo, há o trabalho no sentido de reco-

nhecimento da responsabilidade das empresas e do Estado pelos danos que essa comunidade vem sofrendo”, conta o advogado Danilo Chammas.

Danilo vê Piquiá de Baixo como um caso exitoso de mobilização e articulação, já que, depois de sete anos, conquistaram o direito de um terreno para reassentamento. “Buscou-se a área, o município desapropriou e agora ela é de propriedade da Associação Comunitária dos Moradores de Pequiá (ACMP) e está livre para receber o reassentamento.” No dia 31 de dezembro de 2015, o Ministério das Cidades publicou no *Diário Oficial* a Portaria 684 e nela a construção de 312 casas e a infraestrutura básica, como previsto pelo projeto preparado pela associação.

“Piquiá testemunha que lutar vale a pena e que também para as comunidades mais fragilizadas e aparentemente impotentes existem caminhos abertos de libertação. O que mais admiramos nessa história, que podemos comparar realmente a um êxodo rumo à Terra Prometida, é a persistência e obstinação de quem se sente injustiçado”, desabafa padre Dario Bossi, missionário comboniano e um dos fundadores da Rede Justiça nos Trilhos.



Emilie Cardoso tem 13 anos, é filha de pescadores e sonha em ser uma, seu desejo é parar o trem da Vale, para poder voltar a pescar com sua família



Interesses da mineração brasileira

A exploração de minério de ferro equivale a 4% de todo o minério comercializado no planeta, e o papel que as mineradoras exercem no cenário político é inquestionável. Nas eleições de 2010, empresas mineradoras doaram 45 milhões de reais aos partidos políticos. Só o relator da Comissão Especial de Mineração, o deputado Leonardo Quintão (PMDB-MG), recebeu na campanha, também de 2010, 2 milhões de reais em doações de mineradoras. O documento oficial do projeto de lei proposto por deputados federais para o novo Código da Mineração, que define as regras do setor, foi criado e alterado em computadores do escritório de advocacia Pinheiro Neto, que tem como clientes mineradoras como a Vale e a BHP Billiton. As mudanças feitas a partir das máquinas do escritório vão de tópicos socioambientais a valores de multas em caso de infrações.

Emilie Cardoso, filha da pescadora Roseane, lá de Sítio do Meio, tem 13 anos e está longe da discussão sobre o Código Nacional da Mineração, mas sente, na pele, na barriga e nos sonhos as consequências da falta de uma regulamentação ética, comprometida também com a vida dos impactados.

“Meu sonho é fazer este trem (*da Vale*) parar, pra acabar os problemas e a gente voltar a pescar com a mão, para a gente viver feliz, porque hoje está muito difícil, mas vou ser uma seguidora da minha mãe e lutar pra gente ser feliz pescando.”







O projeto de expansão da Vale estima um incremento de 35% na produção anual da empresa nos próximos quatro anos, passando de 340 milhões de toneladas previstas em 2015 para 459 milhões, em 2019

Do outro lado: a Vale

Procurada pela reportagem, a Vale não apresentou um programa de substituição ao Fundo de Exaustão, informou que a empresa tem convênios assinados com as prefeituras que visam a repasses, sem contudo, informar valores.

Questionada sobre a segurança ao longo da ferrovia, a Vale não forneceu – como solicitado – o número e a localização de viadutos e os tipos de sinalização, afirmando que cumpre as normas e diretrizes da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

A Vale nega que o Rio Pindaré esteja assoreado por conta de suas obras e atividade, mesmo já tendo

firmado acordo com o MPF, em que se comprometia a realizar estudos visando à recuperação ambiental de rios e igarapés atingidos pela via férrea. Alega que os projetos ambientais propostos ao Povoado de Sítio do Meio foram definidos com base nos resultados do diagnóstico socioambiental realizado para o licenciamento das obras e validados pelo órgão licenciador.

Sobre o Quilombo Santa Rosa dos Pretos revela que, não obstante ao questionamento sobre a extensão de seu território, não questionaram a identidade do território quilombola. No Povoado Centro Farias, a Vale

não se pronunciou sobre os impactos que causa à escola pública. Sobre as queixas de rachaduras nas casas de Cariongo 3 informou que não há elementos técnicos que autorizem relacionar as rachaduras das casas a qualquer impacto causado pelo trem.

Em relação aos atropelamentos, apontou que, em 2015, foram realizadas mais de 3.500 campanhas de segurança com o objetivo de prevenir acidentes e conscientizar as pessoas sobre uma convivência segura com a ferrovia.

** Esta reportagem é uma parceria entre as mídias de inspiração católica associadas à Signis Brasil. A produção do conteúdo teve apoio da Signis Brasil e Paulinas.*