

Ocupação do sudeste paraense e sul do Maranhão: a Estrada de Ferro Carajás e as comunidades no seu percurso

A região Sudeste Paraense e Sul do Maranhão teve sua ocupação em um primeiro momento caracterizada pela procura de terras disponíveis para criação de gado, por imigrantes originários de outros estados brasileiros. A partir do final da década de 1970, esse espaço começa a sofrer significativas transformações devidas, em grande parte, às ações governamentais de ocupação da fronteira agrícola e início de grandes construções, entre elas destaca-se a Estrada de Ferro Carajás - EFC. As novas concepções sobre essa dinâmica nos levam a refletir sobre as relações de poder que se instalaram na localidade em que os processos territoriais vinculados ao capital se caracterizam como preponderantes. Nesse contexto, o Sudeste Paraense e Sul do Maranhão evidencia um conjunto de novas ações e de novos objetos técnicos, atores sociais, políticos e econômicos, que fazem uso desses objetos e criam condições para a sua reprodução.

Palavras-chave: Sudeste Paraense; Sul do Maranhão; Território; Ocupação.

Occupation of the southeast of Pará and south of Maranhão: the Carajás Railway and the communities on its route

The Southeast region of Pará and the South of Maranhão had its occupation at first characterized by the search for land available for cattle raising, by immigrants from other Brazilian states. From the end of the 1970s, this space began to undergo significant transformations, largely due to government actions to occupy the agricultural frontier and the beginning of large constructions, among them the Carajás Railroad - EFC. The new conceptions about this dynamic lead us to reflect on the power relations that were installed in the locality where the territorial processes linked to capital are characterized as preponderant. In this context, the Southeast of Pará and the South of Maranhão shows a set of new actions and new technical objects, social, political and economic actors, who make use of these objects and create conditions for their reproduction.

Keywords: Southeast Pará; South of Maranhão; Territory; Occupation.

Topic: **Ensino Superior, Pesquisa e Extensão**

Received: **12/03/2022**

Approved: **29/04/2022**

Reviewed anonymously in the process of blind peer.

Leoni de Souza Belato

Instituto Tecnológico Vale, Brasil

<http://lattes.cnpq.br/7063630868527586>

leonibelato@gmail.com

Roberto Araújo de Oliveira Santos Júnior

Agence Nationale de la Recherche, França

<http://lattes.cnpq.br/9355107718329833>

araujoroberto808@gmail.com

Sergio Luis Cardoso Serrão

Universidade Federal do Pará, Brasil

<http://lattes.cnpq.br/7255962059886608>

seuserrao@gmail.com



DOI: 10.6008/CBPC2318-3047.2022.002.0002

Referencing this:

BELATO, L. S.; SANTOS JÚNIOR, R. A. O.; SERRÃO, S. L. C.. Ocupação do sudeste paraense e sul do Maranhão: a Estrada de Ferro Carajás e as comunidades no seu percurso. **Educationis**, v.10, n.2, p.9-22, 2022.

DOI: <http://doi.org/10.6008/CBPC2318-3047.2022.002.0002>

INTRODUÇÃO

A espécie *Homo sapiens* teve seu surgimento há cerca de 300 mil anos, dando seguimento a sucessivos processos de mudanças ambientais crescentes e significativas. Esta mudança de escala, em amplitude e magnitude, foi ocasionada pela expansão da ocupação dos continentes, uso de novas tecnologias e significativo aumento populacional nestes últimos dois séculos.

O homem contemporâneo provocou distúrbios profundos nos ecossistemas, interferindo nos padrões de biodiversidade. A relação homem-natureza tem se modificado mediante o aumento da complexidade da sociedade (MORIN, 1987), gerando conseqüentemente o aumento de suas demandas por espaço e recursos naturais, surgindo dessa forma tensões e conflitos (UNEP, 2012). Como destacou Santos (1996), a natureza sofre um processo de instrumentalização, para dar subsídio ao que ele denominou de “capitalismo tecnológico”, tornando-se assim um bem econômico e, desta forma cada vez mais “desnaturalizada”. O meio natural ou físico sempre esteve em pauta no debate ambiental, mas hoje a ecologia e ciências afins são influenciadas pelo surgimento de novos paradigmas.

Nos últimos séculos, principalmente a partir da Revolução Industrial e do crescimento populacional ocorrido (COALE, 1989), a pressão sobre o planeta vem se transformando em uma ameaça sobre o meio natural pois houve uma intensificação do uso da terra, da água e de outros recursos naturais, principalmente minerais e combustíveis de origem fóssil como carvão e petróleo (MARTINE et al., 2015). A partir do início do século XX houve um rápido desenvolvimento da ciência e da tecnologia (CARVALHO, 1997), e por conseqüência a atividade industrial tornou suas técnicas de produção cada vez mais sofisticadas, além de serem ampliadas, comprometendo cada vez mais o meio ambiente (STERN et al., 1996).

Houve modificações de extensas áreas nas últimas décadas, no que se refere ao uso e cobertura da terra pela dinâmica da alta demanda de *commodities* como a soja, carne e minérios nos mercados nacional e global (ROOSEVELT, 2013). O Estado exerce papel fundamental como indutor das interações ocorrentes entre o homem e as diferentes paisagens naturais amazônicas. Neste sentido, em função do potencial para a exploração minerária no sudeste paraense foi instalado o Projeto Ferro Carajás (PFC), parte integrante do Programa Grande Carajás (PGC) iniciado em 1980. O PFC resultou na implantação de diversas indústrias também em outras partes do estado. A mineração no sudeste paraense e o transporte desse minério ao longo da Estrada de Ferro Carajás (EFC) até o porto Ponta da Madeira no Maranhão, influencia diretamente o grau de vulnerabilidade Socioambiental e afeta os escores de bem-estar da população que residem nas comunidades ao longo da EFC (CRISTO et al., 2018). Os níveis de vulnerabilidade e bem-estar dessa região são resultados do processo histórico e do inadequado contexto político-institucional (COELHO, 2006).

Desta forma, entender as relações históricas que se estruturaram no território da EFC ainda se faz necessário para preencher a lacuna entre os padrões e processos de mudança do uso do espaço e ações antrópicas. Um exemplo específico é a nossa área de estudo. O que fica de modo geral para a área atingida é o desmatamento, perda da biodiversidade, desemprego, pobreza e migração.

A empresa responsável pela Estrada de Ferro Carajás - EFC e o agronegócio em geral vão bem, o que vai mal é o povo. O Estado do Pará e Maranhão apresenta-se envolto por vários problemas sociais, dentre estes estão inclusos a grande pobreza da população, a violência no campo (conflitos socioambientais e socioeconômicos) e o baixo nível de crescimento e desenvolvimento econômico.

METODOLOGIA

Esta pesquisa está subsidiada por bibliografias temáticas correspondentes e produções científicas disciplinares que referenciam a discussão qualitativa, em níveis históricos e atuais da região do sul do Maranhão e sudeste paraense, com o objetivo de entender o processo de ocupação. A pesquisa qualitativa apresenta diferentes significados nas ciências sociais por ser composta de diferentes técnicas interpretativas as quais objetivam alcançar a tradução e a expressão dos fenômenos sociais em estudo por meio da valorização teórica e da densidade de estudos associados à temática definida.

A pesquisa explicativa tem por objetivo aprofundar o conhecimento da realidade, procurando a razão, o porquê das coisas. Em análise às fontes de informação, esta pesquisa subsidia a investigação qualitativa por apresentar os referenciais bibliográficos e produções teórico-científicas as quais fundamentam a discussão teórica na historicidade da região.

Neste contexto, esta pesquisa possui como procedimentos metodológicos um caráter qualitativo, de tipologia explicativa segundo seus objetivos, com pesquisa bibliográfica e produções teórico-científicas disciplinares como fontes de informação.

DISCUSSÃO TEÓRICA

Ocupação de terras no estado do Pará

O processo histórico de ocupação de terras no estado do Pará, origina-se com os portugueses, com a fundação em 1616 do Forte do Presépio, na então chamada Santa Maria de Belém do Grão-Pará. A construção desse Forte, é resultado da política da União das Coroas Ibéricas (1580- 1640), que marcou presença através da ocupação militar na embocadura do rio Amazonas, em 1616, haja vista, a existência na época das invasões de holandeses, franceses e ingleses no Nordeste brasileiro, assim como, a disputa por outros produtos da economia, tipo: especiarias geradas no sertão (canela, cravo, anil, raízes aromáticas e sementes oleaginosas).

Nesse sentido, teve-se a fundação de São Luís do Maranhão (1615), Belém do Pará (1615), Macapá (1636) e Manaus (1665), que associados a estratégia de assegurar a posse do território, foram criadas unidades político-administrativa, denominado Estados, como: Estado do Maranhão e Grão Pará (1621), Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751) e em 1774, este passa a condição de Capitania, com vínculo administrativo direto com Portugal até 1882.

Após a saída dos holandeses no século XVIII, implementa-se forte campanha para desestimular aliança da população indígena com estrangeiros, criando-se missões objetivando o controle territorial e sua

tentativa de pacificação, através das ordens religiosas: carmelitas, franciscanas, mercedários e jesuítas, sendo essas responsáveis por inúmeras vilas: Abaetetuba(1750); Aveiro(1751); Macapá e Ourém(1752); Colares, Maracanã, Muaná, Salvaterra, Soure e Souzel (1757); Acará, Alenquer, Almerim, Chaves, Curuçá, Faro, Melgaço, Monte Alegre, Óbidos, Oeiras, Porto de Moz, e Santarém (1758) e outros povoados.

Em 1750, o Marquês de Pombal é encarregado pelo governo colonial a estabelecer grandes reformas, como: a execução do tratado de limites; o estabelecimento da Companhia Geral do Comércio do Grão Pará (1775); a declaração da liberdade dos indígenas; o estímulo a miscigenação entre indígenas e portugueses; expulsão dos jesuítas e de outras ordens religiosas e a introdução de escravos africanos.

A partir desse momento, "cria-se novo sistema de controle territorial, apoiado em quatro elementos: as fortificações; o povoamento nuclear; a criação de unidades administrativas, e o conhecimento geográfico do território" (MONTEIRO, 2005). No século XIX, mais precisamente em 1821, a revolução constitucionalista do Porto em Portugal, foi apoiada pelos paraenses, contudo, não prosperou o levante, diferentemente, de 1835 do movimento popular denominado Cabanagem, ocorrido no período de 1835 - 1940, cuja motivação estava relacionada ao processo de independência de 1822.

No final do século XVIII, a região amazônica encontra-se fragilizada face a decadência da economia extrativista cacaueteira, provocando assim, um processo de interiorização do território, no século XIX, associado com a revolta de grupos negros que abandonaram propriedades rurais que foram deslocadas para o interior, formando assim, as comunidades de quilombos. Tal movimento foi compartilhado de parte da população indígena para a agricultura de subsistência e o extrativismo da borracha.

A partir desse deslocamento a economia cresce no século XIX e início do século XX com a exploração da borracha, época que ficou conhecida como Belle Époque, marcada pelos traços artísticos da Arte Nouveau, nas cidades de Belém e Manaus. Todo esse processo econômico foi fortemente associado à busca de novas áreas de produção da borracha, adentrando-se cada vez mais em direção ao interior. Contrapondo-se ao movimento dessa exploração, a economia local resistiu por entender que poderia haver uma marginalização da economia tradicional, tendo em vista que a base econômica da região na época era a propriedade da terra, conflitando assim, com as áreas produtivas da borracha. Com o declínio dos ciclos da borracha, a região sofre profunda paralisação econômica, sendo influenciado também pelo processo da legislação municipal, as vias de acesso terrestre e a institucionalização municipal no século XX. Com a Constituição Federal de 1891, a autonomia municipal passa a constituir matéria dos estados cuja competência de criação e delimitação é entregue ao Congresso Legislativo Estadual.

Em 1894, através da Lei nº 226/84, estabeleceram-se normas para criação de novos municípios. A delimitação de municípios tornou-se uma questão difícil de resolver, seja por interesses fundiários, seja por falta de recursos públicos para realizar a demarcação. A economia da borracha, o movimento da municipalização, vias de acesso, a forma de distribuição de terras, são instrumentos para garantir a integridade territorial da Amazônia. Pode-se citar a estrada de ferro Belém-Bragança, que tinha como objetivo de colonizar a área de Belém até Bragança, além do abastecimento da cidade de Belém, através do fornecimento de produtos agrícolas.

A Constituição de 1946 predominou o espírito municipalista, no estado do Pará, a Lei Orgânica N° 158/1948, reorganizou os municípios do Estado, contudo, o Decreto nº 3.641/ 1966, visava evitar a improdutividade das terras, deixando livre a venda de terras devolutas, sem qualquer delimitação de área, essa lei, foi regulamentada pelo Decreto no 5.780/1967, enquadrando a venda de terras devolutas do Estado, nos limites estabelecidos pela Emenda Constitucional nº 10 do mesmo ano, que previa que a alienação de terras públicas, seria realizada somente com a autorização da Assembleia Legislativa.

Os fatores abordados acima, corroboram para o interesse de defesa do território nos séculos XVII ao XX e elementos importantes devem ser considerados, como: a forma de distribuição das terras; as novas vias de acesso terrestre; a mobilização populacional na região; os novos ciclos econômicos e os grandes investimentos públicos e privados no Estado. Todos esses fatores, somados à força do poder político local, regional, nacional e a organização da sociedade local, passam a participar, direta ou indiretamente da decisão do desmembramento, da divisão e da repartição do território.

Ocupação de terras no estado do Maranhão

A estruturação desta reflexão se assenta nas análises descritivas já feitas por alguns autores sobre a ocupação do território maranhense desde a época colonial, onde de forma clara podemos perceber ao longo das leituras que o caráter econômico se apresenta como o viés principal para o interesse despertado por franceses e portugueses na ocupação do Maranhão e que como consequência, produziu intensos conflitos que foram travados pela posse da terra, inclusive entre os colonizadores e os indígenas.

As frentes de ocupação, sendo uma proveniente do litoral maranhense e a outra oriunda do Nordeste brasileiro, principalmente do Estado da Bahia, tiveram papel preponderante para a ocupação e domínio do território maranhense, embora se apresentem distintas nos modos e meios ocupacionais (sobre este assunto trataremos no item seguinte), as duas frentes tinham objetivos em comum que era a expansão dos domínios territoriais à custa da escravização e dizimação dos índios.

A história econômica do Maranhão é caracterizada por distintas fases. Dentre essas, podem-se destacar a caça e aprisionamento dos índios, cultivo do algodão para abastecer o mercado externo, implantação de engenhos para o processamento da cana-de-açúcar, agricultura de subsistência, rizicultura, extração do babaçu e implantação de grandes projetos, entre eles: ALUMAR – Consórcio de Alumínio do Maranhão, PGC – Grande Carajás e o cultivo da soja no Sul do estado. É através desses grandes projetos, que o Maranhão tem se articulado ao mercado internacional na contemporaneidade e conseguido propagar o discurso da modernidade, legitimando as políticas direcionadas para esses setores produtivos. Entretanto, isso ocorre em consonância com o capital monopolista, deixando de fora do processo de desenvolvimento a maior parte da população aí estabelecida, o que torna o referido estado como o que mais apresenta problemas sociais em toda a federação brasileira. Em virtude disso, nos propomos a traçar uma análise das frentes de ocupação no território maranhense, identificando as principais correntes migratórias que tiveram repercussão na formação populacional e econômico-territorial ao articulá-las aos processos geográficos presentes na contemporaneidade.

O desenvolvimento na área de influência da Estrada de Ferro Carajás

Passados 40 anos da implantação do Projeto Grande Carajás (PGC) 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) continuam em situação de extrema pauperização, sendo agravada, principalmente, a partir da duplicação da EFC, em meados de 2010.

O Projeto Grande Carajás, foi um megaempreendimento 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, inclui-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).

Segundo dados do Fórum Carajás (2018), 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.

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 consórcio, 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, 2018).

A oeste do Pará, o município de Juriti acaba de entrar no clube dos municípios minerários. Em Juruti a empresa 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, Xinguaçu, Ourilândia do Norte e tantos outros. No município de Barcarena as fábricas de produção 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 eletrointensivo, como as de produção de alumínio (FÓRUM CARAJÁS, 2018).

Ainda segundo o Fórum Carajás (2018), 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.

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 (Hidrelétrica 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).

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 et al., 2011). Portanto, essas políticas territoriais de Estado somadas às 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, 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 nº 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 (MARANHÃO, 2011).

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

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.

Tal violência se perpetua até os dias atuais. Em 2017, 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.

No ano de 2017, no Pará, houve 89 ocorrências, abrangendo 8.836 famílias que, desse total, 217 foram expulsas de suas terras e 710 despejadas, equivalendo a 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 et al. (2014):

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 deterioração 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 à forte discriminação anticamponesa refletida na política agrícola brasileira (como se verifica na distribuição do crédito subsidiado), tornam a sobrevivência econômica das pequenas unidades produtoras extremamente difícil.

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 é válido, 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 da 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 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). 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.

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.

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 EFC. A existência de 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. Para melhor compreender a amplitude do Programa Grande Carajás, podemos observar a Figura 01.

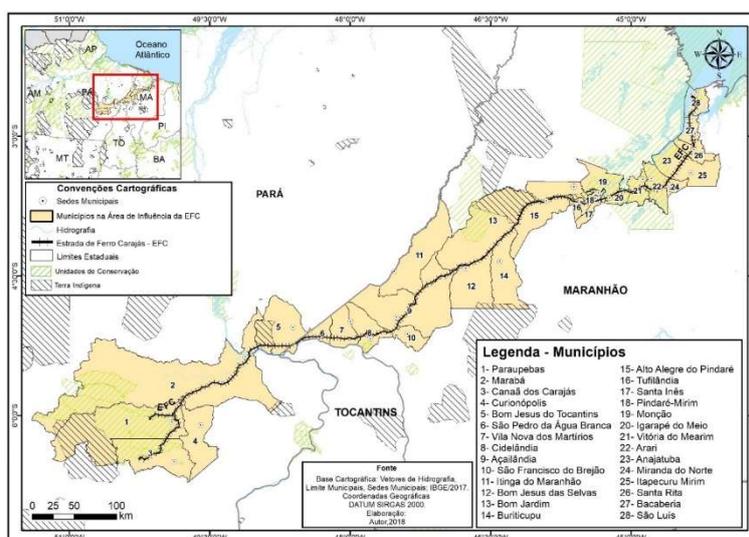


Figura 1: Localização dos municípios ao longo da Estrada de Ferro Carajás (EFC).

Observa-se na Figura 1 que o PGC tem como base o Complexo Minerador de Carajás, localizado na cidade de Parauapebas/PA (município 1 na figura 1); 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.

Para a realização desse estudo, foram selecionados os 28 municípios, sendo 5 no estado do Pará e 23 no estado do Maranhão e estão distribuídas por *clusters* para melhor visualização da localização das comunidades. No *cluster 1* do estado do Pará estão os municípios de Canaã dos Carajás, Curionópolis, Parauapebas e Marabá, compreendendo 13 comunidades (Figura 2).

No *cluster 2* do estado do Maranhão estão os municípios de Bom Jesus do Tocantins, São Pedro da Água Branca, Vila Nova dos Martírios, Cidelândia, Açailândia, São Francisco do Brejão, Itinga do Maranhão, Bom Jesus das selvas e Bom Jardim, compreendendo 9 comunidades (Figura 3).

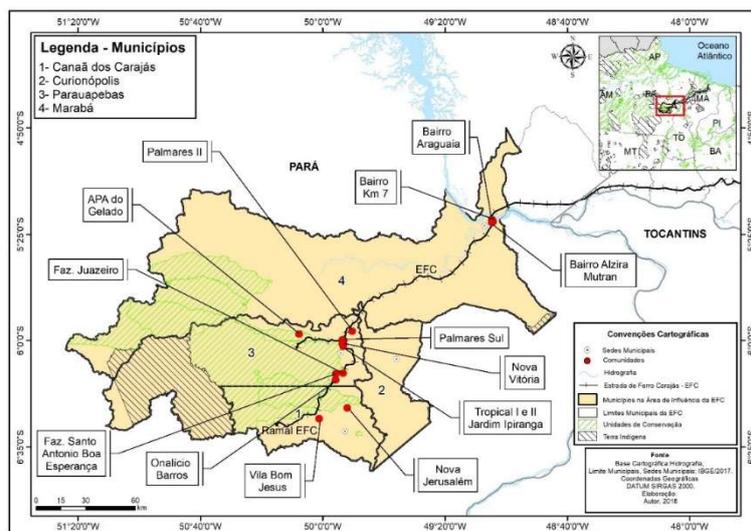


Figura 2: Comunidades Cluster 1.

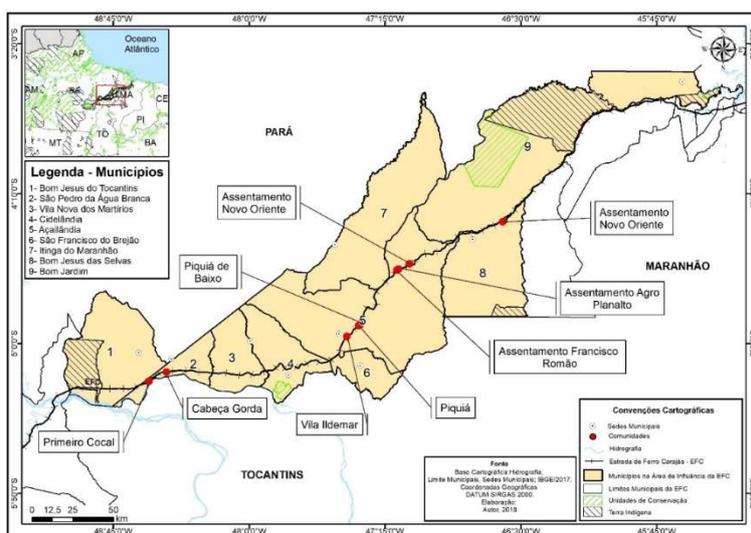


Figura 3: Comunidades Cluster 2.

No *cluster 3* do estado do Maranhão estão os municípios de Buriticupu, Alto Alegre do Pindaré, Tufilândia, Santa Inês, Pindaré Mirim, Monção, Igarapé do Meio, Vitória do Mearim, Arari, Anajatuba, Miranda do Norte, Itapecuru Mirim, Santa Rita, Bacabeira e São Luiz, compreendendo 22 comunidades (Figura 4).

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 e futuros planos para triplicar e quadruplicar.

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.

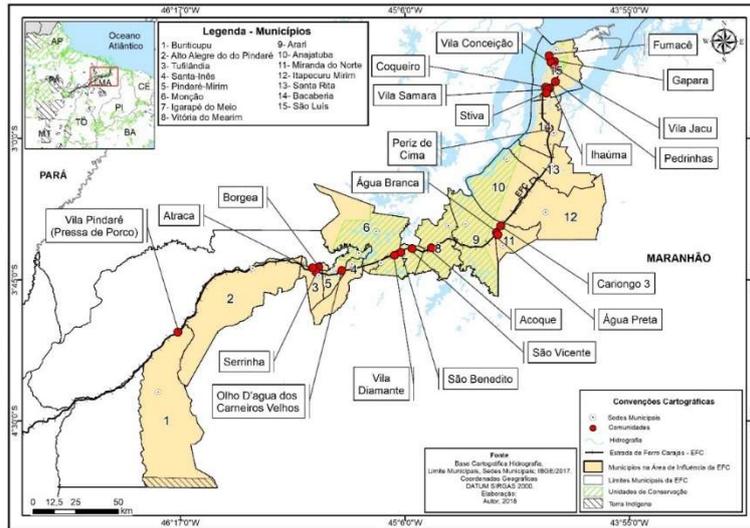


Figure 4: Comunidades Cluster 3.

Em toda área da EFC existem mais de 152 comunidades prejudicadas, onde há projetos de assentamentos, vilas, comunidades quilombolas, bairros e povoados.

CONCLUSÕES

Os problemas provocados por grandes projetos no Brasil durante o governo dos militares se estenderam a diferentes cenários como o econômico, social e ambiental. Os empreendimentos idealizados como forma de alavancar a economia nas décadas de 50, 60, 70 e 80 findaram em enormes prejuízos para o governo e para as populações nos arredores das obras, que foram atingidas por serem residentes das áreas próximas das construções.

A região Sudeste Paraense e Sul Maranhão encontram-se envoltas numa complexa trama, em que as marcas espaciais aí estabelecidas revelam as ações que o capital cria e usa para se reproduzir e se consolidar. São fatores históricos construtores de territórios que se (re)estruturam continuamente. Não obstante, essa construção obedece a uma lógica, que é a lógica da reprodução ampliada e seletiva dos meios de produção, precarização do trabalho e exploração e expropriação de imensa quantidade de trabalhadores.

Os recursos públicos aplicados na construção da Estrada de Ferro Carajás terminaram em problemáticas sérias que permanecem em debate atualmente. No que se refere à Estrada de Ferro Carajás, construção vinculada ao Programa Grande Carajás, nota-se que, diferentemente da Ferrovia do Aço, ela conseguiu êxito em sua construção e inauguração – que se deu de forma oficial no ano de 1985 ainda durante um governo ditador civil-militar.

Para que o projeto se desenvolvesse de maneira efetiva, a desapropriação de terras indígenas e camponesas se deu de forma massiva, e não somente o território que foi utilizado para a construção dos trilhos da ferrovia foi atingido, como também despertou o interesse das grandes corporações produtivas que viram nas regiões ao longo do corredor Carajás, uma oportunidade para gerar mais lucro.

Assim, o desmatamento para produção de carvão, para criação de gado e para o aumento nos lucros das serrarias seguiu o andar da construção da EFC. Ainda sobre esta obra, faz-se necessário destacar os problemas gerados nos rios próximos à construção da Estrada de Ferro Carajás, onde alguns dos materiais

transportados nas viagens deixavam cair resíduos que contaminavam as águas e os animais, modificando o modo de subsistência de muitas comunidades indígenas tradicionais e de diferentes espécies animais.

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.

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.

Ademais, outras modificações se deram nos cenários sociais e culturais pertencentes a essas comunidades, que se viram cada vez mais em contato com outras populações e culturas, gerando transformações nos modos, costumes e falas dos sujeitos da região.

Por fim, destaca-se que os resultados obtidos através de pesquisas feitas para elaboração do vigente artigo servem apenas de parâmetro pontual para a produção dos resultados desta pesquisa. Portanto, cumpre ressaltar que os dados obtidos com este trabalho não exaurem a abrangência que a temática requer no âmbito da Estrada de Ferro Carajás.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. C.. **A terra e o homem no Nordeste:** contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 6 ed. Recife: UFPE, 1998.

CARVALHO, M. G.. Tecnologia, Desenvolvimento Social e Educação Tecnológica, **Revista Educação & Tecnologia**, v.1, n.1, p.70-87, 1997.

COALE, A. J.. Demographic Transition. In: EATWELL, J., Milgate, M.; NEWMAN, P.. **Social Economics**. London: Palgrave Macmillan, 1989. p.16-23. DOI: https://doi.org/10.1007/978-1-349-19806-1_4

COELHO, M. C. N.; MONTEIRO, M. A.; FERREIRA, B. C.; BUNKER, S.. Impactos ambientais da Estrada de Ferro Carajás no sudeste do Pará. In: **Carajás: Geologia e Ocupação Humana**. 2006.

COTA, R. G.. **Carajás: a invasão desarmada**. Petrópolis: Vozes, 1984.

CRISTO, L. C.; MATLABA, V.; MOTA, J. A.; CARVALHO, A. X. Y.. Medindo vulnerabilidade das comunidades no entorno do ramal da estrada de ferro Carajás na Amazônia rural: o estudo de caso dos municípios de Parauapebas e Canaã dos Carajás, Brasil. In: IPEA. **Políticas Públicas: avaliando mais de meio trilhão de reais em gastos públicos**. Brasília: IPEA, 2018. p.465-501

FAUSTINO, C.; FURTADO, F.. **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, 2018.

HALL, A.. A crise agrária na Amazônia. In: HÉBETTE, J.. **O cerco está se fechando: o impacto do grande capital na Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1991. p.144-162.

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

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

MARTINE, G.; ALVES, J. E. D.. Economia, Sociedade e meio ambiente no século 21: tripé ou trilema da sustentabilidade. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v.32, n.3, p.433-460, 2015.

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

MONTEIRO, M. A.; COELHO, M. C. N.; BARBOSA, S. J. S.. Fronteira urbana, corredores de exportação e rede urbana

na Amazônia brasileira. **GEOgraphia**, Niterói, v.13, n.26, 2011.

MONTEIRO, M. A.; COELHO, M. C. N.; BARBOSA, S. J. S.. Fronteira urbana, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia brasileira. **GEOgraphia**, Niterói, v.13, n.26, 2011. DOI:

<https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2011.v13i26.a13624>

MORIN, E.. **O Paradigma perdido: a natureza humana**. Sintra: Publicações Europa-América, 1987.

ROOSEVELT, A. C.. The Amazon and the Anthropocene: 13,000 years of human influence in a tropical rainforest.

Anthropocene, v.4, n.1, p.69-87, 2013. DOI:

<https://doi.org/10.1016/j.ancene.2014.05.001>

SANTOS, I. V., BRAGA, D., PLANS, J. I.. Conflitos e Violência na Amazônia Legal. In: CANUTO, A.; LUZ, C. R. S.; LAZZARIN, F.. **Conflitos no Campo**: Brasil 2013. Goiânia: CPTNacional, 2014.

SANTOS, M.. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6 ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, R. L.. O projeto Grande Carajás - PGC e algumas consequências regionais. **Revista Eletrônica Boletim do TEMPO**, Rio de Janeiro, v.5, n.7, 2010.

STERN, D.I., COMMON, M. S., BARBIER, E. B.. Economic Growth and Environmental Degradation: The Environmental Kuznets Curve and Sustainable Development. **World Development**, v.24, n.7, p.1151-1160, 1996. DOI:

[https://doi.org/10.1016/0305-750X\(96\)00032-0](https://doi.org/10.1016/0305-750X(96)00032-0)

UNEP. United Nations Environment Programmed. **Global Environment Outlook 5**. Valletta: UNEP, 2012.

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

Os autores detêm os direitos autorais de sua obra publicada. A CBPC – Companhia Brasileira de Produção Científica (CNPJ: 11.221.422/0001-03) detêm os direitos materiais dos trabalhos publicados (obras, artigos etc.). Os direitos referem-se à publicação do trabalho em qualquer parte do mundo, incluindo os direitos às renovações, expansões e disseminações da contribuição, bem como outros direitos subsidiários. Todos os trabalhos publicados eletronicamente poderão posteriormente ser publicados em coletâneas impressas ou digitais sob coordenação da Companhia Brasileira de Produção Científica e seus parceiros autorizados. Os (as) autores (as) preservam os direitos autorais, mas não têm permissão para a publicação da contribuição em outro meio, impresso ou digital, em português ou em tradução.

Todas as obras (artigos) publicadas serão tokenizadas, ou seja, terão um NFT equivalente armazenado e comercializado livremente na rede OpenSea (https://opensea.io/HUB_CBPC), onde a CBPC irá operacionalizar a transferência dos direitos materiais das publicações para os próprios autores ou quaisquer interessados em adquiri-los e fazer o uso que lhe for de interesse.



Os direitos comerciais deste artigo podem ser adquiridos pelos autores ou quaisquer interessados através da aquisição, para posterior comercialização ou guarda, do NFT (Non-Fungible Token) equivalente através do seguinte link na OpenSea (Ethereum). *The commercial rights of this article can be acquired by the authors or any interested parties through the acquisition, for later commercialization or storage, of the equivalent NFT (Non-Fungible Token) through the following link on OpenSea (Ethereum).*



<https://opensea.io/assets/ethereum/0x495f947276749ce646f68ac8c248420045cb7b5e/44951876800440915849902480545070078646674086961356520679561158174938731905025/>