

DOSSIER

Geografía, salud y bienestar: los espacios latinoamericanos en tiempo de pandemia

Brady Izquierdo
[@bradityn](#)



Revista Latinoamericana de Estudiantes de Geografía

ISSN: 0718-770X · No. 8 · Diciembre 2021

<http://releg.org/>

As lutas pelo comum na pandemia: o caso da Estrada de Ferro Carajás no Maranhão, BR

Las luchas por lo común en la pandemia: el caso de la Estrada de Ferro Carajás, en Maranhão, BR

Victoria Ferreira Oliva

Universidade Federal Fluminense (UFF), Brasil

victoriafo@id.uff.br

Recibido: 20/05/21. Aprobado: 30/09/21. Publicado (en línea): 31/12/2021.

RESUMO

O presente artigo propõe discutir sobre a influência da Estrada de Ferro Carajás em seu entorno e os impactos nas mulheres das comunidades, sobretudo durante a pandemia da Covid-19. Com objetivo de extrapolar o debate acerca da construção e o funcionamento da ferrovia através do procedimento da territorialização de exceção, o trabalho pretende debater as suas consequências a partir de uma abordagem feminista. Por isso, as lutas pelo comum são uma chave para entender como as comunidades fazem frente a esse projeto, utilizando o exemplo do quilombo de Santa Rosa dos Pretos. Para isso, conto com relatos de moradoras fornecidas pela bibliografia, com artigos jornalísticos sobre a pandemia e com aparatos legais.

PALAVRAS-CHAVE: Estrada de Ferro Carajás; neoextractivismo; feminismos; comum; Covid-19.

RESUMEN

Este artículo propone discutir la influencia de la Estrada de Ferro Carajás en su entorno y los impactos en las mujeres de las comunidades, sobre todo durante la pandemia Covid-19. Para extrapolar el debate sobre la construcción y funcionamiento del ferrocarril a través del procedimiento de territorialización de excepción, el trabajo pretende discutir sus consecuencias desde un enfoque feminista. Por esta razón, las luchas por lo común son una clave para comprender cómo las comunidades hacen frente a este proyecto, incluso durante la pandemia Covid-19, utilizando el ejemplo del quilombo de Santa Rosa dos Pretos. Para ello, me baso en los informes de los vecinos que son aportados en la bibliografía, con artículos periodísticos sobre la pandemia y con aparatos legales.

PALABRAS CLAVE: Estrada de Ferro Carajás; neoextractivismo; feminismos; común; Covid-19.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa abordar, a partir de uma perspectiva feminista, as territorialidades que tornam a área de influência da Estrada de Ferro Carajás (EFC) um mosaico de contradições e conflitos. Esse projeto, de grande magnitude, corta os estados do Maranhão e do Pará, imprimindo um leque de contradições e conflitos sob esses estados devido à presença e à resistência de diversas comunidades tradicionais na área cortada pela ferrovia.

Nesse sentido, o processo de duplicação da EFC consolida-se como um caso paradigmático para compreender os vetores de expansão capitalista no Brasil, que se vinculam a uma prática de (re)ordenamento espacial que atende às lógicas capitalistas, em detrimento dos direitos humanos e territoriais das comunidades locais. Por isso, a primeira seção deste artigo pretende compreender que, no contexto do Consenso das Commodities, o ordenamento jurídico e territorial, em geral, favorece o poder hegemônico, criando verdadeiros territórios corporativos de exceção (MALEIROS; CRUZ, 2019) e uma fratura espacial onde a normatividade tradicional pode deixar de ser válida.

As consequências desse processo passam a ser exploradas na seguinte seção. Nesse ponto, o artigo pretende evidenciar que os moradores locais são sujeitos que sofrem pela imposição de uma reclusão territorial pela Vale S.A., empresa responsável pela duplicação e operação da Estrada de Ferro Carajás. Esses sujeitos sofrem pela expropriação, pelos impactos ambientais que tornam a paisagem das comunidades irreconhecíveis e infamiliars, pelo corredor seco criado

pela ferrovia, por prejuízos em seus direitos subjetivos, além da apropriação privada dos bens comuns, que inviabilizam a reprodução material da vida nessas comunidades. Os estudos das consequências, entretanto, são focados na escala do corpo feminino. Entendo que os impactos dos megaprojetos são sentidos de maneira diferenciada pelos corpos femininos, recortados pela determinação dos papéis de gênero na sociedade. Dessa forma, por mais que os impactos mencionados ao longo do trabalho sejam sentidos por todos os membros das comunidades, alguns deles se refletem de maneira particular no caso das mulheres, sobretudo aquelas que se colocam como defensoras de seus direitos territoriais e dos bens comuns de suas comunidades.

Além disso, o trabalho utiliza, em sua última seção, a categoria do comum trazida por Gutiérrez e companheiras (2018; 2019) por compreenderem que as lutas contra a espoliação e os impactos ambientais são pautadas a partir da defesa dos recursos comuns, que estão sendo expropriados, como o acesso à água. O caso do quilombo Santa Rosa dos Pretos é um exemplo de como essa categoria tem uma dimensão prática (GUTIÉRREZ; NAVARRO, 2019), evidenciando que a luta pelo comum se caracteriza pela articulação e organização da comunidade na defesa dos recursos necessários para sua subsistência, além do cuidado coletivo e da preservação do meio ambiente. Os desafios que estão sendo acometidos a essa comunidade durante a pandemia da Covid-19 e a organização dos membros do quilombo para resistir à violência corporativa, à violência estatal e à crise sanitária são um exemplo

do que vem ocorrendo em comunidades tradicionais em todo o país.

Algumas ferramentas foram essenciais para que esse trabalho pudesse ser realizado. Entre elas: os importantes dados fornecidos pela rede Justiça nos Trilhos (2020), em seu relatório intitulado *Direitos Humanos e Empresas: a Vale S.A. e as estratégias de dominação, violações e conflitos envolvendo territórios, água, raça e gênero*, que forneceu relatos pessoais de moradoras das comunidades; o livro do Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul (PACS) chamado *Mulheres atingidas: territórios atravessados por megaprojetos*, que conta com um estudo de caso acerca da EFC; os dados fornecidos por jornais e revistas acerca dos processos e mecanismos jurídicos que envolvem a duplicação da ferrovia e também da BR-135, no caso do quilombo Santa Rosa dos Pretos; os dados jornalísticos acerca do enfrentamento dessa comunidade à pandemia da Covid-19 e, por fim, os arcabouços legais que permitiram a operação e a realização dessas obras de infraestrutura.

ORDENAMENTO JURÍDICO A FAVOR DA FERROVIA

O Programa Grande Carajás (PGC) nasceu na década de 1980, no contexto do nacional-desenvolvimentismo brasileiro, que visava a construção de projetos voltados à infraestrutura e integração nacional e o estímulo ao extrativismo no país. Em 1985, a construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC) foi iniciada, visando garantir uma estrutura adequada para a exploração e o transporte de minérios, especialmente o ferro, no Com-

plexo de Minas Carajás, no sudoeste do Pará (JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2020). Inicialmente, a obra e a operação da EFC eram de responsabilidade da estatal Companhia da Vale do Rio Doce (CVRD). Com a privatização, em 1997, a companhia se tornou Vale S.A., concessionária do governo.

Para atender a essa demanda, a elaboração de uma nova densidade normativa que regularizasse o território da EFC foi necessária. Maleiros e Cruz (2019) trouxeram importantes exemplos acerca de estruturas constitucionais e regimes normativos especiais para implementar a EFC¹. Além disso, medidas de tratamento especial e preferencial para a região de abrangência do Projeto Grande Carajás (PGC) foram desenvolvidas, preparando os novos fundos territoriais (MORAES, 2013) para a expansão dos vetores capitalistas².

Neste contexto de estímulos à mineração, outros processos de “ajustes espaciais” foram incorporados ao território maranhense, com novas áreas sendo abertas às fronteiras da acumulação capitalista. Foram construídas no Maranhão outras ferrovias e rodovias (destaque para a BR-135, que será trabalhada mais adiante), além do Complexo Portuário de São Luís, a hidrelétrica de Estreito e a termelétrica do Porto de Itaqui (JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2020).

O Brasil foi beneficiado internacionalmente com o Consenso das Commodities,

¹ Para mais informações, procurar sobre os decretos lei N° 1.813 e 85.387 de 24 de novembro de 1980.

² Os autores apontam para a “concessão, arrendamento e titulação de terras públicas”, o “estabelecimento de contratos para o fornecimento de energia elétrica” e a “autorização para o funcionamento de empresas de mineração” (BRASIL, 1980, n/p, apud MALEIROS; CRUZ, 2019).

baseado na exportação em larga escala de bens primários, no crescimento econômico e na expansão do consumo (Svampa, 2019). A alta nos preços das commodities refletiu em uma nova tendência à reprimarização da economia, e o aumento da demanda chinesa foi significativo para o território nacional, com a implementação de programas como a Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA), financiada pela China.

Além disso, a chegada do Partido Progressista ao poder resultou em mudanças consideráveis no ordenamento territorial brasileiro a partir dos Programas de Aceleração do Crescimento I e II (PACS). Ambos seguiram a lógica de uma integração competitiva, fundamentada em um modelo de modernização com base em megaprojetos de investimentos (CASTRO, 2012). Nesse sentido, se empenharam na criação de “eixos” e “corredores” estratégicos para imprimir sobre o território uma base logística mais veloz e fluída, atributos fundamentais na reprodução do capital (SANTOS, 1996).

O argumento do desenvolvimento nacional é fundamental para entendermos os conflitos de interesses originados pela expansão e duplicação da EFC. Atualmente, com 992 km de extensão, a ferrovia corta vinte e três municípios³ no Maranhão e quatro no Pará, recortando mais de 100 comunidades tradicionais, como quilombolas, ribeirinhos, pescadores, assentados, quebradeiras de coco babaçu, lavradores,

³ São eles: São Luiz, Bacabeira, Santa Rita, Itapecuru Mirim, Miranda do Norte, Anajatuba, Igarapé do Meio, Arari, Vitória do Mearim, Monção, Santa Inês, Pindaré Mirim, Alto Alegre do Pindaré, Tufilândia, Buriticupu, Bom Jesus das Selvas, Bom Jardim, Açailândia, Cidelândia, Vila Nova dos Martírios, Itinga do Maranhão, São Francisco do Brejão e São Pedro das Águas Brancas.

indígenas e populações urbanas (JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2020).

Esse fato torna a obra controversa, pois o Estado e o setor privado se apropriam violentamente dos bens comuns, alienando a relação entre sociedade e natureza estabelecida nas localidades, onde a natureza ainda não estava inserida no circuito da produtividade econômica (NAVARRO, 2015). A paisagem desses municípios e territórios das comunidades que ali se encontram transformam-se, tornando a paisagem da geografia social predominantemente mercantil-corporativa (GUTIÉRREZ, 2015).

Apesar disso, devido à grande rentabilidade⁴ do projeto, em 2012 foi iniciada a duplicação da ferrovia. Seu objetivo era de aumentar as possibilidades de escoamento, modernizar e integrar as estruturas logísticas à dinâmica de ampliação dos corredores para a exportação (BRUSTOLIN; SILVA, 2021). É válido ainda ressaltar que a duplicação faz parte de um projeto de dimensões ainda mais chamativas, relacionado à exploração de uma nova mina na Serra Sul de Carajás, chamado Projeto S11D (ibid.). É interessante dar ênfase no processo de licenciamento desse projeto, para demonstrar que os grandes empreendimentos estruturam “uma maneira específica de governo corporativo do território, que interliga discursos, instituições e disposições espaciais fora do orde-

⁴ É importante ressaltar que, segundo a rede Justiça nos Trilhos (2020), a Vale S.A. é a 2ª maior mineradora do mundo, e o minério de ferro aparece como responsável por 64% na formação dos *royalties* das substâncias minerais, e 84% das exportações de produtos minerais brasileiros. Com esse cenário, o governo entende que a renda da atividade mineradora compensa os efeitos sociais, ambientais e territoriais causados pela extração e o transporte dos minérios.

namento jurídico, produzindo situações nas quais a suspensão da lei torna-se a própria lei” (MALEIROS; CRUZ, 2019, p. 25).

Nesse caso, embora as obras estivessem integradas ao projeto de ampliação do Complexo Logístico Norte, o licenciamento para a duplicação foi tratado como um empreendimento independente (BRUSTOLIN; SILVA, 2021). A vantagem disto foi conquistar suas licenças ambientais de forma fragmentada, recebendo sua licença enquanto empreendimento de pequeno porte, o que desobrigou a Vale S.A. de realizar Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), além das audiências públicas.

Esse processo resultou na judicialização do conflito (ALMEIDA, 2010), com a rede Justiça nos Trilhos (JnT), em articulação com importantes entidades maranhenses⁵, movendo uma Ação Civil Pública contra a Vale S.A.⁶. Entretanto, a politização da justiça (ibid.) também se fez presente. Momentaneamente, a obra foi suspensa através de uma liminar da 8ª Vara da Justiça Federal do Maranhão, que considerou as demandas das entidades legítimas⁷. Porém, a Vale S.A. ingressou com um agravo de instrumento no Tribunal Regional da 1ª Região em Brasília e solicitou a suspensão da segurança⁸, obten-

do uma liminar que permitiu o prosseguimento das obras, com base na lei 8.437/92⁹, em que eu saliento o seguinte artigo:

Art. 4º Compete ao presidente do tribunal, ao qual couber o conhecimento do respectivo recurso, **suspender**, em despacho fundamentado, **a execução da liminar nas ações movidas contra o Poder Público ou seus agentes**, a requerimento do Ministério Público ou da pessoa jurídica de direito público interessada, **em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas** (Brasil, 1992, Art. 4º).

Esse artigo demonstra que ao manifestar o interesse público sobre alguns projetos se torna uma estratégia de legitimidade duvidosa que remontam à supremacia do interesse público (QUEIROZ, 2013). O autor demonstra, utilizando essa lei como exemplo, que algumas normas restritivas foram editadas com “o intuito de preservar institutos criados de forma oportunista e acompanharam reformas econômicas e/ou políticas, que se sabe afetar direitos fundamentais” (ibid., p. 118). Além disso, acrescenta que “para que se alcance êxito em tais medidas, o Governo necessita limitar a interferência do Judiciário nos rumos políticos, ainda que

obras de duplicação. <<https://portal.trf1.jus.br/portaltrf1/comunicacao-social/imprensa/noticias/tribunal-libera-obras-de-duplicacao-da-estrada-de-ferro-carajas-no-maranhao.htm>>. Acesso em: 19/04/2021

⁹ Para mais informações sobre a lei 8.437/92. <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/104516/lei-8437-92>>. Acesso em: 19/04/2021

⁵ A Sociedade Maranhense de Direitos Humanos, o Centro de Cultura Negra do Maranhão e o Conselho Indigenista Missionário.

⁶ ACP nº 26295-47.2012.4.01.3700. Solicitaram a elaboração de EIA/RIMA através do processo regular, a divulgação do estudo e das medidas mitigatórias e compensatórias, a realização de audiências públicas e a consulta às comunidades tradicionais (BRUSTOLIN; SILVA, 2021).

⁷ Para mais informações sobre a suspensão das obras de duplicação. <<https://portal.trf1.jus.br/sjima/comunicacao-social/imprensa/noticias/justica-federal-suspende-obras-de-duplicacao-da-estrada-de-ferro-carajas.htm>>. Acesso em: 19/04/2021

⁸ Para mais informações sobre a liberação das

à custa de direitos constitucionalmente protegidos” (ibid., p. 118).

À sua própria maneira, a utilização deste dispositivo se associa com as contribuições de Maleiros e Cruz (2019) sobre a suspensão do ordenamento jurídico para que os interesses corporativos se territorializem. Dessa forma, ao interditar a possibilidade de reprodução da vida material das comunidades tradicionais, o Estado de exceção é definido como paradigma fundamental do modelo neoextrativista, tendo em vista que os interesses hegemônicos corroboram o exercício de um poder relativamente fora da lei (MBEMBE, 2016).

RECLUSÃO TERRITORIAL: UM OLHAR SOBRE OS CORPOS FEMININOS

A territorialização corporativa de exceção (MALEIROS; CRUZ, 2019) colabora para o processo de reclusão territorial (HAESBAERT, 2014) dos indivíduos que vivem nessas comunidades. Doreen Massey (2005) relaciona o espaço às políticas de desenvolvimento, afirmando serem políticas que permitem o movimento de alguns e torna outros imobilizados.

Seguindo essa lógica, podemos compreender a expressão mais literal da reclusão territorial sentida pelos habitantes das comunidades do entorno da EFC: o próprio trilho do trem. Para Haesbaert (2004), a reclusão territorial diz respeito a grupos sociais hegemônicos que, devido à reclusão a qual estão sujeitos, não exercem controle efetivo sobre seus territórios e, dessa forma, vivenciam um processo de desterritorialização pela (relativa) imobilidade.

A imobilidade, nesse caso, é percebida através de estruturas que “impõem regimes de exigências à vida no local, a precaução pelas possibilidades de atropelamentos, os novos limites para a colocação de roças e transporte de suas produções” (BRUSTOLIN; SILVA, 2021, p. 119). Nesse sentido, podemos perceber que essa infraestrutura determina a dinâmica territorial em sua volta e ataca as garantias coletivas de sustento. Sobre isso, a rede Justiça nos Trilhos (2020) trouxe relevantes contribuições de moradores das comunidades locais, entre elas:

“Os idosos são os mais prejudicados. Às vezes precisamos esperar 45 min para atravessarmos. Nós sofremos quando vamos sacar nosso dinheiro ou precisamos ir ao hospital”. Morador da Comunidade Mutum II, Arari (MA), 2018 (apud. JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2020).

“Certo dia, cheguei na beira da ferrovia umas 5h da tarde e só consegui atravessar quando tudo já estava escuro, arriscando minha vida.” Moradora de Mutum II, Arari (MA), 2018 (apud. JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2020).

Esse cenário, além de atrapalhar os moradores em suas tarefas diárias, como ir à escola ou ao hospital, está associado a um medo constante sentido nas comunidades. Entre esses medos, Brustolin e Silva (2021) em seus relatos reportaram I) o medo de andar devido à iminente chegada do trem, II) a tensão constante por conta da falta de familiaridade com o território transformado, III) o medo das guaritas privadas e IV) a criminalização da resistência contra o projeto.

Segundo as autoras, o medo de andar é relacionado à associação entre as estruturas da ferrovia com a morte de parentes, amigos e conhecidos, e a possibilidade de outras mortes. As autoras ainda afirmam que “a buzina do trem é responsável por uma tensão cotidiana em várias comunidades” (ibid., p. 121), pois a buzina é associada ao perigo constante dos acidentes.

Além disso, existem relatos sobre moradoras que conheciam seu território “até mesmo no escuro”, mas agora se sentem paralisadas pela insegurança. A grande devastação do território, com a retirada de casas e da vegetação, e a presença de máquinas, trabalhadores e seguranças da empresa, “geram uma situação de desterritorialização das famílias que permaneceram, cindindo relações e espaços, em que os lugares derrubados pelas máquinas não são mais familiares e nem as pessoas que circulam” (Brustolin e Silva, 2021, p. 120). Sobre isso, Anacleto Pires, liderança quilombola de Santa Rosa dos Pretos, no município de Itapecuru Mirim, afirma:

Mesmo no escuro a gente consegue andar no nosso território, mas quando ele está impactado, quando se coloca outras coisas dentro dele você fica com medo de andar à noite... No nosso tem 5 linhões, 3 estradas de Ferro, 1 BR 135, 1 assentamento, tem o problema com a falta de água e ainda tem os fazendeiros.¹⁰

Outro fator que gera medo é a presença de guaritas privadas e seguranças no espaço, com o controle territorial justificando o **exercício da violência**. A patriarcalização dos ter-
¹⁰ PIRES, Anacleto. Entrevista concedida à pesquisadora Dayanne dos Santos, em Itapecuru-Mirim, 11/12/17, apud Brustolin e Silva, 2021.

ritórios (SVAMPA, 2019) é outro fenômeno sentido pelo corpo feminino, com a chegada de muitos homens para trabalhar no empreendimento e na segurança privada.

De forma geral, a apreensão e as consequências da presença do empreendimento são sentidas de forma mais profunda nos corpos femininos. A geógrafa Joseli Silva (2013) chama atenção para a potência que o espaço e suas relações têm para imprimir significados sobre os corpos. Por isso, a mudança no território, atrelada às estruturas que causam medo, afeta o cotidiano das mulheres e as atividades atribuídas a elas na divisão sexual do trabalho, inclusive o trabalho do cuidado. Chamo atenção para os relatos coletados por Brustolin e Silva (2021), que evidenciam que os horários em que as mulheres ficam mais amedrontadas são os que as crianças precisam atravessar a ferrovia para ir ou voltar da escola.

É importante inferir que o poder apresenta uma geo-grafia da desigualdade em diversas escalas e, no mesmo espaço/contexto, é onde as diferenças de gênero se instalam. Nesse sentido, mulheres militantes são perseguidas pela empresa por se colocarem contra a presença da Vale S.A. e pela sua luta a favor da reapropriação social dos bens comuns e das condições de reprodução da vida material das comunidades. A criminalização de lideranças e de pessoas das comunidades é uma estratégia recorrente de repressão e desmobilização popular. Em seu trabalho, Brustolin e Silva (2021) usam o exemplo do interdito, um dispositivo usado pela empresa para intimidar e inibir manifestações na EFC, funcionando como uma espécie de recado que a empresa dá quando suspeita da organização de algum movimento reivindicatório.

Porém, a perseguição e criminalização feminina ocorre de maneira mais ampla. Não se trata somente da judicialização, do encarceramento e da privação de liberdade, mas também de estigmas que começam no âmbito familiar e de um descrédito que vem da comunidade. As autoras afirmam que, ao longo de toda a extensão da ferrovia, existem diversas mulheres processadas pela empresa, mas que a Vale S.A. também usa da intimidação, através de um efeito moral e difamatório, construindo o estigma de “pessoas processadas pela Vale”.

As autoras trouxeram em seu trabalho um importante relato: a história da Rose (SILVA, 2018, apud. BRUSTOLIN; SILVA, 2021), em que a perseguição extrapolou o âmbito público, através das medidas de sanção moral e o processo pelo Vale S.A., invadindo sua vida particular: ela foi denunciada anonimamente no Conselho Tutelar do município sob acusação de sair muito e abandonar seus filhos sozinhos. Vale ressaltar que, nesse caso, o companheiro de Rose a apoiava e militava junto, mas seu papel de pai nunca foi questionado (SILVA, 2018).

Os corpos femininos, definidos pelas construções sociais que os responsabilizam pela reprodução da vida da família, além das tarefas domésticas e tarefas relacionadas ao cuidado, sentem uma sobrecarga de trabalho. Fazer frente à Vale S.A. e às suas estruturas físicas requer que as mulheres dediquem seu tempo para engajar-se na militância, tendo que sair de casa para participar, por exemplo, de reuniões. Porém, muitas vezes sem o apoio de seus companheiros, elas seguem acumulando obrigações em suas rotinas.

AS LUTAS PELO COMUM: CONTRA O “CORREDOR SECO” E A EMERGÊNCIA SANITÁRIA

Nesta seção, analiso uma consequência chave para compreendermos as dificuldades que as comunidades no entorno estão tendo para enfrentar a pandemia da Covid-19: a construção de um verdadeiro corredor seco na área de influência da EFC. A partir desse debate, vamos nos ater à movimentação de luta pelo comum do quilombo Santa Rosa dos Pretos, no município de Itapecuru-Mirim, que sofre, ao mesmo tempo, com as imposições e violências advindas da duplicação da EFC e da tentativa de duplicação da BR-135.

Segundo Gutierrez e Lohman (2019) o capital é uma relação social que deforma a reprodução da vida sustentada pelo valor de uso, impondo sobre o território a lógica do valor de troca. Nesse sentido, as lutas pelo comum (NAVARRO, 2015) se definem por serem lutas em torno do acesso, controle e gestão dos bens comuns naturais e contra as consequências da extração, produção, circulação e consumo direto da riqueza social convertida em recurso. Nesse sentido, as lutas das comunidades no entorno da EFC, e, no caso do quilombo, da rodovia BR-135, são lutas socioambientais contra os despojos múltiplos e a classe extrativista.

Em meio a ausência de controle ambiental e a supressão não autorizada de vegetação, esta região de planície, marcada por diversas áreas de conservação e de preservação, teve a oferta de recursos hídricos drasticamente reduzida. Conforme a cartografia planialtimétrica do IBGE, a ferrovia trans-

pôs 360 cursos d'água pertencentes às bacias hidrográficas Atlântico Norte-Nordeste e Tocantins-Araguaia (AMPL0; VALE, 2011).

Além da transposição, os igarapés da região também foram marcados pelo assoreamento, pela contaminação pelo minério de ferro transportado pelos trens e, até mesmo, pelo aterramento desses rios. Brustolin e Silva (2021) também trazem relatos acerca da construção de cercas, ou seja, da imposição de territórios privados da empresa, que impedem o acesso à água. Nesse sentido, os novos cercamentos se manifestam como uma progressiva e violenta expropriação do comum:

Até uns anos atrás, quando eles fizeram a duplicação, teve uns igarapés que foram soterrados, foram aterrados. Inclusive, o pessoal da terra indígena Caru, que falaram que um dia eles vinham de lá e viram aqueles cascudos no seco. [...]. Tinha um igarapé que caía dentro desse rio, dentro do rio Pindaré, e já fazia tempo ela [sogra] disse que nunca secou esse lugar, e quando foi com a duplicação, quando ela veio um dia de lá, ela ficou muito triste porque o pessoal relatou que ficou todo... não existe mais nem o lugar, é como se aquele lugar nunca tivesse existido (Ywak, mulher indígena do Território Indígena Rio Pindaré).¹¹

Esse cenário de infamiliaridade é fruto do câmbio metabólico (MOORE, 2015) que a

¹¹ YWAK (pseudônimo). Entrevista concedida a Cíndia Brustolin e Sislene Costa da Silva, via plataforma Google Meet, Território Indígena Rio Pindaré, 06/08/2020, apud Brustolin e Silva, 2021. Grifo meu.

violenta imposição do capitalismo gera sob o tecido da vida e sob o meio ambiente. Segundo o autor, o capitalismo é uma forma – de conteúdo biocida – de organizar a natureza e os organismos que fazem parte dela. A essa conjuntura social e ambiental, caracterizada pela reduzida oferta de água na região, cabe a definição de conflitos socioambientais delineados por Svampa (2019), que diz respeito a um contexto de grande assimetria de poder. Segundo a autora, a configuração de territórios extrativos se traduz no deslocamento do tecido econômico e social prévio, com a consolidação de uma forte estrutura de desigualdades que inclui diferentes aspectos, sobretudo relacionados ao estilo e qualidade de vida, e também às relações de gênero.

Nesse sentido, ao afirmar que os impactos do extrativismo expropriam (ULLOA, 2016), a autora demonstra que a indisponibilidade de bens comuns dificulta a manutenção das populações em seus territórios. Ocorre, nesse contexto, a negação do direito à água que, por sua vez, “afeta diretamente outros direitos, como o direito à alimentação, visto que a escassez de água influi diretamente no cultivo de alimentos e seu consumo” (JUSTIÇA NOS TRILHOS, p. 34). Mais uma vez, a sobrecarga que se impõem ao corpo feminino é comentada nos relatos, devido à necessidade das mulheres de percorrer trajetos maiores e mais perigosos para conseguirem água, expondo seus corpos no caminho e, dessa forma, agravando também sua qualidade de vida e seu direito à saúde.

Essa expropriação, que pode se manifestar através da espoliação, pode ser percebida através de dois fatores essenciais para pensar na dificuldade que essas comuni-

dades foram acometidas para combater a pandemia da Covid-19: a restrição de água também afeta diretamente o direito à saúde, principalmente dos mais idosos; e a diminuição do cultivo de excedentes que poderiam ser comercializados, dificultando a autonomia financeira de famílias inteiras. Além disso, o grande desmatamento da vegetação local vem provocando um grande desafio para a autonomia financeira das famílias da região, por exemplo, através da supressão de palmeiras de coco babaçu, que fere diretamente as mulheres quebradeiras de coco.

Dessa maneira, o comum e o território se relacionam na perspectiva do território-corpo-terra ao contribuir para o sentido de uma afetação que se compartilha (GUTIERREZ, 2019). Nesse sentido, assinalo a luta da comunidade quilombola de Santa Rosa dos Pretos como um exemplo do que Gutierrez e Navarro (2018) colocam como a dimensão prática do comum, que se traduz em uma relação social, uma prática que se produz e molda por meio do compromisso coletivo com a reprodução da vida em seu conjunto, humana e não humana.

A comunidade em questão vem sendo alvo das tentativas da Vale S.A. de retomar as obras de duplicação da BR-135 em plena pandemia da Covid-19. O plano de duplicação de um trecho da BR-135, que compreende os municípios de Bacabeira e Miranda do Norte, já está em tramitação há cerca de três anos. As obras neste trecho já haviam sido suspensas em 2018, por tratar-se de 40 km rodeados de comunidades tradicionais. As redes comunitárias haviam conseguido a suspensão devido à compreensão do Ministério Público de que foi dada a licença pela

Secretaria Estadual de Meio Ambiente sem que o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) fosse questionado sobre a presença das comunidades tradicionais na região.

Em abril de 2020, já durante a pandemia, o DNIT¹² tentou retomar as obras, mas foi impedido pela Justiça. Entretanto, uma notícia de dezembro de 2020 – a mais recente encontrada sobre o caso – trata da decisão das equipes da Advocacia-Geral da União (AGU) que garantiram a continuidade das obras de duplicação e recuperação em trecho da rodovia. O DNIT alegou que as lideranças de comunidades e territórios mais próximos foram informadas e manifestaram apoio à duplicação. Nota-se mais uma vez o conflito de interesses que favorece o poder público, passando por cima de direitos concedidos a essas comunidades, como o direito à habitação e à saúde.

Estabelecido o contraditório e melhor delineados os fatos em análise, observo ser o caso de reconsiderar a decisão proferida, haja vista não só os prejuízos decorrentes da paralisação da obra, caracterizando a perigo reverso que a manutenção da decisão venha acarretar à política pública, logo, ao interesse coletivo, como também porque as razões que motivaram a interposição do agravo de instrumento e o deferimento da decisão que concedeu a tutela antecipada recursal não persistem após os esclarecimentos trazidos pelo DNIT”, manifestou o Juízo.¹³

¹² Vale ressaltar que o órgão não seguiu a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) ao não realizar consulta prévia às comunidades quilombolas da região.

¹³ Para mais informações, acessar: <<https://www.>

A população do quilombo Santa Rosa dos Pretos, de mais de 350 famílias (cerca de 2.000 pessoas) e que não conta com nenhum posto de saúde¹⁴, está sendo exposta à pandemia da Covid-19 a partir de diferentes frentes. Retomar, em meio à crise sanitária, a duplicação da ferrovia, nesse sentido, é manter na região uma necropolítica (MBEMBE, 2016) por parte do Estado, reforçando as ilegalidades já cometidas pelo governo. Por isso, uma campanha¹⁵ está sendo construída para denunciar as complicações que as comunidades quilombolas estão vivenciando no Maranhão, inclusive evidenciando o racismo institucional que acomete essas comunidades (JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2020).

Trata-se de um território em que a oferta de água já havia sendo comprometida, o que dificulta drasticamente a higienização¹⁶ necessária para o combate ao vírus devido ao uso regrado da água. Além disso, esse fator também compromete a oferta de alimentos e a renda das famílias, devido à menor quantidade de excedentes para comercializar. Soma-se isso ao fato de que a qualidade da saúde já estava prejudicada devido aos impactos advindos da EFC, como a [contaminação da água em São Paulo](https://www.gov.br/agu/pt-br/comunicacao/noticias/agu-assegura-retomada-da-duplicacao-de-trecho-da-rodovia-br-135-no-maranhao). Acesso em: 21/04/2021.

¹⁴ Para mais informações, acessar: <<https://www.uol.com.br/ecoa/colunas/opiniaio/2020/05/13/maos-pretas-de-onde-vem-a-boa-noticia-em-meio-a-pandemia.htm?cmpid=copiaecola>>. Acesso em: 21/04/2021.

¹⁵ Verificar em: <<https://www.cartacapital.com.br/blogs/change-org/em-video-lideranca-e-influencers-narram-drama-de-quilombolas-do-ma/>>. Acesso em: 21/04/2021.

¹⁶ Para mais informações: <<https://coronavirus.saude.mg.gov.br/blog/109=-higienizacao-das-maos#:~:text=No%20contexto%20de%20pandemia%20do,eficaz%20na%20preven%C3%A7%C3%A3o%20de%20doen%C3%A7as>> Acesso em: 21/04/2021

ção do ar e da água pelo minério de ferro transportado pelo trem.

Em conclusão, pode-se inferir que a chegada de trabalhadores de outras localidades para trabalhar na obra de duplicação, além dos impactos socioambientais que o projeto vai ocasionar, está colocando a comunidade em uma situação de vulnerabilidade ainda maior. Durante a pandemia, o quilombo Santa Rosa dos Pretos já contava com campanhas para angariar cestas básicas para organizar o cuidado coletivo, além de orientação para os jovens e os idosos sobre autocuidado e prevenção à Covid-19. Agora, com a iminência das obras, a luta dos quilombolas por água, memória e território se agrava.

CONCLUSÃO

A partir do caso da Estrada de Ferro Carajás, podemos extrair uma espécie de fórmula do que ocorre no espaço agrário brasileiro: (des)ordenamentos territoriais que, por um lado, apresentam grande rentabilidade ao governo nacional e à corporações privadas, por isso contam com diversas espécies de irregularidades legais para tornarem possíveis. Por outro lado, geram incontáveis impactos socioambientais para as comunidades ao entorno desses projetos, como 1) o corredor seco, formado na área de influência dessa ferrovia, e 2) a fragilidade de direitos importantes dos moradores dessa comunidade.

Desses impactos, por sua vez, como pôde ser demonstrado com os relatos e o debate sobre o corpo feminino, são sentidos de forma diferenciada pelas mulheres devido ao

papel de gênero que lhes é atribuído em suas comunidades, como o trabalho associado às tarefas do cuidado, como a alimentação da família. Como nessas comunidades existem mulheres que se envolvem em lutas territoriais-ambientais, centrando-se na defesa do cuidado do território, do corpo e da natureza em sua crítica contra os processos de desenvolvimento e o extrativismo, podemos chamar atenção para o que Ulloa (2016) enquadra como feminismo territorial.

Dessa forma, as mulheres que protagonizam essas lutas ao longo da Estrada de Ferro Carajás, como as presentes no quilombo Santa Rosa dos Pretos, no qual destaco Anacleta Pires, apresentam em seus relatos elementos fundamentais para compreendermos a Geografia e os conflitos oriundos do neoextrativismo a partir de uma abordagem feminista e corporificada.



LITERATURA CITADA

- ALMEIDA, A. W. B. (2010). Agroestratégia e desterritorialização: direitos territoriais e étnicos na mira dos estrategistas dos agronegócios. In: ALMEIDA, A. W. B. (et. al.) Capitalismo globalizado e recursos territoriais. Rio de Janeiro: Lamparina, p.101-144.
- AMPLO; VALE. (2011). Duplicação da Estrada de Ferro Carajás–EFC. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental–EA/PBA. Belo Horizonte: Amplo; Vale.
- BRANDÃO, C. (2010). Acumulação Primitiva Permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil Contemporâneo. In: BERNO DE ALMEIDA et al. Capitalismo Globalizado e Recursos Territoriais: fronteiras de acumulação no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Lamparina.
- BRUSTOLIN, C.; SILVA, C. S. (2021). Territórios, mulheres e megaprojetos: um estudo de caso sobre a Estrada de Ferro Carajás-MA. In: INSTITUTO PACS, Mulheres atingidas: territórios atravessados por megaprojetos, pp. 105-136.
- CASTRO, Edna. (2012). Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. Cad. CRH, Salvador, v. 25, n. 64, pp. 45-61.
- GUTIÉRREZ AGUILAR, R. (2015). Políticas en femenino: transformaciones y subversiones no centradas en el Estado. In: Horizontes comunitario-populares: producción de lo común más allá de las políticas estado-céntricas. Madrid: Traficantes de sueños, pp. 67-84.
- GUTIÉRREZ AGUILAR, R., NAVARRO, M. L. (2019). Produzir lo común para soste-

- ner y transformar la vida: algunas reflexiones desde la clave de la interdependência. In *Revista Confluências*, ISSN: 2318-4558, v. 21, n.2, pp. 298-324.
- GUTIÉRREZ AGUILAR, R. y SALAZAR LOHMAN H. (2019). Reproducción comunitaria de la vida. Pensando la transformación social en el presente. In: *Poducir lo común: entramados comunitários y luchas por la vida. El apante. Revistas de estudos comunitários. Traficantes de sueños.*
- GUTIÉRREZ AGUILAR, R. (2019). Común, ¿hacia dónde? Metáforas para imaginar la vida colectiva más allá de la amalgama patriarcado-capitalismo y dominio colonial. Reproducción comunitaria de la vida. In: *Poducir lo común: entramados comunitários y luchas por la vida. El apante. Revistas de estudos comunitários. Traficantes de sueños.*
- HAESBAERT, R. (2004). Precarização, reclusão e exclusão territorial. In: *Revista Terra Livre*, v. 2, n. 23, pp. 35-52. Goiânia.
- HARVEY, D. (2005). *O Novo Imperialismo*. São Paulo: edições Loyola.
- SILVA, J. M. (2013). Corpo, corporeidade e espaço na análise geográfica. In: Heidrich, Álvaro L.; Pires, Claudia Luiza Zeferini; Costa, Benhur Pinós. (Org.). *Maneiras de ler: geografia e cultura*. Porto Alegre: Imprensa Livre, *Compasso Lugar Cultura*, v. 1, pp. 28-36.
- JUSTIÇA NOS TRILHOS (2020). *Direitos Humanos e empresas: a Vale S.A. e as estratégias de dominação, violações e conflitos envolvendo territórios, água, raça e gênero.*
- MALEIROS, B. C.; CRUZ, V. C. (2019). Geografias dos grandes projetos de desenvolvimento: territorialização de exceção e governo bio/necropolítico do território. In: Niterói: *GEOgraphia*, vol. 21, n. 46.
- MASSEY, D. (2005). *For Space*, London: Sage, pp. 147-195.
- MBEMBE, A. (2016). Necropolítica. In: *Arte & Ensaios. Revista do PPGAV/EBA/UFRJ*. n. 32.
- MORAES, A. C. R. (2013). *Geografia Histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia*. São Paulo: Ed. Annablume.
- NAVARRO, T. M. L. (2015). *Luchas por lo común. Antagonismo social contra el despojo capitalista de los bienes naturales en México*. Puebla: ICSYH-BUAP-Bajo Tierra.
- QUEIROZ, R. A. S. (2013). O interesse público em juízo: um tema revisitado. In: *Revista Quaestio Iuris*, v. 06, n. 02, pp. 85-141.
- SANTOS, M. (1996). *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec.
- SILVA, S. C. (2018). “Por todos os quilombos do mundo”: trajetória de luta de uma quilombola no Maranhão. *Monografia (especialização). Estudos Latino-americanos: Juiz de Fora*.
- SVAMPA, M. (2019). *As fronteiras do neoeextractivismo na América Latina: conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências*. São Paulo: Elefante.
- ULLOA, A. (2016). *Feminismos territoriales en América Latina: defensas de la vida frente a lo extractivismo*. In: *Nómadas, Colombia*.