

ATOS DE ESTADO E MEGAPROJETOS DE INFRAESTRUTURA: a intrusão de territórios etnicamente configurados¹

Emmanuel de Almeida Farias Júnior-UEMA/MA
Tomas Paoliello Pacheco de Oliveira-UEMA/MA
Tacilvan Silva Alves-PPGAS-MN/RJ
Elieyd Sousa de Menezes -UEMA/FAPEMA-SECTI/GOV. MA
Maria Heloísa Alves Crispim Cirilo-UEMA/MA
Maryane Monroe Martins-UEMA/MA
Geovana Alves Rocha-UEMA/MA

INTRODUÇÃO

O caminho real² que levaria a glória da descoberta, contrapôs a dureza da condição humana e o enfrentamento do poder colonial francês. André Malraux (1988) narra a desventura de dois exploradores que percorrem o antigo caminho real na Indochina buscando as riquezas de antigos impérios. Não precisamos ir muito longe para termos o nosso próprio caminho real, de igual maneira transportariam riquezas várias, conforme defendia Gentil Silva, no artigo “Uma rodovia necessária: em busca de grandes riquezas naturais”, publicado no periódico **O Imparcial**, em 1931.

A malha rodoviária/ferroviária brasileira se insere neste contexto. Contudo, para a exploração de riquezas produzidas no presente. Pensada para fazer a ligação entre os polos de exploração agrícola, pecuarista e mineral com portos exportadores. Para transportar bens, serviços e pessoas. Segundo Santos, o aumento “da rede rodoviária propiciou aos transportes o alargamento de sua área de operação, pois os fluxos de pessoas e mercadorias se intensificam conforme o avanço das infraestruturas e da urbanização no território brasileiro” (SANTOS, 2021, p. 28).

Este trabalho pretende analisar tais “Atos de Estado” para a implantação de megaprojeto de infraestrutura no estado do Maranhão, em especial, as obras de duplicação da BR-135. A expansão rodoviária que liga a capital maranhense ao sudeste do Brasil tem ocasionado distintas tensões sociais. Denominada anteriormente como

¹ Trabalho apresentado na 33ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 28 de agosto a 03 de setembro de 2022”

² Cf. André Malraux (1988).

BR-21, a atual BR-135, atravessou inúmeros territórios negros, atualmente autodenominados como “remanescentes das comunidades dos quilombos”³ no interflúvio dos rios Mearim e Itapecuru, onde no passado estavam instaladas grandes propriedades escravagistas no Maranhão, como as da família Belfort, de acordo com o inventário dos bens do falecido Coronel Antonio de Salles Nunes Belfort, eram as fazendas N. S. do Livramento do Peritoró, Fazenda do Laguinho e Fazenda Passarinhos, todas na Vila do Itapecuru Mirim⁴.

De acordo com o periódico **O Globo**, de 1853, os proprietários da Fazenda Passarinhos, anunciaram a venda das terras com tudo dentro, onde constavam 26 pessoas escravizadas, roças de algodão e mandioca, 20 bois de carro, cavalos, engenhos e outros muitos “acessórios”. Tendo em vista a aludida “crise da agricultura”, segundo Magalhães apud Almeida (2008), os proprietários colocaram a culpa nos preços baixos no algodão no mercado internacional. Uma das consequências das chamadas “crises” é a venda das propriedades, muitas vezes dentro do próprio grupo familiar.

Essas antigas fazendas estão diretamente relacionadas a distintos processos de ocupação pelos descendentes dos ex-escravizados. Referem-se atualmente a realidades empiricamente observáveis oriundas de diversas situações sociais, como doações de terras aos ex-escravizados, a fuga das fazendas e a formação de coletividades após a abolição. Essa região do interflúvio entre os rios Mearim e Itapecuru Mirim constituem um complexo de domínio negro.

A INTRUSÃO DOS TERRITÓRIOS NEGROS

A ESTRADA DE FERRO SÃO LUÍS-CAXIAS

Uma série de projetos de infraestrutura atravessaram os territórios negros do interflúvio Itapecuru–Mearim. Podemos mencionar a implantação da Estrada de Ferro São Luís-Caxias, com extensão total de 476 km. Segundo Neves (2012), a cidade de Caxias era até a década de 1970, a segunda cidade mais importante do Maranhão. De acordo com o site Estações Ferroviárias do Brasil,

³ ART. 68 - ADCT - “Aos remanescentes das comunidades dos quilombos que estejam ocupando suas terras é reconhecida a propriedade definitiva, devendo o Estado emitir lhes os títulos respectivos” (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

⁴ Cf. Maranhão. Poder Judiciário. Tribunal de Justiça. Coordenadoria do Arquivo e Documentos Históricos. Catálogo de documentos manuscritos do Poder Judiciário do Maranhão, 2012.

A E. F. São Luiz-Teresina foi aberta em seu primeiro trecho em 1895, ligando Caxias a Cajazeiras (Flores). Em 1919 foi aberto outro trecho, São Luiz-Caximbo, prolongado em 1920 até Caxias. Somente em 1938 os trilhos chegaram a Teresina, com a abertura da ponte sobre o rio Parnaíba. Trens de passageiros rodaram até o ano de 1991 pela linha. Cargueiros trafegam por ela até hoje (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2020).

A Estrada de Ferro São Luís-Teresina margeava o rio Itapecuru Mirim, substituindo a navegação. Até o pleno funcionamento da ferrovia, em 1938, o escoamento da produção agrícola e a circulação de pessoas era majoritariamente realizado pelos rios da região, notadamente os rios Pindaré Mirim, Mearim e Itapecuru. Contudo, os quilombolas relatam ainda a circulação de bens e pessoas pelo chamado “caminho da boiada”.

A Estrada de Ferro São Luís-Caxias atravessava os portos de antigos engenhos das propriedades escravagistas do vale do Itapecuru, como o Engenho que Kelrú, assumindo o transporte de bens, serviços e pessoas na região. De acordo com o periódico A Situação, de 1863, as fazendas de Kelrú, Santa Monica, Monjubello e outras na região, pertenceram ao Coronel José Maria Barreto (Barão de Anajatuba). Atualmente, as áreas das antigas fazendas são reivindicadas por comunidades quilombolas.

A ESTRADA DE FERRO CARAJÁS-EFC

A implantação da Estrada de Ferro Carajás-EFC, produziu efeitos sociais complexos nos territórios negros dos vales do Mearim e Itapecuru e inúmeros outros entre os estados do Pará e Maranhão, como territórios referidos a povos indígenas, ribeirinhos, pescadores artesanais, quebradeiras de coco babaçu e agricultores familiares. Entre os “efeitos sociais” podemos mencionar a morte de pessoas atropeladas, o aquecimento do mercado de terras, as poluições atmosférica e sonora, a morte de animais silvestres e afugentamento de caças, rompimento de relações de vizinhança, o cercamento dos territórios e a proibição da livre circulação.

Segundo a VALE, a Província Mineral de Carajás foi descoberta em 1967, localizada no município paraense de Parauapebas. A Estrada de Ferro Carajás-EFC, começou sua operação em 1985. Atualmente, existem cinco minas de ferro em operação: N4E, N4W, N5E, N5W e N5 Sul, onde se explora ferro, níquel, manganês, cobre e ouro. Segundo a página web intitulada A VALE no Pará, a exploração mineral

na região está organizada dessa forma: O mineral extraído do Complexo Carajás é transportado via extensa malha ferroviária até o terminal marítimo de Ponta Madeira, próximo ao Porto de Itaqui, ambos no Maranhão. O manganês explorado na Mina Azul desde 1985 é transportado pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) até Porto da Madeira. O níquel é explorado na Mina Onça Puma, no município paraense de Ourilândia do Norte, tem o transporte realizado via estrada pavimentada e malha ferroviária até o Porto de Itaqui. A exploração de cobre e ouro é feita no Complexo Sossego, descoberta em 1997, com investimento de US\$ 400 milhões. O Complexo está interligado a Parauapebas por uma estrada de 85 km, seguindo até Porto da Madeira. O Cobre e o Ouro também explorados pela VALE na Mina de Salobo I e Salobo II, dentro dos limites da Floresta Nacional Tapirapé-Aquiri, tem o transporte é feito por uma estrada de 90 km até Parauapebas, depois pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) até o Porto da Madeira.

Segundo informações divulgadas no site da VALE, em dezembro de 2016, foi inaugurado o Complexo S11D Eliezer Batista, com a instalação de nova mina e usina na Serra Sul de Carajás, no município paraense de Canaã de Carajás. Foram investidos cerca de US\$ 19 bilhões, que ocasionara o aumento de 109 milhões para 230 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Com este projeto, a VALE pretende expandir a logística de escoamento da produção mineral, onde prevê a expansão da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que conta atualmente com 892 quilômetros, interligando Parauapebas, Pará ao Porto da Madeira e Porto de Itaqui, no Maranhão. A Estrada de Ferro Carajás (EFC), ainda de acordo com informações fornecidas pela VALE, foi inaugurada em 1985 para transporte de carga e 1986 para transporte de passageiros.

Em 2018, a mineradora VALE concluiu a duplicação da Estrada de Ferro Carajás-EFC. A mineradora reforça o discurso da necessidade da duplicação da malha ferroviária com base no aumento da produção mineral. Segundo a VALE (2018), foram realizadas obras em “em 27 municípios entre 2013 e 2018”, com “575 quilômetros de ferrovia duplicada”, com a “construção de 40 pontes ferroviárias”, “uma ponte rodoviária”, “seis viadutos ferroviários”, com “capacidade de transporte atual instalada de 230 milhões de toneladas por ano” e o “o investimento realizado significou um aumento de 53% na capacidade da ferrovia”.

Os problemas colocados pelas comunidades afetadas pela construção e agora duplicação da ferrovia se arrastam há 37 anos. A construção desses megaprojetos de infraestrutura cercou os territórios negros da região, que estão presos “entre o ferro e o

asfalto”⁵, ou seja, duas ferrovias e uma rodovia. Todos esses megaprojetos, ao seu modo, produziram efeitos sociais irreparáveis.

A BR-135

A construção na década de 1950 da BR-21, posteriormente denominada de BR-135, atravessou um complexo cultural e territorial constituído em decorrência de diferentes processos históricos. A pavimentação do trecho que parte de São Luís, inicia na década de 1950, cujo trabalhos de pavimentação do trecho São Luís-Peritoró ficaram a cargo do 15º Distrito Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens-DNER, conforme mostra o periódico **O Combate**, de 1958.

Assim como a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, a BR-135 utilizou o antigo caminho percorrido pelas boiadas - o chamado “caminho da boiada”. O Sr. Pedro, quilombola da comunidade de Santana São Patrício, observa que realizaram a terraplanagem da BR-135 na década de 1950,

[...] daí ela ficou, agora é área de pista eu não sei se foi na época que o Sarney foi governador, foi que botou pista, mas ela saiu em 50, o asfalto. **Aqui, daqui era estrada de boiada** de pernambucano, paraibano, mineiro, é paraense, carregando gado para São Luís [...] (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Santana São Patrício, entre os dias 23 a 24 de fevereiro de 2019) [grifo nosso]

O Sr. Pedro observa que o traçado da BR-135 ocupou o caminho tradicionalmente percorrido para a negociação de gado com as capitais de São Luís e Teresina. As narrativas contadas pelo Sr. Pedro, são reafirmadas pela Sra. Lidiane,

o senhor Zacarias ainda em vida, aos seus 84 anos de idade, no mesmo local com seus filhos, netos e bisnetos, exercendo suas atividades culturais, rurais e religiosas, junto a outras famílias no mesmo lugar, dizia seu Zacarias que quando se entendeu não existia estrada e **sim um caminho de estrada, que tinha da beira do campo até a beira do rio Itapecuru, por onde passava muitas boiadas e comboios com carga**. Em 1940 passou o primeiro pico de rodagem de estrada da BR135, chegando neste cujo lugar Pedreira, primeira turma para o trabalho de pico roça, chefiada pelo senhor Lima Campos, a segunda turma foi para roçagem e destacamento por Tomaz Felix, e segunda turma fez o trabalho de valetão e baluação da estrada chefiada pelos menos administradores (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Santana São Patrício, entre os dias 23 e 24 de fevereiro de 2019) [grifo nosso].

⁵ Cf. Relatório de iniciação científica apresentado pela discente Célia Brenda Lima Fernandes, ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica PIBIC/UEMA 2018/2019.

O Sr. Antônio Barnabé, da comunidade quilombola de Vila Fé em Deus, narra que “o Caminho de Boiada que eu conheço ele passa dentro da Joana Rosa. Como eu falei, sobre a proposta que ele estava falando ali, que eu de ousado foi e tomei a proposta dele. Mas **o Caminho de Boiada atravessa na Joana Rosa, aí vai na linha de ferro**” (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Vila Fé em Deus, entre os dias 23 e 24 de fevereiro de 2019) [grifo nosso].

O Sr. João Batista Muniz, narra as suas impressões sobre a chegada a empreiteira para a implantação da BR, contrapondo a “descoberta” dos direitos territoriais das comunidades quilombolas. Segundo ele,

Lá na Pedreira Velha eles contava quí sempre lá eles foram nascido e criados lá e qui era dos quilombos, que aqui nessa época que eu arcançei ainda, quando eu me intendi, comecei a me entender, isso aqui era... a estrada era só um carreçau , um matão que cobria o rumo da estrada e daí pra frente , eles começaram a enlanguescer a estrada, ai nesse tempo o pessoal era mais tolo não sabia o direito que a gente tinha, deixaram a passagem (...) e hoje não, a gente descobriu os direitos que a gente tem, iai eles querem passar por cima sem dá uma definição pra gente, então isso é uma luta que a gente está aqui, pra gente saber dos direitos da gente, porque a gente quer os direitos da gente, porque não é assim... A gente não vai chegar na casa do companheiro aqui, invadindo sem falar com ele, pra eu invadir eu tenho que conversar com ele, se eu posso não, eles querem, eles vão passando aí como coisa que eles é que manda aí na coisa, mas nós temos nossos direitos e nós queremos nossos direitos (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Pedreiras, entre os dias 23 e 24 de fevereiro de 2019).

Sobre os efeitos sociais percebidos pelos quilombolas ocasionados pela implantação da BR-135, podemos mencionar a poluição dos cursos d’água. Os cursos d’água da região são abundantes no período conhecido como inverno, afloram nascentes e transbordam rios outrora secos. Os efeitos sociais da BR-135, são associados pelos quilombolas aos efeitos da Estrada de Ferro Carajás-EFC⁶, todos esses projetos como elementos ligados a devastação ambiental. De acordo com uma senhora quilombola da comunidade de Pedreiras,

se a estrada já causa a poluição dos rios, imagina a duplicação, porque quando chove escoas todas para os igarapés, onde as comunidades fazem a pesca. Durante a manutenção da ferrovia há também a poluição. O exemplo que a gente tem, recentemente, ano passado se eu não me engano; vieram fazer uma manutenção aqui na estrada, aí choveu, foi no inverno, choveu e o produto que eles usaram escoou todinho para os igarapés, pro bueiro e daqui

⁶ A Estrada de Ferro São Luís-Teresina não opera mais, os terminais ferroviários encontram-se em ruínas.

pro bueiro atingiu um açude que ficou pretinho e a empresa que o DNIT contrata, terceiriza o serviço, a empresa viu e fez uma drenagem do produto e faz um negócio lá que amenizou mais. Mas não resolveu não porque ainda tem resíduo que foi escoado nesse período. Se eles fazem isso assim nesse trecho que é comunidade, imagina o outro trecho que a gente não vê lá da rodovia, que tem bueiro e tem igarapé e esses produtos todos contaminam (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Pedreiras, entre os dias 23 e 24 de fevereiro de 2019).

No depoimento acima, a entrevistada nos adianta um novo drama vivido pelas comunidades quilombolas e demais povoados situados às margens da BR-135 – a sua duplicação, a qual trataremos mais à frente.

Entre os dramas vividos pelos quilombolas, devido o asfaltamento da BR-135, tem-se o atropelamento de membros das comunidades. Dona Raimunda Quirina Alves dos Santos, quilombola da comunidade de Cariongo narra a morte de seu filho por atropelamento da RB-135

a gente vinha, fomos... minha velha era rezadeira. A gente foi pra uma reza aí quando a gente voltou, a gente vinha aí veio, aí vinha um caminhão boiadeiro aí passou assim beirando mesmo assim na queimação assim, nesse dia ele só não matou acho que quase todo mundo porque todo mundo caiu assim dentro do mato, aí ele vinha aí eu não sei que... acho que ele foi virar assim pra olhar pra trás e o menino que vinha junto dele disse que ele ainda disse assim, porque minha vó era cega, ele disse assim: “mamãe olha a vovó”, aí foi, o caminhão foi ultrapassar um pelo outro né, e ele tirou a frente e jogou a traseira e pegou bem nisso aqui dele, e pegou bem nisso assim dele. Aí... nem sei quem... (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Cariongo, entre os dias 16 a 17 de fevereiro de 2019).

O avanço das infraestruturas na região (ferrovias, rodovias e linhas de transmissão) ocasionaram ainda o aquecimento do mercado de terras, fazendo que inúmeros conflitos fundiários na região. O Sr. Justo narra no livro “A vida de um lutador. Memórias e experiências de luta” a sua atuação na Animação dos Cristãos no Meio Rural- ACR, fundada em 1966, na Comissão Pastoral da Terra-CPT, no Sindicato de Trabalhadores Rurais-STR, na União das Comunidades Negras Quilombolas do estado do Maranhão- ACONERUQ e na União das Associações das Comunidades Negras Rurais Quilombolas do Município de Itapecuru Mirim- UNIQUITA

O proprietário que ameaçava a gente nessa região dessa área aqui, ele era dono do supermercado Confiança, na época, em São Luís, uma grande rede. Esse homem me perseguiu tanto, ele e aquelas pessoas que eram encarregados de vender a terra pra outras pessoas. Aqui em Itapecuru Mirim, tinha um advogado, que essas terras, que é terra de negro, terra quilombola, eles não tinham documento e ele dizia para os pobres: - ‘Olha, nós vamos ajeitar e documentar tua terra’. E fazia e tirava só um pedacinho para as comunidades, para os negros, e o resto que sobrava, eles vendiam, justamente para esses fazendeiros. E foi nesse momento que nós aqui sofremos demais,

anos 80, por aí. Assim... tava nas grandes forças das ameaças do regime que a gente não sabia o que fazia, se reunia, quando a gente se reunia, era tachado de comunista. A polícia ia lá, como aconteceu em vários lugares, ia pra acabar com nossa reunião, e a gente sofria demais (janeiro de 2019) (CONCEIÇÃO; BRUSTOLIN; PIRES, 2021, p. 47).

O Sr. Nena, narra a chegada dos fazendeiros e como consequências desta chegada, o cercamento das terras referidas as comunidades quilombolas na região de Santa Rita e Itepecuru Mirim,

É, a gente chamava o caminho de caminho do Carema porque ele saía no campo, do campo ele vinha pro rio, quem vinha do Jiquiri pra ir pros campos vinha por ele. Inclusive ele ainda tá colocado no meio dessas fazendas aí, mas a gente ainda ver. Essa parte aqui da BR até a linha de ferro ficou preservado porque o fazendeiro cercou do lado o outro cercou do outro, ainda tem o caminho, lá é fechado que ninguém anda mais, mas ainda tem a estrada velha até a linha de ferro. E para cá quem vai pro rio, os fazendeiros foram comprando e foram fechando, acabando com o nosso acesso (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Santana São Patrício, entre os dias 23 e 24 de fevereiro de 2019).

O Sr. Nena, continua seu relato apontando os conflitos com os fazendeiros, agora narra o processo de devastação dos babaçuais, eliminando as alternativas de reprodução física e cultural das comunidades quilombolas,

São muitas fazendas, depois de prontas já desmatadas, devastadas agora eles tão usando motosserra aí, cortando e derrubando as palmeiras pra que a pessoa não entre debaixo da cerca porque a pessoa pra juntar o coco tem que mergulhar debaixo da cerca pra tirar, pra botar pra fora, aí eles vão e derrubam as palmeiras e a pessoa vai trará onde? Eles derrubam as grandes que tão botando cacho, eles colocam veneno nas que tão nascendo. Você vê aí só o campo aqui, mas essa região da gente aqui era a que mais tinha babaçu. Você nas áreas onde não foi desmatada que a gente trabalha que tem muito babaçu, mas a área das fazendas as palmeiras pra aqui pra acolá vem os homens e derrubam um tanto pra se livrar da fiscalização, quando passa a supervisão derruba outro tanto. É assim (...) daqui há 10 anos não vai ter mais nenhuma (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Santana São Patrício, entre os dias 23 e 24 de fevereiro de 2019).

A duplicação da BR-135 aumentou o risco de acidentes da pista, potencializou os efeitos sociais antes relatados. As comunidades quilombolas tem consciência dos efeitos sociais ocasionados pela duplicação, tendo em vista experiências anteriores da implantação de megaprojetos em seus territórios – ferrovias, rodovias e linhas de transmissão de energia. A preocupação reside justamente na possibilidade de devastação total de recursos naturais, tão valorizados localmente como os cursos d'água onde se pratica a pesca artesanal como narra o Sr. Anselmo Ferreira,

aqui a gente usa o campo, todo mundo, o igarapé também é de todo mundo, mas as áreas que nós usamos aqui pra pescar, Carema que chamam, no rio nós não pesca, esse Carema ele bota no rio, ele bota no rio, aí a gente pesca no Carema, pesca no campo, pesca aqui no Braço que é um igarapé que

chamam tá entendendo? O igarapé do Braço, braço do Carema é esse aqui e tem outro ali e lá ali pra cima tem mais dois e tudo bota no Carema e aí tudo a gente pesca, nesse igarapé tudinho quando é na época do peixe. Aí, da rede, rede de rabo, rede de lança, tarrafa, puçá esses é o tipo de coisa (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Vila Fé em Deus, entre os dias 16 a 17 de março de 2019).

A possibilidade de duplicação da BR-135, aumenta a distância entre as margens da rodovia, afastando ainda mais as unidades familiares, aprofundando a ruptura dos laços de vizinhança. O início do asfaltamento, inaugurou novas formas de organização espacial, dividindo as comunidades em duas metades e dificultando a interação entre elas. O Sr. Antônio Barnabé Muniz demonstra preocupação com a possibilidade da radicalização desse afastamento iniciado na década de 1950,

o que vai causar é que vai desencomodar o pessoal, porque já vai ficar muito amplo, que só isso aqui pra gente atravessar já é um chafurdo tem vez que eu vinha de lá de casa pra cá, pra casa dele ali, tem hora que me dá vontade de voltar de tanta atravessia de carro e aí, com essa duplicação, aí já vai pegar lá na berada lá de casa aí ó... vou esperar um bom tempo mode eu atravessar ela lá chegar na berada dessa aqui esperar outro bom tempo, mode eu atravessar pra cá, então quer dizer aí que tudo aí é uma preocupação, eu não concordo (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Vila Fé em Deus, entre os dias 16 a 17 de março de 2019).

É recorrente a preocupação com os acidentes na BR-135, a possibilidade de duplicação aumenta essa preocupação. Dona Valquíria, narra da seguinte forma,

Na realidade, pra mim não era pra passar duplicação aqui, já basta essa daqui que tem. Essa BR aqui já teve muitos acidentes, como o Firmino falou, muito acidente que a gente não tem nem conta dos acidentes que teve aqui, próximo mesmo, que teve aqui a Fé em Deus. Para mim não passaria, não, essa duplicação, vai afetar muita gente, não só aqui nessa comunidade, mas em outras comunidades também que mora berando a BR. Vai ser uma coisa assim mais violenta do que já está, eu, pra mim não passaria não. (Depoimento coletado durante a Oficina de Mapas, realizada na comunidade quilombola de Vila Fé em Deus, entre os dias 16 a 17 de março de 2019).

No ano de 2017, o DNIT iniciou as obras de duplicação da BR-135 (trecho São Luís a Miranda do Norte), após intensa pressão e luta das comunidades quilombolas, inclusive com o fechamento da rodovia pela comunidade quilombola de Santa Rosa dos Pretos e outras comunidades da região, as obras foram paralisadas por recomendação do Ministério Público Federal. Ao longo dos anos de 2018 e 2019, as comunidades quilombolas têm se mobilizado pelos seus direitos com o apoio da Defensoria Pública da União-DPU.

Estabeleceu-se por parte dos órgãos públicos, planejadores e população em geral, uma falsa dicotomia entre desenvolvimento econômico e os direitos territoriais das comunidades quilombolas. Uma importante questão, é se pensar o porquê de uma

obra como a BR-135, tendo em vista o avanço do agronegócio sobre terra tradicionalmente ocupadas impetrado na região do MATOPIBA caracterizado por interesses privados de grupos econômicos ou seja recursos públicos destinados a construção de infraestrutura para o escoamento da produção agrícola produzida a partir do estabelecimento de relações violentas no campo como o deslocamento de povos e comunidades tradicionais para as periferias dos centros urbanos. Segundo o próprio DNTI,

A BR-135/MA é a única via de acesso rodoviário à capital, São Luís. Além disso, é de importância estratégica para o Maranhão e para todo o país por permitir o escoamento da produção agrícola da região do MATOPIBA até o Porto de Itaqui. A conclusão deste empreendimento é vital para o desenvolvimento socioeconômico do Estado (DNIT, 2021)

Neste momento delicado, quando o mundo inteiro está sendo massacrado pelo coronavírus (COVID-19), doença infecciosa causada pelo vírus SARS-CoV-2, o DNIT revolveu reiniciar a duplicação da BR-135, no trecho Bacabeira-Santa Rita, de aproximadamente 18 quilômetros. Este trecho, atingirá diretamente inúmeros povoados de trabalhadores rurais e as comunidades quilombolas de Santa Rita do Vale, Nossa Senhora da Conceição e São José Fogoso.

Cabe ressaltar que os efeitos sociais desta duplicação não se restringem somente às comunidades impactadas, abrangem um raio de aproximadamente 40 quilômetros. Neste momento, em que vivemos devastados pela pandemia do COVID-19, quaisquer obras na região aumentariam consideravelmente a circulação de pessoas, expondo as comunidades ao risco de contaminação.

Em Audiência pública mediada pela DPU, no dia 29/03/2019, as comunidades conseguiram o compromisso da Fundação Cultural Palmares-FCP, para a realização da Consulta Prévia, Livre e Informada, segundo os dispositivos da Convenção 169, da Organização Internacional do Trabalho-OIT. O Comitê de Defesa dos Direitos dos Povos Quilombolas de Santa Rita e Itapecuru-Mirim, tem se mobilizado neste sentido, inclusive, na construção própria de um Protocolo de Consulta Quilombola para a aplicação da Consulta.

As comunidades quilombolas têm se mobilizado a partir de diferentes planos de organização, podemos mencionar a Associação dos Produtores Rurais Quilombolas de Santa Rosa dos Pretos e a União das Associações das Comunidades Negras Rurais Quilombolas do Município de Itapecuru Mirim- UNIQUITA. Realizamos em Santa

Rosa dos Pretos, uma oficina de mapas com a finalidade da publicação de um boletim informativo sobre as situações sociais de conflitos vivenciadas diante da duplicação da BR-135.

Podemos mencionar ainda o Comitê de Defesa dos Direitos dos Povos Quilombolas de Santa Rita e Itapecuru-Mirim, que articula comunidades quilombolas referidas aos territórios de Oiteiro dos Nogueiras, Santana São Patrício, Cariongo, Pedreiras, Centro dos Violas e Vila Fé em Deus. Realizamos 06 oficinas de mapas nos referidos territórios também com a finalidade da publicação de um boletim informativo sobre as situações sociais de conflitos vivenciadas diante da duplicação da BR-135.

O CONTEXTO PANDÊMICO

Em todos os casos de implantação de megaprojetos (rodovias, ferrovias e linhas de transmissão) chama a atenção o viés autoritário. As comunidades locais são desconsideradas no processo de planejamento de tais obras. Tal afirmação apoia-se no fato de que no processo de licenciamento da obra, o Relatório de Impacto Ambiental-RIMA, não apresentou os estudos relativos ao “Componente Quilombola”. Sendo necessário a Justiça Federal ordenar a sua realização de estudo para

complementação do estudo sobre o componente quilombola (ECQ) das comunidades quilombolas certificadas e autodeclaradas que se encontrem em processo de reconhecimento formal, com a estipulação de medidas a serem adotadas para mitigação ou compensação dos impactos encontrados, inclusive com (b) a promoção da participação e integração das comunidades através de consulta livre, prévia e informada, nos termos da Convenção OIT 169 (tratado de direitos humanos devidamente internalizado no ordenamento nacional e com status normativo supralegal).⁷

A feição autoritária do Estado pode ser analisada a partir de atos antidemocráticos para a implantação de megaprojetos de infraestrutura, tais como rodovias, ferrovias, linhas de transmissão de energia ou hidrelétricas. Mesmo em contexto no qual o mundo está sendo assolado pela pandemia do coronavírus (COVID-19), doença infecciosa causada pelo vírus SARS-CoV-2, o Estado brasileiro reiniciou a duplicação da BR-135.

A argumentação de que “as obras de duplicação da BR-135 são reconhecidamente imprescindíveis para a concreção do desenvolvimento econômico

⁷ Cf. Decisão Interlocutória, 06 de maio de 2020, proferida pelo Juiz Federal Ricardo Felipe Rodrigues Macieira.

local e regional” tem feito frente às reivindicações territoriais das comunidades quilombolas, como também de suas preocupações com a saúde, para que o reinício das obras não provocasse o aumento dos números de casos de COVID-19. Tal obra de infraestrutura provocará efeitos sociais imediatos, como também a médio e longo prazo sobre as comunidades que se localizam nas suas margens, dentre elas, as centenas de comunidades quilombolas num raio de 10 quilômetros.

Diante da repentina ameaça à integridade territorial e à saúde das comunidades quilombolas, o Comitê Quilombola de Santa Rita e a Coordenação Nacional de Articulações das Comunidades Negras Rurais Quilombolas (CONAQ), emitiram uma nota repúdio às ações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que mesmo com decisão judicial para a realização de estudo do componente quilombola e de consulta livre previa e informada, em janeiro de 2020, o DNIT deu prosseguimento na obra no trecho entre as sedes dos municípios de Bacabeira e Santa Rita.

Segundo o OFÍCIO - Nº 5398206/2022 - DPU-MA/DRDH MA, existem duas Decisões Interlocutórias, uma decisão datada de 25 de junho de 2020, que autoriza duplicação no Lote 2 da BR 135, trecho Bacabeira/MA - Santa Rita/MA e outra datada de 25 de maio de 2022, que autoriza a duplicação no Lote 3, trecho Santa Rita/MA - Miranda/MA.

Atualmente, dois trechos já se encontram concluídos, o trecho Bacabeira – Santa Rita e a restauração do trecho São Luís – Bacabeira. Segundo o DNIT, a obra foi realizada em parceria com o “1º Grupamento de Engenharia do Exército e executada pelo 3º Batalhão de Engenharia de Construção” (DNIT, 2021). A participação do Exército pode ser pensada a partir de duas questões: a) repasse de recursos federais as forças armadas; b) manter os atingidos pela duplicação com medo de reações violentas em processos de reivindicação por direitos.

Enquanto isso o Comitê de Defesa dos Direitos dos Povos Quilombolas de Santa Rita e Itapecuru-Mirim, tem articulado junto às comunidades impactadas a realização do Protocolos autônomos de consulta e consentimento livre, prévio e informado, segundo a Convenção 169, da OIT para a defesa dos direitos das comunidades quilombolas de Santa Rita e Itapecuru Mirim que compõem o Comitê. O protocolo foi concluído e publicado em 2022.

CONSIDERAÇÕES

Por fim, podemos pensar o autoritarismo para a implantação de megaprojetos a partir de duas questões apresentadas:

A primeira é a retomada das obras de duplicação a cargo do Exército evidencia o autoritarismo com relação a implantação de megaprojetos que geram questionamentos por parte dos afetados. O exército mantém o distanciamento das comunidades quando homens armados circulam pelo canteiro obras.

A segunda é a continuidade das obras durante a pandemia. Os anos de 2020 e 2021 tiveram as maiores médias de óbitos pelo coronavírus (COVID-19) no Brasil, doença infecciosa causada pelo vírus SARS-CoV-2. Diante da morosidade do Estado para a vacinação, as comunidades quilombolas adotaram inúmeras medidas protetivas, como o fechamento dos portões de acesso às comunidades.

De forma autônomas, as comunidades quilombolas têm tomado medidas de segurança para impedir a disseminação do novo coronavírus em seus territórios, segundo a Coordenação das Associações das Comunidades Remanescentes de Quilombos do Pará – MALUNGU, “antes mesmo das medidas restritivas adotadas pelo Governo do Estado do Pará para tentar impedir o avanço do novo Coronavírus, as nossas comunidades quilombolas já tomavam medidas próprias para tentar impedir o avanço do contágio da COVID-19 dentro dos seus territórios”⁸. No Maranhão, foi possível perceber ações neste sentido, de fechamento das comunidades, evitando o recebimento de pessoas, inclusive de parentes e amigos residentes nas cidades ou em outros territórios.

As lideranças quilombolas na comunidade de Vila Fé em Deus, narra as estratégias organizativas a fim de evitar a contaminação pelo COVID-19. O Sr. José Barbosa Muniz, narrou o seguinte, “[..] A gente teve as preocupações de não se juntar em reuniões, fazer reuniões pessoal, fazer reunião virtual né, e a gente achou por bem

⁸ Cf. <http://conaq.org.br/noticias/acoes-de-saude-para-comunidades-quilombolas-malungu-reune-com-coordenacao-estadual-de-saude-indigena-e-das-populacoes-tradicionais-cesipt-para-cobrar-acoes-emergenciais-de-combate-a-covid-1/>

fazer assim todas as reuniões inclusos da associação. A gente passou muito tempo sem fazer porque não podia se juntar todo mundo assim para não causar danos piores”⁹.

A situação social ocasionada pelo COVID-19 proporcionou ao Estado o encaminhamento das obras de duplicação da BR-135, tendo em vista a baixa mobilização social na época, devido à preocupação das comunidades quilombolas para evitar “danos piores”, como a contaminação pelo vírus causando mais mortes.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **A ideologia da decadência**: leitura antropológica a uma história de agricultura do maranhão. Rio de Janeiro: Editora Casa 8 / Fundação Universidade do Amazonas, 2008

Boletim Informativo Nova Cartografia Social da Amazônia – **Vila Fé em Deus, Pedreiras, Violas, Cariongo, Santana São Patrício (Santa Rita) e Oiteiro dos Nogueiras (Itapecuru Mirim)**: territórios quilombolas intrusados pela duplicação da BR 135. N. 15 (abr. 2020) / Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia. – São Luís: EDUEMA / PPGCSPA, 2020.

CONCEIÇÃO, Justo Evangelista da. **A vida de um lutador**. Memórias e experiências de luta. Organização Cíndia Brustolin; Joercio Pires. Editor Emmanuel de Almeida Farias Júnior. São Luís: EdUEMA, 2021.

JUSTIÇA FEDERAL. SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO MARANHÃO. 8ª VARA FEDERAL AMBIENTAL E AGRÁRIA DA SJMA. **Decisão Interlocutória**. PROCESSO: 1024159-16.2019.4.01.3700. CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL (65). AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (PROCURADORIA). RÉU: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES, ESTADO DO MARANHÃO

MALRAUX, André. **O Caminho Real**. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1988.

MARANHÃO. PODER JUDICIÁRIO. TRIBUNAL DE JUSTIÇA. COORDENADORIA DO ARQUIVO E DOCUMENTOS HISTÓRICOS. **Catálogo de**

⁹ Cf. Relatório de iniciação científica apresentado pela discente Geovana Alves Rocha, ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica PIBIC/UEMA 2020/2021.

documentos manuscritos do Poder Judiciário do Maranhão: Comarca de São Luís, 1785 - 1835, / [elaborado

SANTOS, Bruno Candido dos. Desenvolvimento desigual, redes geográficas e transporte coletivo rodoviário de passageiros no Brasil: uma análise das ligações de longa extensão. **Revista Contexto Geográfico**. Maceió-AL, V. 6, N.12, dezembro/2021, p. 21-42.

Periódicos

O Combate, São Luís, 26 de dezembro de 1958. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

O Globo, N. 172, São Luís, 20 de agosto de 1853. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

O Imparcial, Anno VI, N. 2791, São Luís, 29 de outubro de 1931. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>