

Relatório para a disciplina de Arranjos Institucionais e Marco Regulatório do Território

Caio César Carvalho Ortega

26/11/2018

Prólogo

O propósito do presente trabalho é realizar um relatório para a disciplina de Arranjos Institucionais e Marco Regulatório do Território (BH1343).

1 Relatório

Data: 22/10/2018

Tema: “os desafios e perspectivas dos moradores e moradoras de Piquiá para superar as violações de direitos provocadas pela indústria de mineração e da siderurgia”

O primeiro a falar é o advogado Danilo Chammas, da ONG Justiça nos Trilhos.

Piquiá, informa o palestrante, é um distrito de Açailândia e a cidade tem cerca de 100 mil habitantes. O distrito é dividido em alto/baixo. São 75 km entre Imperatriz do Maranhão e Açailândia. Imperatriz é a segunda maior cidade do estado. Piquiá de baixo é o núcleo mais afetado.

Chammas exhibe mapa do “Programa Grande Carajás” e informa que a EFC¹ tem 892 km. Cita ainda municípios como Parauapebas. Ao todo, são 27 municípios cortados pela estrada de ferro, com 56 pátios.

Exibe mapa "Expansão logística", com o subtítulo “Projetos da Vale no Norte do país em ferrovia e porto para mineração”, no qual estão destacados investimentos em US\$ 11,4 bi (Projeto Serra Sul) e US\$ 4,1 bi (Projeto CLN150). Em seguida, explica que a EFC terminou de ser duplicada agora em 2018, além disso, também foram feitas ampliações nos portos.

Retomando Piquiá: trata-se de uma das 104 comunidades diretamente impactadas pelo empreendimento da Vale. O pesquisador explica que há mais de 100 grupos humanos, sendo a maioria comunidades de camponeses (organizadas ou não em assentamentos), além de povos tradicionais (como indígenas e quilombolas). Piquiá é uma área urbana.

O advogado e ativista lembra que a Vale nasceu como estatal durante o período do Estado Novo, sendo fundada em Itabira, no estado de Minas Gerais. Na ditadura seguinte a empresa expandiu suas operações. Na década de 1990 foi privatizada durante o

¹ Estrada de Ferro Carajás

governo democrático presidido por Fernando Henrique Cardoso. Relembra que a empresa foi responsável por nosso maior desastre ambiental.

Exibe mapa da Estrada de Ferro Carajás da ANTT². Explica que o eixo marcado pela ferrovia na região de Piquiá tem grande diálogo com o agronegócio. Esclarece também que o maior impacto se dá pela operação da ferrovia, incluindo a dificuldade de transposições seguras, o que provoca muitas mortes. Trata-se do maior de carga do mundo: 4 km de extensão e 330 vagões puxados por três locomotivas. Exibe fotografia aérea na qual pode ser vista a ferrovia e seu viaduto sobre o rio, além da rodovia BR-222.

Para contextualizar, Chammas exhibe reportagem da TV Mirante (afiliada da Rede Globo no Maranhão). Segundo a reportagem, há apenas 10 passarelas e 14 viadutos. A Vale promete 47 novos viadutos e alega que está investindo em ações de conscientização da comunidade.

O integrante da ONG Justiça nos Trilhos explica que é comum que as pessoas passem por baixo do trem. E a justificativa é que o trem fica muito tempo parado e a população não consegue se programar.

Exibe ainda vídeo amador que documenta protesto em outro município cortado pela ferrovia. É o mesmo município da primeira vítima mostrada na reportagem da TV Mirante. Os passageiros reivindicavam a construção de uma passarela e, para tanto, bloquearam a ferrovia.

A integrante da ONG Usina, a arquiteta Kayla Lazarini, explica que não há política habitacional para casos de reassentamento forçado. Houve recusa do projeto da Vale e opção por uma assessoria própria, que, neste caso, foi a da Usina. Aponta também que há ocorreram acidentes no transporte do ferro líquido e também que há locais com condições análogas à escravidão.

Detalha o projeto, que foi orientado para a vida comunitária e para as pessoas, não para o carro. As casas possuem cerca de 66 m², a cozinha é um local central do desenho da planta, os núcleos contam com pracinhas com um jardim de chuva e a solução de saneamento é local, com bio-valetas, pois mais de 70% do esgoto da cidade não é tratado.

Sumarização:

- TAC³ para conquistar o terreno;
- TAC para conquistar o projeto e assessoria própria;
- Amoldamento ao programa de provisão habitacional MCMV;
- Complementação de recursos através da Fundação Vale;
- Luta pela construção dos equipamentos públicos e institucionais.

Importante ressaltar:

- O perigo da solução via TAC, mantendo a impunidade na essência do problema;
- Tendência a judicializar um problema que é político.

² Agência Nacional de Transportes Terrestres

³ Termo de Ajuste de Conduta

Respondendo uma pergunta da plateia, o membro da Justiça Nos Trilhos explica que a EFC originalmente foi construída sem licenciamento ambiental. A duplicação da ferrovia envolveu licenciamento e a questão se encontra judicializada, embora as obras já tenham sido concluídas. No tocante à ferrovia, por se tratar de infraestrutura que ultrapassa os limites de um estado, a fiscalização cabe ao Ibama. No caso das empresas de ferro-gusa, o licenciamento se dá em nível estadual, mas há muitas irregularidades.

Referências

CHAMMAS, D.; LAZARINI, K. *Os desafios e perspectivas dos moradores e moradoras de Piquiá para superar as violações de direitos provocadas pela indústria de mineração e da siderurgia*. 2018. Palestra ministrada em 22-10-2018. Nenhuma citação no texto.