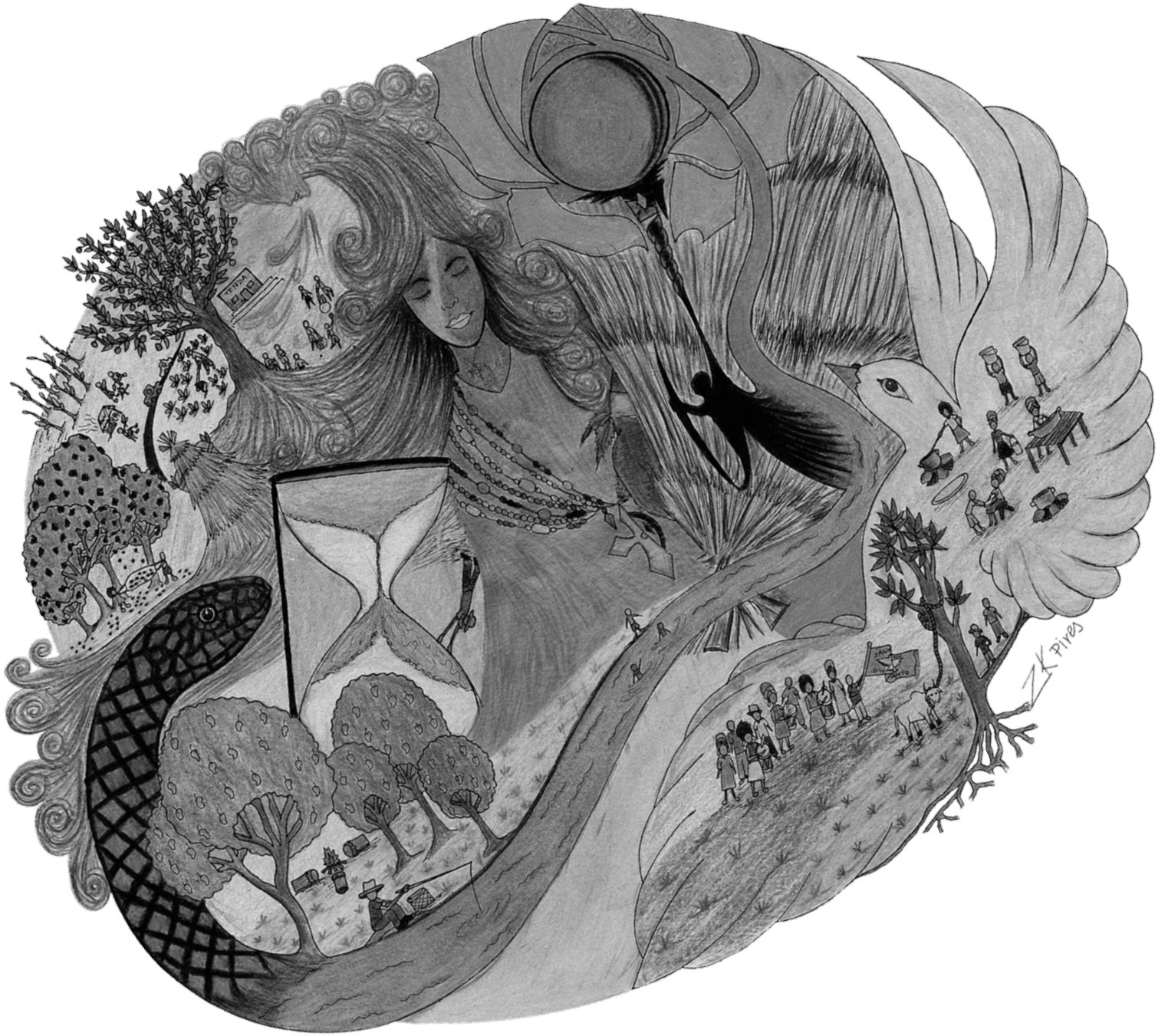




**O MUNDO
PRETO TEM
MAIS VIDA**



A LUTA ANCESTRAL
DOS QUILOMBOLAS DE
SANTA ROSA DOS PRETOS
CONTRA OS NOVOS
DOMÍNIOS COLONIAIS
PRESENTES EM OBRAS
DA VALE S.A E DO DNIT

O MUNDO
PRETO TEM
MAIS VIDA

EQUIPE

Grupo de Estudos Desenvolvimento,
Modernidade e Meio Ambiente,
da Universidade Federal do Maranhão
GEDMMA/UFMA

Coordenadora *Cíndia Brustolin*
Pesquisadora *Dayanne Santos*
Pesquisador *Mateus Tainor Batista Everton*
Pesquisadora/Ilustradora *Zica Pires*

Jornal Vias de Fato
Repórter *Emílio Antonio Lima de Azevedo*

REPORTAGENS

Apuração *Sabrina Felipe*
Entrevistas adicionais *Cíndia Brustolin, Dayanne Santos*
Texto *Sabrina Felipe*

FOTOS *Andressa Zumpano*

ILUSTRAÇÕES *Zica Pires*

DOCUMENTÁRIO

Imagem *Andressa Zumpano*
Montagem *Ingrid Barros*
Roteiro *Andressa Zumpano, Ingrid Barros,
Sabrina Felipe*
Imagens adicionais *Caio Castor, Dayanne Santos,
Patrícia Yamamoto*
Identidade visual *Raquel Thomé*

SITE *Pablo Lopes*

ZINE
Projeto Gráfico e Diagramação *Patrícia Yamamoto
Gustavo Motta*

Esta publicação foi impressa com o apoio da Fundação Rosa Luxemburgo e fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ). O conteúdo da publicação é responsabilidade exclusiva da equipe do projeto e não representa necessariamente a posição da FRL.

APOIOS



O PROJETO

Mundo Preto é um projeto jornalístico da repórter independente Sabrina Felipe.

O projeto foi vencedor, em 2017, do edital **Jornalismo Investigativo e Direitos Humanos**, do **Fundo Brasil de Direitos Humanos**. As reportagens em texto, vídeos e fotos, além das ilustrações, foram financiadas com recursos do edital.

O projeto foi realizado ao longo de 2018 nos territórios quilombolas **Santa Rosa dos Pretos** e **Santa Maria dos Pinheiros**, em **Itapecuru-Mirim, Maranhão**.

<http://mundopreto.com.br/>

Sobre a ilustradora

A quilombola **Zica Pires** é do território **Santa Rosa dos Pretos (Itapecuru-Mirim/MA)**. Além de ilustradora, é licenciada em **Pedagogia da Terra** pela **Universidade Federal do Maranhão (UFMA)**, é pesquisadora do **GEDMMA/UFMA**, e atualmente coordena as atividades do coletivo **Agentes Agroflorestais Quilombolas (AAQ)**.

1 CARAVELA
À VISTA
OS INVASORES
NÃO PARAM
DE CHEGAR 09

2 SEQUESTRADOS
NA GUINÉ-
BISSAU,
ROUBADOS NO
MARANHÃO 23

3 ESCOANDO
O PRODUTO DO
SAQUE 45

4 COSMOLOGIA QUILOMBOLA
O MUNDO
PRETO
TEM MAIS
VIDA? 55

[CADERNO DE FOTOS] 33



CARAVELA À VISTA OS INVASORES NÃO PARAM DE CHEGAR

Lançando mão das mesmas estratégias que colonizadores europeus usaram ao invadir as terras dos povos originários do Brasil em 1500 – violência física, moral e negação sistemática e institucional da dignidade dos povos agredidos –, DNIT e Vale S.A. se apropriam, hoje, das terras de quilombolas de Santa Rosa dos Pretos, no município de Itapecuru-Mirim, Maranhão.

Dohum

Senhor dos portais,
nos vigia e nos
guarda das ameaças

Maria plantou um pé de manga manteiga e esperou quatro anos pra ver ele crescer e botar. A manga manteiga – ou de massa, ou de quilo – tem esse nome por causa da sua textura. Derrete na boca quando madura. É grande, doce e carnuda, e tem o caroço pequeno.

Já botador, o pé de manga alimentava Maria, seu marido José, as vizinhas e vizinhos e os passantes da beira da BR 135, que margeia a casa de taipa do casal de lavradores no território quilombola Santa Maria dos Pinheiros, precisamente na comunidade de Colombo, zona rural do município de Itapecuru-Mirim, Maranhão.

Para o período do verão nordestino, entre junho e dezembro, quando as chuvas cessam e o sol arde mais, Maria criou um método de irrigação para não deixar a mangueira com sede. Fez um buraco de uns 30 centímetros no pé da árvore, e encaixou nele uma garrafa plástica de refrigerante sem uma das extremidades e com um furo na tampa, do outro lado, propiciando uma vazão lenta e contínua de água.

A garrafa funcionava como um acesso direto à garganta da terra e à boca da mangueira, suas raízes, que Maria hidratava até três vezes por dia com água fresca do poço artesiano.

Em um dia de maio de 2018, um operário do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), no comando de uma escavadeira, arrancou o pé de manga manteiga. A operação durou menos de dez minutos.

Maria viu a derrubada, e quando a árvore ia tombando, foi pra dentro de casa para não chorar. Além da mangueira, o operário arrancou também três pés de jambo plantados por Maria. Próximos da mangueira, eles faziam uma sombra confortável na frente da casa dos lavradores.

[ver foto 1 no Caderno de Fotos]

Mesmo morto, um dos pés de jambo foi replantado pelos operários diante da residência do casal. Raquítica e com as folhas esturricadas pelo sol, a árvore ainda carregava uma numeração vermelha no corpo feita a tinta por um operário. O jambo morto, numerado, virou um estranho monumento diante da casa de taipa, um defunto em pé que vigia as obras de duplicação da BR 135.

A CARAVELA ATRACA

Desde meados de 2017, o DNIT vem realizando obras de duplicação da BR 135 dentro de terras quilombolas e de comunidades tradicionais nos municípios de Miranda do Norte, Itapecuru-Mirim, Santa Rita e Bacabeira. Parte das obras estão irregulares.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) feito pela empresa Zago Consultoria a pedido do DNIT e conseguido pela reportagem via Lei de Acesso à Informação (LAI) mostra que a autarquia não realizou a consulta prévia aos povos quilombolas e nem audiências públicas antes de começar as obras.

A consulta é uma obrigatoriedade prevista pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário desde 2002. Toda vez que obras ou ações do poder público ou setor privado impactarem territórios de

povos indígenas e tribais – entre os quais estão os quilombolas –, a consulta deve ser realizada antes do início das ações e obras impactantes.

Mesmo sem a consulta feita, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Maranhão (SEMA) concedeu à autarquia as licenças de instalação da obra.

VIOLAÇÕES EM SÉRIE

O DNIT também desrespeitou condicionantes destas licenças, entre as quais, a obrigatoriedade de apresentar documento de anuência da Fundação Cultural Palmares (FCP) para a realização das obras em terras de quilombo.

A FCP é um dos órgãos federais responsáveis por garantir e implementar direitos dos quilombolas, mas nunca foi consultada pelo DNIT para a confecção do EIA e nem para a busca do documento de anuência.

Outra condicionante violada foi a proibição de suprimir vegetação e de realizar obras hidráulicas que afetem cursos d'água naturais. Só no Território Quilombola Santa Maria dos Pinheiros, em Itapecuru-Mirim, dos 12 igarapés existentes, 10 foram canalizados, entupidos ou tiveram seu curso alterado pelo DNIT.

[ver foto 2 no Caderno de Fotos]

Na Vila Cearense, em Bacabeira, o entupimento de um igarapé pela autarquia deixou dezenas de famílias embaixo d'água em abril de 2018, período de chuvas fortes.

O mesmo aconteceu na comunidade Picos I, no Território Quilombola Santa Rosa dos Pretos. Ao desviar o curso de um igarapé e entupi-lo, o DNIT criou uma espécie de barragem à entrada da comunidade. Os quilombolas precisaram improvisar uma ponte com estacas para superar o obstáculo de água, que chegava à cintura de uma pessoa de estatura média.

As quatro árvores de Maria e José foram mortas para dar lugar a uma obra hidráulica realizada no curso de um igarapé que passa ao lado da casa dos lavradores. Uma cratera de 240m² e cinco metros de profundidade foi aberta a cerca de quatro metros de distância da residência do casal.

Com as chuvas, as paredes da cratera cederam, e a casa ficou a apenas três metros de ser engolida pelo buraco. Dois dos cinco metros de profundidade foram preenchidos com concreto, além de ferragens e baldrames. O igarapé entupido transbordou e quase invadiu a residência do casal durante o período de chuvas.

EXTERMÍNIO PLANEJADO

As primeiras denúncias sobre as violações de direitos quilombolas cometidas pelo DNIT foram protocoladas à Defensoria Pública da União (DPU) e ao Ministério Público Federal (MPF) em outubro e dezembro de 2017, respectivamente. Quem assinou as denúncias foi a Associação dos Produtores Rurais Quilombolas de Santa Rosa dos Pretos.

Ao terem acesso ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do DNIT, lideranças de Santa Rosa descobriram que a autarquia pretendia eliminar 345 imóveis ao longo dos 8 km do território que são margeados pela BR 135.

Esse trecho corresponde ao quilombo que leva o mesmo nome do território e é um dos principais núcleos dele. Com a demolição dos imóveis, o quilombo seria extinto.

Seriam derrubados comércios familiares, igrejas, terreiro de Tambor de Mina, clube comunitário, casa de farinha, casa de cozinha, além de centenas de árvores frutíferas que servem como fonte de alimento e renda.

Algumas dessas árvores são centenárias, como um pequizeiro plantado pelos escravizados de Guiné-Bissau que passaram a habitar Santa Rosa dos Pretos no século 18 e que permanecem hoje no território por meio de seus mais de quatro mil descendentes.

Ao ser questionado para reportagem do jornal *Vias de Fato*¹ a respeito das desapropriações, o DNIT afirmou que o termo “desapropriação” é equivocado, uma vez que os quilombolas que estão na faixa de domínio do DNIT – 35 metros para cada lado a partir do eixo da pista – são “invasores”.

[ver foto 3 no Caderno de Fotos]

Sendo assim, diz o DNIT, o termo correto é “desocupação” da faixa de domínio, e não desapropriação dos quilombolas: desapropria-se quem é dono legítimo, remove-se quem é invasor.

O POVO MARANHENSE E OS QUILOMBOLAS

No contexto da construção de megaempreendimentos de infraestrutura logística, como ferrovias, estradas e portos, é comum o argumento, tanto do poder público quanto do setor privado, de que quilombolas e outros povos tradicionais são invasores das terras da União, e que por isso devem ser retirados dessas terras.

É dito também, nos discursos oficiais, de forma explícita ou implícita, que os empreendimentos de infraestrutura logística são realizados em nome do desenvolvimento, e que esses invasores são entraves ao progresso e ao interesse coletivo.

“É importante ressaltar que o projeto de duplicação da BR 135, de São Luís a Miranda do Norte, é um anseio do povo maranhense”, argumenta o DNIT para justificar a remoção de quilombolas da área que considera como sua.

“A narrativa oficial constrói, de um lado, uma noção de ‘povo maranhense’, que não

¹ <https://viasdefato.jor.br/2017/12/23/dnit-preve-remocao-de-casas-em-territorio-quilombola-sem-antes-consultar-a-populacao/>

contempla os quilombolas; de outro, constrói a ideia de que os quilombolas são invasores, e que por isso ocupam o lugar do ilegítimo, daquele que pode ser eliminado em nome da nação”, reflete a professora de sociologia da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) Cíndia Brustolin, que há três anos realiza pesquisas junto aos quilombolas de Santa Rosa dos Pretos.

A INVENÇÃO DO INIMIGO

A criação de um inimigo comum que se deve aniquilar é uma estratégia centenária de expropriação de terras e corpos. É usada pelo menos desde 1500, quando os primeiros invasores portugueses chegaram às terras de Pindorama, renomeando-a como Terra de Vera Cruz e, mais tarde, como Brasil.

Aos povos originários que encontraram nas terras chamaram de índios. Considerados selvagens pelos portugueses, os índios foram mortos e escravizados. Os que sobreviveram foram empurrados para dentro dos territórios e ali mantidos isolados pela ameaça constante da violência.

A invenção do inimigo ampara-se nas estruturas legadas pela invenção e hierarquização das raças. “A idéia de raça, em seu sentido moderno, não tem história conhecida antes da América. Talvez se tenha originado como referência às diferenças fenotípicas entre conquistadores e conquistados, mas o que importa é que desde muito cedo foi construída como referência a supostas estruturas biológicas diferenciais entre esses grupos”, explica o sociólogo peruano Aníbal Quijano.

Os colonizadores, segundo ele, utilizaram a cor e outras características físicas para agrupar os diferentes povos em diferentes raças, sendo os dominadores chamados de brancos, os povos originários de índios, e de pretos e pretas os homens e mulheres sequestrados no continente africano e trazidos ao Brasil para trabalhar na condição de escravizados anos após o início da colonização.

Como as relações estabelecidas eram de dominação, a raça não indicava apenas uma distinção física, mas sobretudo uma condição social “natural”. Assim, os brancos pertenciam a uma raça biologicamente superior – e portanto naturalmente apta a dominar –, e os pretos e índios pertenciam a raças biologicamente inferiores, e portanto naturalmente aptas a serem dominadas.

Nada, porém – muito menos a biologia –, comprovava a inferioridade ou superioridade de pessoas fisicamente diferentes, a não ser a ficção da superioridade racial inventada pelos colonizadores brancos, que deram interpretações arbitrárias e ideológicas a marcadores biológicos.

A NORMATIZAÇÃO DA BARBÁRIE

A normatização da ideia colonial de uma superioridade e inferioridade raciais foi possível graças ao uso da violência física e institucional ao longo dos séculos.

“O mundo colonizado é um mundo dividido em dois. A linha divisória, a fronteira, é indicada pelos quartéis e delegacias de polícia. (...) Nas regiões coloniais, o gendarme [militar] e o soldado, por sua presença imediata, por suas intervenções diretas e frequentes, mantêm contato com o colonizado e o aconselham, a coronhadas ou com explosões de *napalm* [conjunto de líquidos inflamáveis usado como armamento militar], a não se mexer. (...) Vê-se que o intermediário do poder utiliza uma linguagem de pura violência. (...) O intermediário leva a violência à casa e ao cérebro do colonizado”, escreveu o psiquiatra e filósofo martinicano Franz Fanon.

Os açoitamentos e suplícios em praça pública; a abolição formal sem reparação econômica ou social; as políticas estatais de embranquecimento por meio do incentivo à imigração de europeus; a Lei de Terras de 1850, que permitia que só fossem donos de terras quem pudesse pagar por elas – o que excluía os escravizados –; a estruturação do sistema prisional como a senzala contemporânea; o confinamento dos corpos pretos nas favelas e periferias econômicas; o assassinato em série de pessoas pretas pelas forças de repressão do Estado; o trabalho escravo contemporâneo na indústria têxtil e na construção civil e outros tantos mecanismos institucionais de dominação e sujeição dos corpos pretos que seguem vigentes hoje: tudo ainda é colonial.

Estão vivas e em plena atualização as estratégias de manutenção da ficção da raça criada pelos primeiros invasores de Pindorama.

A estruturação da ideia de raça, diz Aníbal Quijano, “demonstrou ser o mais eficaz e durável instrumento de dominação social universal, pois dele passou a depender outro igualmente universal, no entanto mais antigo, o intersexual ou de gênero: os povos conquistados e dominados foram postos numa situação natural de inferioridade, e consequentemente também seus traços fenotípicos, bem como suas descobertas mentais e culturais.”

A ATUALIZAÇÃO DA BARBÁRIE

Ao considerar os quiombolas invasores e adentrar seus territórios de forma ilegal e violenta, eliminando as árvores e igarapés que lhes dão alimento e renda, o DNIT atualiza a estratégia colonial da invenção do inimigo para justificar a expropriação de suas terras.

O argumento da autarquia de que as terras onde se assenta a BR 135 são da União não encontra respaldo nos registros orais e documentais de pertencimento, assim como o discurso colonial sobre uma raça superior a partir de diferenças biológicas nunca encontrou respaldo na natureza humana.

[ver foto 4 no Caderno de Fotos]

A imposição e normalização dessa ficção, portanto, se dá pela violência, tanto institucional quanto física, sendo a institucional a violação de procedimentos legais, como a ausência da consulta prévia, e a física sendo a destruição de matas e cursos d'água com a consequente e progressiva eliminação de modos de vida tradicionais.

DEIXO EM HERANÇA AS TERRAS QUE ROUBEI

A BR 135 foi aberta em 1942. Já as mais de 800 famílias – cerca de quatro mil pessoas – que vivem no território Santa Rosa dos Pretos são herdeiras diretas dos homens e mulheres sequestrados na Guiné-Bissau nos anos 1700 e trazidos ao Maranhão.

Eles foram obrigados a trabalhar na condição de escravizados nas fazendas da família irlandesa de sobrenome Belfort, que invadiu a região e se apropriou das terras conhecidas hoje como o território Santa Rosa dos Pretos, formado por 20 quilombos espalhados em 2.178 hectares – ou 21.780.000 m².

Joaquim Raimundo Nunes Belfort, da família dos invasores e chamado de “Barão de Santa Rosa”, teve um filho com a ex-escravizada América Henriques. Em 1898, Belfort assinou um testamento onde deixava as terras que roubou em Itapecuru-Mirim para América, para o filho Américo, e para “todos aqueles que me serviram como escravos, durante sua vida e a dos seus, não podendo em tempo algum serem vendidas, alienadas, ou dadas em pagamento as ditas terras que constituem um patrimônio perpétuo aos acima declarados e seus descendentes.”

Tanto a oralidade ancestral quanto a formalidade contemporânea dos documentos confirmam a presença centenária dos pretos e pretas da Guiné-Bissau em Santa Rosa.

“Eu sou contra quererem invadir aqui e dizer que a gente invadiu. Aqui não! Eu conheci isso aqui com mata legítima. O barão deixou isso aqui, mas foi na ponta da chibata, não foi de graça não”, declara Paulo Leonel Pires, de 93 anos. Seus antepassados guineenses viveram em Santa Rosa dos Pretos quase 300 anos antes da chegada da BR 135. “O DNIT é invasor, nós não”, conclui Pires.

O “INTERESSE PÚBLICO”: A SOFISTICAÇÃO DAS ESTRATÉGIAS COLONIAIS

As violações cometidas pelo DNIT no processo de duplicação da BR 135 não são novas. Elas foram utilizadas em 2009, também em Santa Rosa dos Pretos, pela mineradora transnacional Vale S.A. durante o processo de duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC).

As obras tiveram início sem a consulta prévia obrigatória; as licenças foram emitidas pelo Ibama (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente) de forma irregular; matas e igarapés foram destruídos.

E o principal: para legitimar a expropriação das terras centenárias dos escravizados e seus descendentes, a Vale alegou que os quilombolas de Santa Rosa ocupavam de forma ilegal terras que a União supostamente concedera à empresa.

Em janeiro de 2009, a Vale apresentou contestação ao Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID) do território feito pelo Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) e publicado no Diário Oficial da União em outubro de 2008.

O RTID é parte inicial e fundamental do processo de titulação. Nele são apresentadas provas da ancestralidade quilombola e são definidos os limites geográficos do território a ser titulado. Com a impugnação do RTID pela transnacional, o processo de titulação foi paralizado.

A empresa alegava que a delimitação feita pelo Incra, que excluía de Santa Rosa uma área de 7,1630 hectares (71.630 m²) referentes à área ocupada pela EFC desde 1985, quando foi inaugurada, era insuficiente para executar o projeto de duplicação, sendo necessária a apropriação de mais 70 metros para cada lado da ferrovia ao longo do trecho a ser duplicado, totalizando 6,9502 hectares (69.502 m²).

Para defender seu suposto direito àquelas terras, a Vale citou um decreto de 1982 – atualizado por outro em 1997, quando foi privatizada –, no qual o governo brasileiro outorga à mineradora uma concessão de construção e operação da ferrovia. Por meio desse decreto, a transnacional reivindicou como suas as terras quilombolas de Santa Rosa dos Pretos que dizia serem necessárias à duplicação.

Assim como o DNIT, a Vale também recorreu ao argumento de interesse público do empreendimento, isolando os quilombolas enquanto grupo antagonista que deve se curvar a esse interesse.

“Por certo, os interesses da comunidade quilombola (...) não de se compatibilizar com o interesse público, particularmente no que se refere ao desenvolvimento nacional e uso das terras necessárias às vias de transporte ferroviário. Assim, deve-se reservar as áreas necessárias acima referidas no processo de delimitação e demarcação da comunidade de remanescentes quilombolas Santa Rosa”, escreveu a empresa.

CANSAR PARA GANHAR

Menos de um mês após o pedido de impugnação, a procuradora federal do Incra Ismênia Maria Gama de Carvalho emitiu um parecer fazendo eco à Vale e relativizando o direito ancestral e constitucional dos quilombolas de terem a propriedade definitiva de suas terras.

De acordo com Ismênia, tal direito “eventualmente poderá ter de ceder ante necessidades nacionais e inequivocamente mais valiosas enquanto ligadas à segurança do Estado, da sociedade, ou limitador de valores fundantes do Estado de Direito, da República e da Federação, desde que cumpridamente demonstradas pela autoridade competente.”

Em maio de 2009, outro procurador federal do Incra, Luis Fernando Pedrosa Fontoura, apresentou parecer contrário ao pedido de impugnação do RTID de Santa Rosa dos

Pretos pela Vale. Em junho foi a vez da antropóloga do Inbra Fernanda Lucchesi, responsável técnica pelo RTID, fazer a contestação da impugnação.

Em setembro daquele ano, o Comitê de Decisão da Superintendência Regional do instituto decidiu pelo indeferimento da impugnação. Em fins de 2009, a Vale interpôs recurso ao indeferimento, iniciando um processo de cerca de dois anos de idas e vindas de pareceres técnicos e jurídicos.

Com exceção do parecer da procuradora Ismênia Maria Gama de Carvalho, todos os demais foram contrários à impugnação.

Ainda assim, o desgaste provocado pela Vale às comunidades foi imenso. Por meio de reuniões, visitas técnicas e um sem fim de burocracias estranhas à rotina das comunidades, a transnacional cansou a resistência.

Mais que isso, a Vale conseguiu manter suspenso por três anos o processo de titulação – que já é demorado –, gerando na comunidade grande insegurança sobre se um dia iriam conseguir retomar as etapas legais do processo a caminho do título definitivo.

Com essa estratégia, a empresa alcançou a negociação, chegando aos termos finais da chantagem jurídica que criou: a Vale se comprometeu a retirar a impugnação ao processo de titulação de Santa Rosa dos Pretos em troca das terras que faltavam à duplicação da EFC.

Em 8 de março de 2012, o acordo foi assinado entre a transnacional, quilombolas, Ibama, Inbra e a Fundação Cultural Palmares. Dos compromissos firmados pelas partes – como a recuperação, pela Vale, dos igarapés que ela destruiu –, apenas os quilombolas cumpriram 100% do trato, abrindo mão da porção de terra expropriada pela Vale em manobra jurídica.

Hoje, fins de 2018, a duplicação da Estrada de Ferro Carajás está quase concluída, com 542 km duplicados do total de 637 km. Já as terras de Santa Rosa dos Pretos ainda não foram definitivamente tituladas.

O decreto de desapropriação das fazendas sobrepostas ao território foi publicado em 22 de junho de 2015 pela presidenta Dilma Rousseff. Desde então, quilombolas de Santa Rosa aguardam o governo federal liberar a indenização aos fazendeiros para que saiam das terras e estas sejam finalmente tituladas.

ATUALIZAÇÃO DO PASSADO

“O passado é uma coisa que está acontecendo agora”, diz o herói de 600 anos da animação brasileira “Uma história de amor e fúria”. Nascido como um guerreiro Tupinambá no século 15, o protagonista conta sua saga de seis séculos, até 2096, tendo que lutar por aquilo que sempre foi seu e de seu povo: as terras e bens naturais roubados primeiro pelos invasores europeus em 1500, e depois pelos sucessores desses primeiros invasores até fins do século 21.

O passado nunca deixou de acontecer no território quilombola Santa Rosa dos Pretos. Desde fins do século 19, o testamento das terras deixado pelo colonizador irlandês foi

adulterado por gestores públicos donos de cartórios em parceria com descendentes de escravizados em busca de ganhos privados à custa do bem coletivo – reprodução das relações coloniais que se impõem à mente do colonizado pelo afeto, pela violência e pela necessidade material, obrigando-o a negociar como os brancos e com os brancos.

Porções de terras foram vendidas a fazendeiros; cercas se estenderam sobre parte das terras que sequer foram compradas; outras porções simplesmente foram tomadas pelos governo federal e estadual para a construção de obras de infraestrutura logística e de energia.

Santa Rosa dos Pretos comporta dois linhões da Companhia Energética do Maranhão (CEMAR) e três da Eletronorte, três estradas de ferro – uma via da Transnordestina, que liga São Luís (MA) a Teresina (PI), e duas da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da Vale S.A. – e a própria BR 135, que agora o governo federal pretende duplicar, comendo novas porções de terras quilombolas.

Tais estruturas foram assentadas sobre terras produtivas, retirando dos quilombolas as áreas de roça fundamentais para sua subsistência. “O roubo das terras esvaziou nossa mesa”, resume Anacleto Pires da Silva, 52 anos, uma das principais lideranças de Santa Rosa dos Pretos.

Os quilombolas do território nunca receberam indenizações ou reparações pelos danos ambientais, sociais e culturais sofridos ao longo de décadas.

O Incra Federal, responsável pela titulação das terras quilombolas, procura legalizar a tomada indevida das terras ao excluir do documento oficial que dá os limites do território mais de 180 hectares – quase dois milhões de metros quadrados de terras – referentes às áreas ocupadas pelos linhões, pela BR 135 e pelas ferrovias.

LEVANTE QUILOMBOLA

Antes mesmo de protocolar as denúncias à DPU e ao MPF em fins de 2017, lideranças de Santa Rosa dos Pretos pararam as obras ilegais em seus territórios. Em outubro daquele ano, dirigiram-se ao canteiro de obras e exigiram que funcionários do DNIT retirassem as máquinas de suas terras.

Depois de protocoladas as denúncias, a SEMA suspendeu as obras nos quilombos dos municípios de Itapecuru-Mirim e Santa Rita em fevereiro de 2018. Em maio, o MPF seguiu a decisão da SEMA e notificou tanto a secretaria quanto o DNIT com uma recomendação para que não retomem as obras e nem atualizem licenças antes que novos estudos de impacto sejam produzidos e que a consulta prévia seja realizada nos termos da Convenção 169 da OIT.

Em agosto de 2017, o MPF ampliou a mesma decisão às terras de quilombo do município de Miranda do Norte.

“Desde a primeira reunião [com o DNIT] foi visto e reconhecido que não houve [oitiva prévia]. Essa responsabilização do DNIT a gente vai buscar quando precisar, eventualmente, judicializar essas questões, se os danos que já foram evidenciados não forem supridos nesse processo de diálogo e de resolução extra-judicial que se

iniciou meses atrás”, revela o procurador da República Hilton Araújo, responsável pela abertura do inquérito civil que investiga as ações da autarquia.

Sobre a consulta aos quilombolas afetados pela duplicação, o DNIT informou que “tem atendido os pedidos de esclarecimentos do MFP e da DPU, e que tem o máximo interesse em definir com rapidez as comunidades que devem ser consultadas de forma a atender à legislação e dar celeridade ao avanço dessa obra que é fundamental a todos os maranhenses.”

Em esforço conjunto, DPU e MPF estão realizando trabalhos junto às comunidades, à universidade e a órgãos do governo federal, como Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) e FCP (Fundação Cultural Palmares), para mapear – e posteriormente consultar – as comunidades que serão afetadas pela duplicação em um raio de 40km a partir do eixo da pista, conforme determina a Portaria Interministerial 60. A portaria disciplina a atuação de órgãos públicos em processos de licenciamento ambiental.

A autarquia afirma que não é possível dizer, nesse momento – meados de novembro de 2018 –, quando as obras de duplicação serão finalizadas. Afirma, no entanto, “que nos próximos meses todos os entraves relativos às indenizações e desapropriações serão resolvidos, além das questões quilombolas ainda pendentes.”

ARROGÂNCIA COLONIAL

Mesmo com as obras paralizadas, moradoras e moradores de Colombo pararam as obras da duplicação por pelo menos cinco vezes em 2018 ao flagrarem o DNIT violando a ordem de suspensão em seu território.

Na primeira vez, cerca de 30 pessoas se reuniram na casa de dona Maria e seu José para impedir que a autarquia terminasse as obras hidráulicas que levariam abaixo a residência do casal de lavradores.

O defensor público da União Yuri Costa, que dá assistência às comunidades afetadas pela duplicação da BR 135, vê com preocupação esse tipo de estratégia de fragmentação de grandes empreendimentos adotada por governos e empresas privadas.

“A continuidade da obra de forma fatiada fragiliza a atuação e organização das comunidades impactadas. Isto porque, mesmo que de forma fragmentada, a construção do empreendimento cria um ‘fato’, que é o início das obras – ainda que não em sua totalidade –, de forma concomitante à atuação das comunidades organizadas e das instituições que as assistem, como a DPU.”

O fato criado, explica o defensor público da União, reduz as chances de sucesso de uma ação judicial ou extra judicial no sentido de garantir o cumprimento dos direitos das populações afetadas, uma vez que governos e empresas tentam trabalhar a ideia de que o empreendimento já está consolidado – ainda que não esteja finalizado – e que, portanto, não caberia uma suspensão ou paralização das obras de algo que já está praticamente concluído.

A LUTA TAMBÉM SE ATUALIZA

Se o passado acontece hoje e a história das expropriações coloniais se atualiza, também se renovam as resistências e lutas, as mesmas que deram origem aos quilombos nos séculos da escravidão formal.

Os territórios de Santa Rosa dos Pretos e Santa Maria dos Pinheiros, em Itapecuru-Mirim, e Joaquim Maria, em Miranda do Norte, estão articulados em atividades de formação política e ações de resistência e fortalecimento para fazer frente às violações do DNIT.

[ver foto 5 no Caderno de Fotos]

A Lei de Acesso à Informação (LAI) é arma fundamental no processo. Os documentos públicos conseguidos por meio da LAI são compartilhados e discutidos entre os quilombolas; entidades consideradas aliadas são acionadas dentro e fora do Maranhão para atividades de formação, divulgação de notícias, apoio jurídico, logístico e outras demandas.

Em junho de 2018, foi lançada uma campanha nacional pela consulta prévia aos povos quilombolas do Maranhão afetados pelas obras da BR 135. A campanha não tem data para terminar, e seu foco é o processo de fortalecimento interno das comunidades antes do início do procedimento formal de consulta.

Pela defesa de suas terras e bens naturais, os quilombolas de Santa Rosa dos Pretos, de Santa Maria dos Pinheiros e de Joaquim Maria estão se apropriando de armas e estratégias contemporâneas, mas seguem guarnecidos pela ancestralidade secular dos pretos e pretas que os antecederam na luta.

De longe eles avistam as caravelas atracadas, e se preparam para impedir que dessa vez os invasores desembarquem e se instalem em suas terras.



SEQUESTRADOS NA GUINÉ- BISSAU, ROUBADOS NO MARANHÃO

Os impactos causados pela Estrada de Ferro Carajás, da Vale S.A., e pela BR 135, do governo federal, atualizam na vida dos quilombolas de Santa Rosa dos Pretos as mesmas violências que seus antepassados sofreram durante a escravidão formal: roubo de suas terras, fome e morte.

Manman Kazi
Senhora da
terra, mãe da
ancestralidade e de
todos e todas

Na primeira noite dormida em uma casa margeada pela BR 135, o descanso é interrompido inúmeras vezes durante a madrugada. Buzinas, acelerações e freadas entram nos sonhos e os transformam em pesadelos. O corpo gelado e os olhos arregalados após mais um susto buscam no turvo alguma orientação.

Ao longo de uma semana, os ruídos da rodovia na madrugada são sempre um anúncio de desastre. Mas depois, com o tempo, alguma coisa muda. E essa coisa é a própria vida, que vira um contínuo sobressalto, tanto no sono como na vida desperta.

Há 72 anos, os moradores do território quilombola Santa Rosa dos Pretos, em Itapecuru-Mirim, Maranhão, não poderiam imaginar que uma simples picada aberta no meio da mata pelo governo federal se transformaria em uma rodovia asfaltada que roubaria seu sono, suas árvores, seus igarapés, suas terras e mesmo suas vidas e as de seus familiares.

No quilombo Santa Rosa dos Pretos, um dos principais núcleos do território de mesmo nome, é difícil encontrar alguém que não tenha perdido um parente atropelado na BR-135.

“UMA DOIDIÇA ESSA ESTRADA”

Um dia antes de esta reportagem começar a ser escrita, a menina Vitória, de oito anos, foi atropelada por um motoqueiro. Sob a supervisão do pai, que a esperava do outro lado da rodovia de pista simples, Vitória aguardava para atravessar a BR.

Ela estava perto de uma das duas únicas faixas de pedestres que existem nos 8 km de estrada que rasgam o quilombo – ambas, assim como radar e lombada, só foram implantados pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) após protestos por causa da morte, em maio de 2008, de Claudiane Cabral Sales, de 11 anos, atropelada no acostamento quando voltava do colégio.

A faixa fica na mesma altura do radar de fiscalização eletrônica de velocidade, que obriga os motoristas a reduzirem de 80 para 40km por hora. O trânsito estava engarrafado – era dia 9 de setembro, domingo, volta do feriado da Independência.

Ao avistar a menina, um motorista parou para que ela atravessasse. Foi quando o pai, observando o trânsito e avaliando que a travessia era segura, deu sinal para Vitória prosseguir. Nada disso, porém, impediu que um motoqueiro surgisse de surpresa entre os carros, em alta velocidade, e atingisse a criança.

[ver foto 6 no Caderno de Fotos]

Vitória foi arrastada por alguns metros. Teve parte da pele da perna direita arrancada pelo atrito com o asfalto, e a boca rasgada por dentro e por fora com o impacto. O motoqueiro fugiu sem prestar socorro.

“Minha fia, chegou uma hora aqui que a gente não podia sair de casa, que era carro passando nas duas pista e no acostamento, tava uma doidiça essa estrada”, conta Anacleta Pires da Silva, 52 anos, uma das lideranças do território, sobre a tarde em que Vitória foi atropelada.

JUNTANDO PEDAÇOS

No dia 31 de julho de 2001, foi a própria Anacleta que se viu no meio da BR 135 juntando pedaços da filha de cinco anos atingida por um motorista.

Ela foi alertada pelos vizinhos de que Jôsedalia, a caçula dos seus quatro filhos, tinha acabado de ser atropelada e morta. Ao chegar à pista, viu pedaços de carne espalhados. Saiu juntando o que conseguia e ia empilhando nas mãos, como se pudesse recompor a criança que acabava de ser despedaçada.

Uma pessoa aproximou-se dela com Jôsedalia no colo, viva, com apenas alguns arranhões, e disse: “ei, mulher, tua filha tá aqui, pega, ela tá bem”.

Mas Anacleta estava cega de dor, e onde havia pedaços de galinha depenada que caíram da sacola de compras de um garoto que também foi atingido, ela enxergava a filha em pedaços.

“Foi uma coisa assim sem explicação, descontrolada da mente. Me diziam ‘não é tua filha, não é tua filha’, e eu dizia ‘é sim, é sim, vocês não querem me ajudar a juntar os pedaço da minha filha’”, relembra a quilombola de Santa Rosa dos Pretos.

INFRAESTRUTURA DE SEGURANÇA ESCASSA

A violência dos motoristas que cruzam a BR 135 desconhece limites de velocidade, sinalização e trechos de acostamento, e é potencializada quando não encontra nenhum desses obstáculos devido à escassa infraestrutura de segurança, que deveria ser implementada pelo DNIT.

De acordo com a autarquia federal, em cerca de 76 km de extensão da BR 135, que compreende o trecho a ser duplicado entre os municípios de Bacabeira, Santa Rita, Itapecuru-Mirim e Miranda do Norte, existem, hoje, 22 lombadas físicas, 12 travessias de pedestres e 14 controladores eletrônicos de velocidade.

Numa divisão igualitária dessas infraestruturas de segurança entre os quatro municípios, cada um deles teria 5,5 lombadas físicas, três travessias de pedestres e 3,5 controladores eletrônicos de velocidade no trecho de BR.

Questionado sobre a quantidade dessas infraestruturas que seria instalada no referido trecho após a duplicação da BR 135, o DNIT informou que ainda não é possível mensurar, pois “novos estudos e projetos estão em fase de elaboração para se adequar as novas características do trecho a ser duplicado.”

Sobre a implantação de infraestrutura de segurança no trecho já duplicado da BR 135, entre Campo de Peris e Bacabeira, a autarquia informou que “atualmente o DNIT, por meio do Programa BR-Legal e do Programa Nacional de Controle de Velocidade (PNCV), está concluindo o projeto de sinalização e segurança que melhor se adequa ao trecho em questão.”

A MINA SENTIU

Há dez anos, Sebastião Pires, de 65 anos, pedalava de volta para casa após o trabalho e precisou cruzar uma ponte que não tinha acostamento. Foi atropelado pelo motorista de uma ambulância do município de Coroatá.

Ironicamente, o motorista da ambulância seguiu viagem sem prestar socorro. Sebastião morreu na hora. “Que eu tenha conhecimento, já morreram mais de dez pessoas nessas pontes sem acostamento”, diz Jorge Luiz Brito da Silva, 58 anos, amigo do falecido.

[ver foto 7 no Caderno de Fotos]

Bastião, como o chamavam, era abatazeiro guia do terreiro de Mina “Tenda Nossa Senhora dos Navegantes”, de Santa Rosa dos Pretos. A viúva dele, Francisca Silva Pinto, de 65 anos, é guia do mesmo terreiro, comandado por sua irmã, Mãe Severina Silva, 64 anos.

“A responsabilidade do abatazeiro guia é que tá tudo ali pelas mãos dele. Chamar os amigos, conversar com os amigos, dizer a hora de começar e terminar. O que ele disser tá dito. O guia tem a força e o poder pra chamar os caboclo. Tem abatazeiro que bate, mas bate por bater. Ele batia porque sabia, porque chamava, porque podia. Pensa num abatazeiro pra entrar na mata de Codó [morada dos Encantados], pra entrar na mata direitinho... pelo amor de Deus. Eu luto pra achar uma pessoa pra entrar na mata de Codó que nem o Bastião. Entrava direitinho, entrava lento.”

– Quando seu Sebastião faleceu, a Mina sentiu?

– Ôxi!

– Como sentiu?

– Não lhe explico. De ser doído é. Eles num fala, mas sabe. Num fala porque num pode falá. Num diz porque num pode dizê. E fazê o quê?

NENHUMA VIDA ESCAPA

Além de pessoas, morrem atropelados os cães e gatos de estimação, e as galinhas e porcos criados pelos quilombolas para venda e consumo próprio.

Com a passagem da estrada e o aumento do fluxo de caminhões transportando os grãos do agronegócio, os porcos e galinhas, que antes ciscavam no fundo dos quintais, começaram a ir para o acostamento atrás da soja que cai dos caminhões.

Basta caminhar pelo acostamento para encontrar suas carcaças, além dos corpos de lagartos, camaleões, cobras, macacos e tamanduás. Com a perspectiva de duplicação da BR, o temor dos quilombolas é de que a morte de pessoas e animais também aumente.

OMISSÃO CONVENIENTE

Apesar de dizer publicamente e no Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da BR 135 que a duplicação aumenta a segurança de pedestres e motoristas, o DNIT não menciona em afirmações os dados de acidentes da Polícia Rodoviária Federal (PRF) que provam justamente o contrário.

Segundo informações de 2007 a 2017 disponibilizadas pela PFR, o trecho da BR 135 que já se encontra duplicado no Maranhão, que vai do KM 0 ao 25, responde por 59,4% de todos os acidentes ocorridos entre o KM 0 ao 125.

O trecho duplicado corresponde a 20% dessa extensão de 125 km, mas responde por mais da metade dos acidentes registrados nela.

No EIA da duplicação, o DNIT não garante que construirá nenhuma estrutura que dê segurança a quem só se desloca pela rodovia a pé ou de bicicleta.

Estas e outras evidências de que a autarquia federal tende a negligenciar a segurança de pedestres foram apresentadas ao Ministério Público Federal (MPF) e à Defensoria Pública da União (DPU) em um parecer técnico assinado por geógrafos de São Paulo e Maranhão.

ATROPELO SELETIVO

O progresso é como um motorista de caminhão vindo por uma estrada e que, ao encontrar uma pessoa preta, passa por cima, pois é como se essa pessoa fosse transparente. “É assim que o progresso vem atropelando os territórios tradicionais.”

A metáfora e a frase entre aspas são do militante do movimento negro, professor e doutor em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) José Carlos Gomes dos Anjos. Para ele, o que torna o corpo e o território preto transparentes e “atropeláveis” é a herança do colonialismo europeu sobre o mundo.

“A sociedade constituída a partir da colonização europeia é estruturalmente perpassada por um certo padrão de relações de poder em que tanto as autoridades estatais quanto os agentes que ocupam posições dominantes em instituições não estatais se sentem livres para dispor da corporalidade e das territorialidades negras, como se fossem meros prolongamentos da natureza a serem explorados pelo homem branco e pelos padrões civilizatórios brancos. As pessoas e as instituições se organizam estrategicamente para invadir esses espaços ocupados por corpos negros, por vidas negras”, explica Dos Anjos.

[ver foto 8 no Caderno de Fotos]

TRABALHO ESCRAVO NA BR 135

Libânio Pires, de 84 anos, uma das principais lideranças de Santa Rosa dos Pretos e memória histórica viva do quilombo, afirma que na época da abertura do pico do que seria a BR 135, em 1942, quilombolas foram submetidos a trabalho escravo nas obras.

O pai e o tio, ele conta, carregavam no ombro, em dupla, toras de palmeira de babaçu que seis homens juntos não aguentariam. “Eles eram muito fortes, mas faziam isso porque queriam ou porque tinham medo de não fazer?”, questiona o ancião.

Do quilombo Santa Rosa dos Pretos, Libânio relata que os homens retiravam no braço e na pá a terra utilizada na formação da base do que seria a BR.

A compactação da terra também era feita no braço, com um instrumento improvisado chamado soquete: um disco feito com uma tora espessa de madeira e um cabo encaixado no meio do disco, usado para suspendê-lo e com ele socar a terra.

Na aquarela intitulada “Calçadores”, de 1824, o pintor francês Jean-Baptiste Debret mostra exatamente o mesmo trabalho sendo realizado por dois pretos na compactação de uma calçada no Rio de Janeiro escravagista – a abolição formal só aconteceria em 1888.

[ver foto 9 no Caderno de Fotos]

Pelo trabalho pesado na abertura do pico da BR 135, Libânio conta que os pretos de Santa Rosa recebiam fichas a serem trocadas por dinheiro. Era preciso juntar muitas fichas, ele diz, para conseguir alguma “tutaméia”, como se referiam os mais velhos a uma mixaria.

COM OU SEM LEI

Em 1942, nenhuma consulta foi feita aos quilombolas para a abertura do pico da BR, nem qualquer indenização foi paga. Naquela época não existiam leis que garantissem aos quilombolas o direito à terra e ao território.

Hoje existem leis estaduais, federais e internacionais que tratam especificamente dos direitos de povos quilombolas e indígenas, mas o DNIT ignorou todas elas em 2017 para iniciar a duplicação da BR 135.

Mais uma vez, os quilombolas não foram consultados sobre a implantação do empreendimento que poderá comer porções ainda maiores de suas terras; a autarquia federal não previu indenização a esses povos e tão pouco reconheceu seu direito à terra e ao território.

ATROPELO DE FERRO

Em 1982 começou a ser aberto o pico que daria espaço à Estrada de Ferro Carajás (EFC), da então estatal Companhia Vale do Rio Doce, hoje a transnacional privada Vale S.A. Assim como no pico da BR, não houve consulta aos quilombolas, nem indenização.

Inaugurada em fevereiro de 1985, a malha da EFC tem 972 km de extensão, e vai de Parauapebas, no Pará, até a capital maranhense, onde descarrega o minério de ferro extraído pela empresa da mina de Carajás (PA), além de combustível e grãos.

Ao todo, 23 municípios no Maranhão e quatro no Pará são cortados pela ferrovia, entre os quais estão mais de 100 comunidades indígenas e quilombolas, incluindo Santa Rosa dos Pretos.

Como a BR, a EFC também desaloja, desmata, polui o ar, as águas, entope e assoreia igarapés.

[ver foto 10 no Caderno de Fotos]

Em 2011, o MPF instaurou uma Ação Civil Pública (ACP) contra a Vale e o Ibama (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente) para obrigar a transnacional a reparar os danos causados pela EFC e sua duplicação aos territórios quilombolas Santa Rosa dos Pretos e Monge Belo.

A ACP gerou um acordo, no qual a Vale se comprometia a recuperar os cursos d'água que poluiu e entupiu. Passados seis anos (2018), o acordo ainda não foi totalmente cumprido, à revelia das obrigações legais contraídas pela empresa e homologadas em juízo.

DERRAMOU TODO O SANGUE

Como a BR, a EFC também mata, tanto bicho quanto gente.

Maria Raimunda, de 70 anos, moradora de Santa Rosa dos Pretos, perdeu o filho mais velho, José Benedito Vieira dos Santos, atropelado por um trem da Vale em 22 de julho de 2009.

Ele trabalhava com carregamento de madeira para São Luís juntamente com dois irmãos e um amigo. Era noite já quando os quatro homens aguardavam o caminhão que carregava a madeira ir buscá-los e levá-los pra casa. Estavam próximos aos trilhos da EFC, que precisariam cruzar para ir embora.

José Benedito estava cansado da jornada longa e pesada, e sentia fome. Ele e os companheiros passaram o dia com dois peixes e um punhado de farinha. A água já tinha terminado.

Zé Biné, como era chamado, sentou-se no trilho e acabou adormecendo, a cabeça amparada pelos braços cruzados sobre os joelhos.

“O trem pegô ele nove hora da noite. Levarô ele pra Santa Rita, de Santa Rita foi pra São Luís, em São Luís limparô ele, encherô ele de pano, de algodão, que não sei nem como que foi. Eu nunca esperava de ver ele nessa situação... meu primêro filho. Foi um pedaço de mim que saiu. Não gosto nem de falar. Nunca teve solução nenhuma. Ele ia inteirar 28 anos, era novo. Até hoje eu me lembro a situação que ele chegô aí. Agora mesmo eu tava deitada, tava me lembrano, quando eu ia oiá ele ali no caixão, com as mão nos peito, as unha tudo suja de terra, suja de sangue. A boca dele assim... Só os irmão que viro o jeito que ele ficô lá, acho que ficô só os pedaço. O sangue derramô todo. E por isso ficô. Só quem ficô com a dor foi eu, e um vazio que nunca preenche.”

Maria Raimunda diz que chorou a morte do filho todos os dias durante um ano, sem falhar nenhum. Ainda hoje espera que ele converse com ela em sonhos, mas Zé Biné não aparece. “Às vezes é assim mesmo. Tem um dizer na reza que quem fica pra trás fecha as portas, e quem vai daqui quer sossego. De tudo ele vai se esquecendo, só de Deus ele vai se lembrando. E aí se acabou.”

De acordo com registros da Vale, entre janeiro de 2006 e três de maio de 2018, ao longo da extensão da EFC entre Pará e Maranhão, 41 pessoas foram mortas pelos seus trens.

Maria Raimunda diz que nunca recebeu qualquer assistência da empresa e tão pouco foi indenizada por ela pela morte do filho. Na planilha de acidentes enviada pela Vale à reportagem, Zé Biné não consta sequer como número. A morte dele não foi contabilizada pela transnacional.

A reportagem enviou à mineradora uma série de perguntas sobre infraestrutura de segurança para pedestres, demandas das comunidades por segurança nos trilhos, assistência oferecida pela empresa a vítimas de atropelamentos e suas famílias, a ausência de Zé Biné nas estatísticas de mortes causadas pelos trens da empresa, indenizações a quilombolas impactados pela instalação da EFC nos anos 1980, entre outros temas.

A Vale não respondeu a nenhuma delas. Apenas informou, genericamente, que é uma empresa comprometida com a redução do número de ocorrências em suas operações ferroviárias. “Em 2017, as ferrovias da Vale (Estradas de Ferro Vitória a Minas e Carajás) ocuparam as duas melhores colocações em ranking comparativo de índices de segurança das ferrovias brasileiras”, diz a nota oficial.

A transnacional também informou que mantém uma série de iniciativas para mitigar os eventuais impactos de sua operação, e que atua de forma permanente para que tanto a sinalização quanto as travessias seguras da EFC estejam sempre em boas condições de uso.

Afirmou, ainda, que promove a conscientização por meio de campanhas e parceria junto às comunidades, e ressalta que é fiscalizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) quanto a fatores de segurança ligados aos trilhos e demais estruturas operacionais, sinalização de passagens em nível, conservação da ferrovia, entre outros pontos.

ATROPELO ECONÔMICO

Além da BR 135 e da EFC, comem terra de quilombo e atropelam a vida preta a Ferrovia Transnordestina e cinco linhões de energia, sendo dois da CEMAR (Companhia Energética do Maranhão), empresa privada, e três da Eletronorte, empresa de economia mista vinculada ao Ministério de Minas e Energia.

Libânio Pires, assim como a maioria dos quilombolas de Santa Rosa dos Pretos, sustentava a família com a roça que botava nas terras herdadas de seus ancestrais sequestrados na Guiné-Bissau no século 18 e trazidos a Itapecuru-Mirim.

Ele conta que botava três linhas de roça, quase 6 mil m² de lavoura, onde se plantava arroz, milho, mandioca, pepino, tomate, batata, junça, melancia, jerimum, trigo, algodão e outras variedades.

O regime de trabalho era de mutirão, “mutirão bonito, de se ajuntá 60 pessoas, entre homens e mulheres.” Dinheiro quase não se via. Tudo era mesmo na base da troca dos excedentes por aquilo que faltava, fosse café, açúcar, peixe ou um pedaço de sabão. “Mais valia ter amigo na praça que dinheiro na caixa”, relembra.

[ver foto 11 no Caderno de Fotos]

Nos anos 1970, porém, o progresso branco de que fala Dos Anjos atropelou Libânio e centenas de quilombolas que viviam da terra. “Chegaram lá e disseram que iam fazer um campo de aviação, disseram pra gente não botá mais roça. Perguntei ‘quem vai pagar meu serviço?’ Disseram que depois iam pagar, mas nunca indenizaram. Eu deixei a produção. Aquilo me afetou demais”, conta o ancião, referindo-se à instalação de linhões de energia da CEMAR nas terras produtivas dos quilombolas.

MESA VAZIA

Assim como na instalação da BR 135, da Estrada de Ferro Carajás e da Ferrovia Transnordestina, não houve consulta aos quilombolas, nem indenização ou mitigação de impactos na instalação dos linhões.

A consequência imediata e a longo prazo da expropriação das terras ancestrais por governos e empresas foi, e é, o esvaziamento da mesa dos pretos e pretas de Santa Rosa pela falta de terras para cultivar.

Em 2008, o Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), responsável pela titulação das terras quilombolas, cadastrou 326 famílias e delimitou o território de Santa Rosa dos Pretos em 7.496,9184 ha, quase 75 milhões de metros quadrados de terras – ou cerca de 11 mil campos do Maracanã.

Mas com todas as expropriações, incluindo a invasão das terras por latifundiários, a vida quilombola se dá, hoje, em apenas 2.178 ha, ou pouco mais de 21 milhões de metros quadrados – ou quase três mil campos do Maracanã –, divididos entre as atuais 700 famílias, ou mais de quatro mil pessoas que utilizam esse espaço para moradia, roça, criação de animais, pequenos comércios, áreas de uso comum, como clubes, igrejas, terreiros, casas de farinha, escolas e campos de futebol, e áreas de preservação de matas e igarapés.

Hoje, o que se planta no que sobrou de terras produtivas no quilombo já não é suficiente para o sustento da família que cultiva, muito menos para trocar ou vender excedentes.

O que se tinha em abundância, fresco e de graça, hoje se compra a preço alto nos mercados da cidade, e com baixíssima qualidade: frutas, legumes e verduras que crescem fora de época e maturam antes do tempo não são obra da natureza, mas do veneno da indústria, esse aditivo cuja função é manter a roda capitalista girando cada vez mais rápido, à revelia do ritmo real da vida.

Nos anos 1980 foi a vez da Eletronorte instalar três linhões no território e repetir nas terras e nos corpos dos pretos de Santa Rosa a mesma violência colonial que, segundo Dos Anjos, é o padrão das relações raciais no Brasil.

“Santa Rosa, até algumas décadas atrás, era um espaço onde as pessoas negras cultivavam suas vidas do modo como historicamente lhes foi legado, de geração a geração. Em um certo momento, o Estado precisa instalar linhões que podem possibilitar uma certa economia da eletricidade se passarem por um certo espaço. Se fosse um espaço de propriedade branca, implantar linhões implicaria numa indenização monumental para o proprietário, cujo direito à propriedade é reconhecido. Mas no caso de Santa Rosa, são pessoas negras as donas, e por serem negras, fica muito mais fácil se passar os linhões, pois é como se essas pessoas não estivessem ali, como se não fossem dotadas das mesmas prerrogativas de um proprietário branco. No Brasil inteiro as relações estão conformadas por esse padrão, que é estrutural, e é assim que se pensa a relação com o negro, com o corpo negro e com espaço negro, como sendo permeada por uma relação de cegueira institucional padronizada.”

Do sequestro na Guiné-Bissau à expropriação sistemática de suas terras e corpos no Maranhão, a vida preta em Santa Rosa ainda resiste, à revelia do buraco branco que tudo devora sem se dar por satisfeito.

**CADERNO
DE
FOTOS**

CARAVELA À VISTA..



A BR 135 começou como um “pico” por dentro de terras quilombolas em 1942. Hoje é uma rodovia federal que compromete, diariamente, a qualidade de vida das pessoas atravessada pelo asfalto.



1. Pra botarem mais asfalto na BR 135, cortaram as árvores de dona Maria.

Foto: Andressa Zumpano



2. A casa de taipa foi construída por seu Zé. Agora está avariada pela ação do DNIT, e periga não aguentar mais um período de chuva.

Foto: Andressa Zumpano



3. Pequizeiro centenário plantado por escravizados recebe placa de metal que indica que será derrubado pelo DNIT.

Foto: Sabrina Felipe



4. Interior da casa de dona Maria e seu Zé, de Colombo, no território quilombola Santa Maria dos Pinheiros, em Itapecuru-Mirim.

Foto: Andressa Zumpano

5. Dona Maria produz molho de pimenta com a malagueta que planta em seu quintal. A relação que ela tem com a terra é de vida.

Foto: Andressa Zumpano



SEQUESTRADOS NA GUINÉ-BISSAU...



Anacleta Pires da Silva ainda sente na mente e na carne, 17 anos depois do ocorrido, a dor do dia em que juntou pedaços da filha no asfalto da BR 135.

Foto: Andressa Zumpano



6. Imprudência de motoristas é ameaça constante aos quilombolas que têm a vida atravessada pela BR 135.
Foto: Andressa Zumpano



7. Bastião, abatazeiro guia do terreiro de Mina, entrava na mata de Codó como ninguém. A Mina sentiu sua ausência.
Foto: Andressa Zumpano



8. Ao assorear igarapé, Vale deixou Dalva e outras centenas de quilombolas sem peixe pra comer.
Foto: Andressa Zumpano

9. Libânio Pires garante que não havia brancos na construção do primeiro pico da BR. Só pretos, caboclos e vermelhos. Os brancos eram “pra mandar”.
Foto: Andressa Zumpano



10. Imagem do progresso: igarapé encanado e assoreado para construção da Estrada de Ferro Carajás.
Foto: Andressa Zumpano



11. A quilombola Josiclêa Pires da Silva visita suas terras, herança dos antepassados da Guiné-Bissau, hoje invadidas pela Vale S.A.



ESCOANDO O PRODUTO DO SAQUE



Trem carregado de minério de ferro passa por cima do Igarapé Grande, que a Vale assoreou. Dona Dalva pescava neste igarapé, que tinha fama de nunca secar.

Foto: Andressa Zumpano



12. Duplicação da Estrada de Ferro Carajás, da Vale S.A., foi marcada por irregularidades no processo de licenciamento e violações aos direitos dos quilombolas.

Foto: Sabrina Felipe

13. Caminhão a serviço do DNIT nas obras de duplicação.
Foto: Andressa Zumpano



14. Vegetação suprimida pelo DNIT para duplicação da BR 135.
Foto: Andressa Zumpano



15. Pequizeiro centenário recebe placa de metal do DNIT indicando sua derrubada.
Foto: Sabrina Felipe





16. Operário em meio à densa poeira causada pelas obras de duplicação.

Foto: Andressa Zumpano

COSMOLOGIA QUILOMBOLA...



Maria Dalva (esq.) e Josicléa: duas gerações de mulheres que nutrem e protegem a casa dos Encantados de Santa Rosa dos Pretos.

Foto: Andressa Zumpano

17. Simaumeira do quilombo Sítio Velho, no território Santa Rosa dos Pretos: árvore sagrada é vínculo com os antepassados escravizados.

Foto: Andressa Zumpano



18. Severina Silva, Mãe de Santo do terreiro de Mina, é força espiritual do quilombo. Atrás dela, o pequizeiro centenário que nutre corpo e espírito.

Foto: Andressa Zumpano



19. Benedito Pires Belfort saboreia jaca nascida no quilombo. Relação com a terra e com seus frutos é de pertencimento e precisão, não de lucro nem de acúmulo.

Foto: Andressa Zumpano

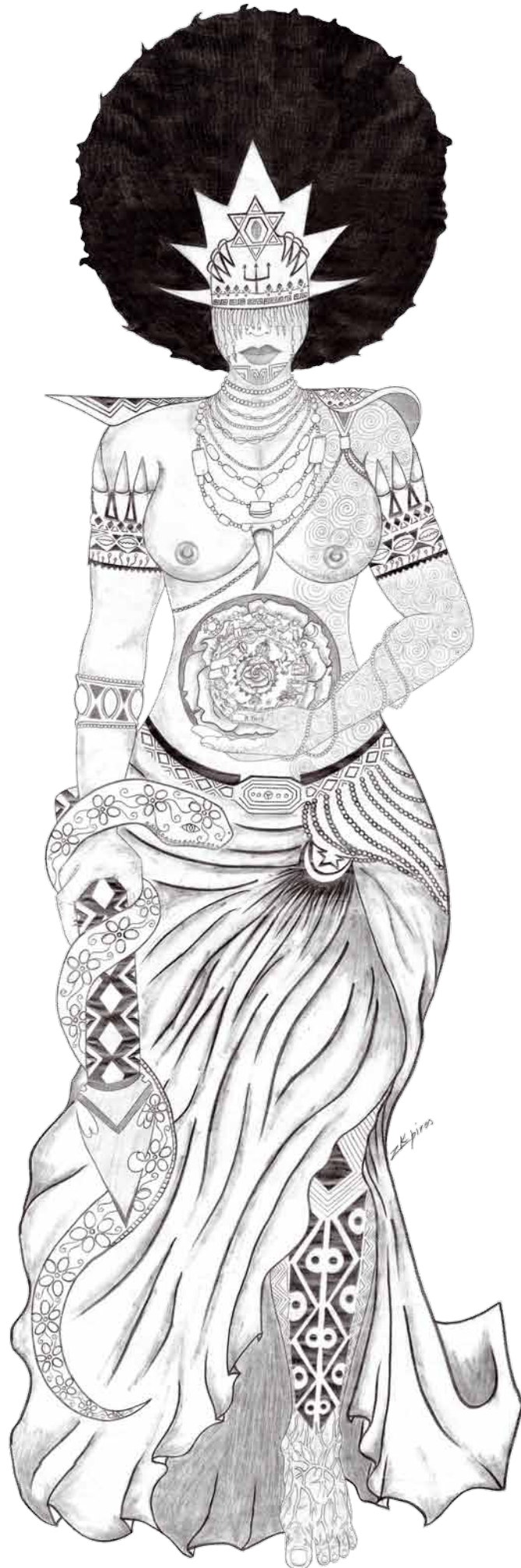




20. Josicléa diz que nesta casa, o tempo parou. O casal que morava nela “voltou para casa” e levou o tempo com eles.
Foto: Andressa Zumpano



21. Visíveis ou invisíveis, os pretos e pretas seguem e seguirão no quilombo, neste tempo e mais além. Porque são os vivos.
Foto: Andressa Zumpano



ESCOANDO O PRODUTO DO SAQUE

Rodovias, ferrovias, portos, linhas de energia. Os megaempreendimentos de infraestrutura logística e energética implantados para escoar matéria-prima extraída de solo brasileiro representam, para os quilombolas de Santa Rosa dos Pretos, uma forma permanente de expropriação de suas terras e corpos. Como há 500 anos, o apetite dos brancos continua gerando a fome dos pretos.

Rosa Oxä
Dona dos mundos,
guardiã do passado-
presente

Como na época das primeiras invasões europeias às terras dos povos originários, a matéria-prima explorada hoje na região da Amazônia brasileira – minério, grãos e carne – continua sendo escoada, em grande parte, para fora das fronteiras do país, atendendo às necessidades de consumo de países como Estados Unidos, Inglaterra, Holanda e da compradora da vez, a China.

As necessidades de consumo de alimentos e energia de grandes cidades majoritariamente brancas do sul e sudeste do país, como São Paulo, também são supridas com o que se extrai das terras de povos tradicionais, majoritariamente pretos.

Linhões de energia, ferrovias, rodovias e portos atualizam as rotas coloniais de escoamento desses produtos, exportados em grandes quantidades e a preços baixos – assim como há 500 anos.

O SAQUE

Por mais de oito décadas, Santa Rosa dos Pretos vem servindo de base – contra a vontade da maioria de seus habitantes – para grandes empreendimentos de infraestrutura logística e de energia.

São três estradas de ferro, cinco linhões de energia e uma rodovia federal que rasgam e causam impactos negativos ao território, como a destruição de áreas produtivas onde eram colocadas roças familiares, o assoreamento e entupimento de igarapés e a supressão de árvores frutíferas.

AUMENTO DOS IMPACTOS

Nos últimos cinco anos, os impactos vêm aumentando em Santa Rosa, com a ampliação e criação de novas infraestruturas.

Em 2013, a mineradora Vale S.A. iniciou a duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que vai de Parauapebas, no Pará, à capital maranhense, São Luís, passando pelo território quilombola. A conclusão do empreendimento está prevista para o final de 2018, segundo a empresa.

Em 2017, o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), autarquia do governo federal, iniciou obras de duplicação da BR 135. No início da década de 1940, a BR 135 rasgou o território pelo meio, ainda como um pico aberto no meio da mata.

[ver foto 12 no Caderno de Fotos]

Em 2018, a empresa EDP Energias do Brasil S.A. iniciou consulta pública para implementar novos linhões e uma subestação de energia que irão impactar diversos quilombos nos municípios Itapecuru-Mirim e Miranda do Norte.

POR QUE AUMENTAM OS IMPACTOS?

A necessidade de escoamento do minério extraído pela Vale explica, em parte, a ampliação da infraestrutura logística e energética que afeta Santa Rosa e outros quilombos da região.

A duplicação da EFC tem como objetivo escoar um maior volume de minério a partir do projeto S11D, que entrou em operação em 2016. Por meio da exploração de uma nova mina no lado sul da Serra dos Carajás, no município de Canaã dos Carajás (PA), a transnacional pretende quase duplicar sua extração – e consequente exportação – de minério de ferro: dos atuais 120 milhões de toneladas por ano para 210 milhões de toneladas por ano.

A Vale tem na China uma das maiores compradoras do minério de ferro que extrai do Pará. O país asiático é o maior consumidor de minério de ferro do mundo.

Para dar conta da maior produção e escoamento, a mineradora também investiu na ampliação do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM), que ela opera na capital São Luís.

FAZENDA DE CAMARÃO E SIDERÚRGICA

O aumento dos impactos sobre Santa Rosa dos Pretos também se explica pelos planos do governo do Maranhão, em parceria com os municípios de Santa Rita e Bacabeira – vizinhos de Itapecuru-Mirim, onde está Santa Rosa – de implantar uma fazenda de criação de camarão e uma siderúrgica.

Segundo notícia¹ publicada pelo governo do Maranhão em julho de 2017, a empresa

¹ <https://www.ma.gov.br/bomar-se-prepara-para-investir-r220-milhoes-no-estado/>

cearense Bomar Maricultura pretende investir R\$ 220 milhões na construção de uma fazenda de camarão de cerca de 4.100 hectares ao longo do Rio Mearim, na região dos Campos da Baixada. “Uma vez construída, será a maior fazenda de camarão do país e terá capacidade de produção entre 500 e 600 toneladas de camarão por mês, quando em plena atividade”, diz a nota oficial.

Ainda de acordo com o governo, o foco da empresa é o mercado externo, com exportações previstas para a Europa e países da América para onde já vende camarão e tilápia.

“Desde 2002, 2003, a infraestrutura de transporte de matérias-primas têm sido reforçada [no país]. São hidrelétricas, ferrovias, estradas e portos. Tudo isso com grandes impactos às populações. Isso tem a ver com o projeto econômico dos países. Posso dizer que o grande local de incremento de exportação de matéria-prima é a Amazônia, que é onde está a expansão da fronteira econômica capitalista”, explica Tádzio Peters Coelho, professor visitante do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e membro do Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração (CNDTM).

[ver foto 13 no Caderno de Fotos]

Durante audiência pública² realizada em maio de 2018, moradores de Santa Rita manifestaram seu desacordo em relação ao empreendimento. Os munícipes afirmaram que não foram previamente ouvidos sobre a implantação do projeto, e disseram que as fazendas de camarão, se instaladas nos campos naturais, prejudicarão famílias que vivem da pesca não só em Santa Rita, mas também em Bacabeira, Itapecuru-Mirim e Anajatuba.

Já para Bacabeira está prevista a implantação de uma siderúrgica da empresa chinesa CBSteel, segundo informações³ do governo do Maranhão. A siderúrgica, de acordo com a lei 394/2017⁴, que ratifica os contratos assinados em 2015, 2016 e 2017 entre prefeitura, governo do estado e a empresa, deverá implantar naquele município “um complexo industrial destinado à fabricação de produtos siderúrgicos, (...) materiais para transformadores e equipamentos elétricos, cimento da escória de aço, aço de silício e energia elétrica, tudo para uso próprio da CBSTEEL e/ou para venda ao mercado.”

A lei 394/2017 informa que município e governo do Estado concederam incentivos fiscais para a CBSteel implantar sua siderúrgica.

A reportagem solicitou entrevistas com a prefeita de Bacabeira, Fernanda Gonçalo (PMN), com o marido dela, o prefeito de Santa Rita, Hilton Gonçalo (PCdoB), e com o prefeito de Itapecuru-Mirim, Miguel Lauand (PRB), mas não recebeu retorno de nenhum deles.

A reportagem também solicitou à SEMA, por meio do Portal da Transparência do governo do estado, com base na Lei de Acesso à Informação (LAI), o projeto, os estudos de impacto ambiental e as licenças do empreendimento da Bomar Maricultura em Santa Rita, e da CBSteel em Bacabeira.

² <http://www.al.ma.leg.br/noticias/36238>

³ <http://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/desenvolvimento/siderurgica-chinesa-vai-gerar-10-mil-postos-de-trabalho-em-primeira-fase-de-atuacao-no-maranhao>

⁴ <https://diario.famem.org.br/14681/>

Para conceder acesso aos documentos, a SEMA fez exigências que violam a LAI, como apresentar documentos que comprovem a “qualificação e legitimidade” da requerente para ter vistas do processo. A reportagem recorreu. A Secretaria de Estado de Transparência e Controle, por meio do secretário Rodrigo Lago, negou recurso em segunda instância e não concedeu acesso aos documentos, que são públicos.

MAIS EXPLORAÇÃO, MAIOR CONSUMO DE ENERGIA

O aumento da exploração de minério pela Vale, assim como a implantação de novos empreendimentos de grande porte – como a fazenda de camarão e a siderúrgica –, e o escoamento de grãos e outras matérias-primas extraídas da região Amazônica para dentro e fora do país, aumentam a atividade portuária na capital maranhense.

Com esse aumento, também cresce o consumo de energia necessária ao funcionamento do complexo portuário de São Luís, e esse crescimento exige a ampliação da infraestrutura energética.

Essa ampliação criará maiores impactos aos povos tradicionais do Maranhão, e entre eles, mais uma vez, estão os quilombolas de Santa Rosa dos Pretos.

No início de novembro de 2018, a empresa EDP Energias do Brasil S.A., em conjunto com a Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Maranhão (SEMA), realizou audiência pública no município de Miranda do Norte para tratar da instalação de linhas de transmissão e uma subestação de energia, objeto do lote 7 do leilão número 005/2016 da ANEEL (Agência Nacional de Energia Elétrica), arrematado pela EDP por R\$ 66,2 milhões, segundo informações⁵ da ANEEL.

As 258 torres que a empresa pretende instalar ao longo de 116 km de extensão irão impactar os municípios de São Luís, Bacabeira, Santa Rita, Itapecuru-Mirim, Anajatuba e Miranda do Norte, e dentro desses municípios diversos territórios quilombolas.

[ver foto 14 no Caderno de Fotos]

Questionado durante a audiência pública a quem a energia gerada pelos novos linhas iria beneficiar, um técnico da EDP afirmou não ser possível dizer com precisão, mas garantiu que a infraestrutura iria fortalecer, de modo geral, o sistema de energia do Maranhão, beneficiando todos os municípios do Estado, inclusive aqueles impactados pelas obras.

Porém, no informativo distribuído pela EDP na audiência, o beneficiário é, sim, identificável – e não serão as comunidades quilombolas impactadas: o empreendimento servirá “para ampliar a Rede Básica da ilha de São Luís, de forma a atender às cargas da região metropolitana, especialmente a região portuária e industrial”, diz o informativo.

⁵ http://www.aneel.gov.br/seguranca-de-barragens/-/asset_publisher/hdISBQAbtk6A/content/edp-leva-lote-7/656877?inheritRedirect=false

NOVAMENTE A VALE E A CHINA

Alguns dos empreendimentos portuários que usarão a energia produzida serão o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, operado pela Vale, o Porto do Itaqui, que é público e também passa por ampliações para aumentar a capacidade de escoamento de grãos, como soja e milho; e o Porto São Luís, empreendimento privado que está sendo construído pela CCCC (China Communications Construction Company) South America Regional Company, empresa chinesa de infraestrutura, e pela WPR, subsidiária da empreiteira WTorre, de São Paulo.

O porto da CCCC e WPR vem sendo implementado, com apoio do governador reeleito Flávio Dino (PCdoB), em área de reserva extrativista do Cajueiro, comunidade de pescadores que fica na zona rural da capital maranhense.

A instalação da infraestrutura é marcada, desde 2014, por uma série de irregularidades⁶ no licenciamento ambiental, na compra de casas e terrenos de moradores e, principalmente, pela violação dos direitos da população tradicional do Cajueiro.

Dezenas de pessoas perderam suas casas, demolidas pela construtora, e têm sofrido ameaças de seguranças armados contratados pelas empresas e instalados em bases dentro da comunidade.

O município de Itapecuru-Mirim, que concentra mais de 70 comunidades quilombolas, entre as quais as 20 que compõem o território Santa Rosa dos Pretos, ficou de fora da agenda de três audiências públicas realizadas pela EDP e pela SEMA.

A justificativa, segundo a empresa, foi a menor incidência de impactos sobre o município em comparação aos outros cinco que serão afetados pelo empreendimento. O trecho dos linhões da EDP que passa por Itapecuru-Mirim afetará o território quilombola Monge Belo, que faz limite com Santa Rosa dos Pretos.

⁶ <http://ag.jor.br/blog/2017/08/18/subsidiaria-da-wtorre-no-maranhao-derruba-casas-e-ameaca-moradores-para-construir-porto-em-area-de-reserva/>

E POR QUE SANTA ROSA É SEMPRE “ESCOLHIDA” PARA SOFRER OS IMPACTOS?

Dois fatores estruturais explicam como e por que governos e empresas seguem abocanhando imensas porções de terras ancestrais dos moradores de Santa Rosa dos Pretos para a ampliação dessas infraestruturas, mesmo contra sua vontade e direitos.

O primeiro fator está no próprio funcionamento do modo de produção capitalista. Para garantirem altas taxas de lucro e se manterem sempre competitivos frente aos concorrentes no mercado de matérias-primas de origem vegetal, mineral e animal, há empregadores que, com a ajuda do Estado, superexploram trabalhadores e se apropriam de terras públicas e de povos tradicionais.

Essa estratégia é utilizada por empreendedores mesmo quando estes já estão consolidados e operando seus negócios com alta tecnologia, garantindo, assim, uma constante pilhagem das riquezas naturais e do ser humano.

Este é o caso de Vale e DNIT, que nas obras de duplicação da EFC e da BR 135, respectivamente, se apropriaram e tentam se apropriar, no caso do DNIT, de terras dos quilombolas por meio de pressões institucionais e manobras jurídicas – a conivência do Estado é central nesses processos.

“Esse sistema [modo de produção capitalista] só sobrevive se pessoas e territórios deste planeta estiverem disponíveis de uma forma como não podem estar legalmente, isto é: o sistema só sobrevive se tiver uma dimensão de ilegalidade sistemática, em que pessoas [e suas terras] são passíveis de serem expropriadas”, declara o militante do movimento negro, professor e doutor em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) José Carlos Gomes dos Anjos.

Isso explica, em partes, por que tanto a duplicação da EFC quanto a tentativa de duplicação da BR 135 foram e têm sido marcadas por violações de direitos dos quilombolas de Santa Rosa dos Pretos, como a falta de consulta prévia, a falta de estudos de impacto socioambiental e a ausência de compensações por danos causados.

“Produzir mercadorias a um preço extremamente competitivo significa passar com ferrovias sobre territórios, como o de Santa Rosa, sem precisar pagar o devido preço por essa passagem, sem a devida indenização”, diz Dos Anjos.

Ele afirma que se a mineradora resolvesse pagar o que deve pela instalação dos trilhos da EFC sobre as terras de Santa Rosa, eventualmente o preço do empreendimento ficaria tão caro que poderia ser mais interessante para a transnacional contornar o território quilombola.

Mas não é o que acontece – não foi o que aconteceu. “A maior parte das pessoas desse planeta que estão destituídas da possibilidade de se protegerem e de se verem protegidas por uma estrutura estatal são populações não brancas, essa é a dimensão da colonialidade”, afirma o antropólogo.

O COLONIAL DE HOJE

A “dimensão da colonialidade” de que fala Dos Anjos, é o segundo fator estrutural que explica por que, há quase um século, Santa Rosa dos Pretos continua sendo alvo de governos e empresas que empurram seus empreendimentos à força sobre as pessoas daquele lugar.

Segundo o professor Tádzio Peters Coelho, a instalação de toda a infraestrutura conexas à atividade de mineração, por exemplo, como o transporte do minério, é localizada de forma política.

Quando empresas mineradoras localizam uma barragem ou uma ferrovia, ele diz, consideram a capacidade de resistência e questionamento das populações, e buscam instalar essas infraestruturas próximas às populações de baixa renda e a comunidades tradicionais.

“Geralmente são populações negras e indígenas. Isso a gente percebe não só na ferrovia Carajás [Estrada de Ferro Carajás], mas em outras infraestruturas de mineração”, afirma Coelho, que também é assessor do Movimento Nacional pela Soberania Popular Frente à Mineração (MAM). Tratam-se dos territórios “destituídos da possibilidade de se protegerem e de se verem protegidas por uma estrutura estatal” apontados por Dos Anjos.

A estratégia de duplicação da BR 135 também condiz com a análise de Coelho. As marcações com placas de metal e a tinta feitas pelo DNIT em árvores e casas que seriam derrubadas para a passagem da segunda pista da BR não contemplaram a comunicação e muito menos a consulta prévia a nenhum quilombola afetado.

[ver foto 15 no Caderno de Fotos]

Ao longo de pelo menos dois anos, funcionários da autarquia entraram e saíram do território Santa Rosa dos Pretos – e dos quintais das casas de seus moradores – sem pedir licença e nem dizer o motivo da visita ou das medições e marcações realizadas. Estavam certos de que não seriam interpelados ou questionados por aquela população.

RESISTÊNCIA AO SAQUE

As violações cometidas pelo DNIT em Santa Rosa dos Pretos na duplicação da BR 135 foram denunciadas por lideranças do território ao Ministério Público Federal (MPF) e à Defensoria Pública da União (DPU).

[ver foto 16 no Caderno de Fotos]

As denúncias fizeram com que em fevereiro de 2018, a SEMA decidisse suspender as obras em terras de quilombo nos municípios de Santa Rita e Itapecuru-Mirim. Em maio de 2018, o MPF acompanhou a decisão da secretaria e recomendou a manutenção da paralização até que novos estudos de impacto socioambiental e a consulta aos quilombolas fossem feitos.

Em entrevista com o procurador da República Hilton Araújo de Melo, responsável pelo inquérito civil que investiga as ilegalidades cometidas pelo DNIT, a reportagem apurou que em agosto de 2018 o MPF ampliou a recomendação de suspensão também para as terras de quilombo do município de Miranda do Norte.



COSMOLOGIA QUILOMBOLA O MUNDO PRETO TEM MAIS VIDA?

Assim como estratégias coloniais de roubo do corpo e da terra dos moradores de Santa Rosa dos Pretos ainda se perpetuam pelas mãos da Vale e DNIT, as estratégias de resistência dos quilombolas também vigoram, e remontam às lutas dos seus antepassados. No ensaio a seguir, a cosmologia preta aparece encarnada na ancestralidade, na coletividade e na relação cotidiana dos quilombolas com os Encantados. Graças a essa cosmologia, os pretos e pretas de Santa Rosa não sobrevivem: eles são os vivos.

Zandia Ayala

Senhor das matas,
aquele que nos
alimenta e nos dá
saúde

“A ideia de modernidade é uma ideia de morte. Mas a morte branca é ruim, a morte preta é diferente. Na morte preta a gente consegue entender outras relações, consegue entender o contato com outros mundos Mas a morte branca é só morte. Não há vida na morte. E pra gente não serve. Se é um moderno que só mata e não tem vida, não vale. Porque na morte preta há vida, ainda assim.”

Josicléa Pires da Silva, 24 anos, é uma das muitas vozes do quilombo Santa Rosa dos Pretos que se opõem à duplicação da BR 135 pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e também da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da mineradora Vale.

Ela entende que esses empreendimentos são “a morte em vida”, são a modernidade branca que des-envolve, que secciona corpos vivos – árvores, igarapés, bichos e núcleos familiares – para assentar sobre eles centenas de quilômetros de asfalto e ferro inertes.

Para Josicléa, a modernidade branca é incapaz de dar bons frutos, porque seus projetos de progresso são como um tronco morto e vazio, sem a copa que beija e busca força no sol, e sem as raízes que o nutrem com água e o vinculam à terra.

No caso da duplicação da BR 135, a morte em vida apontada pela quilombola significa a extinção do próprio quilombo Santa Rosa dos Pretos, uma vez que o DNIT pretende eliminar 345 casas em um trecho de cerca de oito quilômetros que correspondem ao quilombo – praticamente a totalidade dos imóveis que são margeados pela BR, incluindo igrejas, terreiro de Mina, casa de farinha, clube comunitário, comércios familiares e pés de árvores frutíferas.

A morte em vida significa, ainda, a expulsão dos pretos e pretas de Santa Rosa das terras que ocupam há mais de três séculos, e a expulsão dos Encantados, entidades espirituais que são donas primeiras e atemporais do quilombo.

Se as estratégias coloniais de expropriação da terra e do corpo preto se perpetuam ainda hoje no quilombo, as estratégias de resistência dos quilombolas também emergem, e remontam às vivências de seus antepassados escravizados.

[ver foto 17 no Caderno de Fotos]

A relação de envolvimento com a natureza, em oposição ao des-envolvimento capitalista; a relação pessoal com as matas e igarapés, em oposição ao extermínio dessas vidas para o progresso passar; a relação prática e cotidiana dos viventes visíveis com os Invisíveis (ou Voduns, ou Encantados, ou Guias de Luz) em oposição à visão branca sobre essas entidades enquanto elementos do folclore: tudo isso é a cosmologia preta, uma força que a modernidade branca não entende e nem alcança.

O INVISÍVEL NOS ATRAVESSA

“O quilombo tem muita força por causa dos Invisível de luz. Esses é quem traz força dentro do quilombo. Eles têm a força igualmente a dos santos. Que eles traga força pra que nós viva dentro do quilombo e combata esse povo que vem aí atormentando nossa vida”, declara Severina Silva, 64 anos, Mãe de Santo do terreiro de Mina “Tenda Nossa Senhora dos Navegantes”.

Todos os dias, ela e suas filhas e filhos de santo alimentam os Encantados com luz de velas, oração e respeito.

Os Encantados vivem no quilombo, nas matas e igarapés. Por isso a derrubada de uma árvore ou o assoreamento de um curso d'água podem causar um desequilíbrio imensurável ao quilombo e seus moradores: elimina-se a casa do Encantado, ele deixa o quilombo, e com ele vai embora a força que antes sustentava os pretos e pretas de Santa Rosa.

“Eles gosta de tá na mata, dentro dos mato. Aí o povo vem e desmata e nós fica sem força, porque eles vão simhora pra outro lugar. E os igarapé também tem muitos Guias que vive dos igarapés, que é a Mãe D'Água. Por isso a gente não quer que tira água, que cava na beirada do igarapé, que fica aterrando o igarapé, porque tem Guia, tem Encantado, Espírito de Luz que vive dentro dos igarapés. Então a gente quer conservar”, diz Mãe Severina.

[ver foto 18 no Caderno de Fotos]

Questionada sobre qual a relação dos Encantados com a luta pela defesa do território, ela devolve a pergunta em forma de proposta. “Num festejo de Encantados, você vem aqui e pergunta diretamente pra eles.”

A Libânio Pires, 84 anos, os Encantados têm respondido. “Se você não fizer algo pelos igarapés que estão morrendo, nós vamos nos retirar daqui”, disseram a ele durante um sonho. “Mas se eu não enxergo, o que posso fazer?”, perguntou o ancião, quase cego pelo glaucoma. “Somos nós que estamos te mostrando os igarapés.”

ENCANTORIA COTIDIANA

A relação entre os Encantados e os quilombolas na defesa do território é entranhada. Está nas inspirações, nas intuições, nas doutrinas de Mina, que são cânticos inspirados pelas entidades espirituais nos seus filhos e filhas de carne e osso.

Está no cuidado e respeito da mata, dos cursos d'água e dos bichos do mato. Respeito e cuidado que não se encontram nas relações de exploração que empresas e governos estabelecem quando cravam grandes obras nas terras de pretos e povos originários. Anacleta Pires da Silva, 52 anos, filha de Libânio, conta que quando era pequena, logo pela manhã, seu avô e, mais tarde, também seu pai, chegavam em casa ensopados das rondas que faziam mata adentro, mesmo em período de chuva, para ver as condições da natureza.

“Meu pai era o guardião dessas matas tudinho, caminhava muito pelo território todo, conhecia todos os limites”, ela conta.

Josiclêa, filha de Anacleta e neta de Libânio, coordena hoje um grupo de mais de 30 jovens batizado de Agentes Agrofloretais Quilombolas (AAQ). O grupo dedica-se a replantar mata nativa à beira de igarapés assoreados e a preservar locais e elementos naturais sagrados do quilombo, como um juçaral, pequizeiros, nascentes de igarapés, poços d'água, simaumeiras e gameleiras.

“Eles deixam a gente morar na casa deles, e é a casa deles que a gente preserva”,

explica Josiclêa, referindo-se aos Encantados donos de Santa Rosa dos Pretos.

A relação entre os quilombolas e os Encantados também está nos festejos e nos pagamentos de promessas; está no plantar e colher, no pescar, no preparar a comida, está no cantar e no dormir – o sonho é terreno de encontros frequentes entre os daqui e os de mais além; está nas obrigações das filhas e filhos das entidades espirituais para com elas.

Mãe Severina diz que não vai para as vias de fato da luta, mas faz os trabalhos para proteger quem vai. “Pra ser sincera, por mim esse povo não passa aqui. Por mim essa estrada não passa”, determina, referindo-se à duplicação da BR 135, que ameaça o terreiro de Mina do quilombo e o pequizeiro centenário cravado diante dele.

“PORQUE MÃE D’ÁGUA GOSTA”

Para quem tem fé e respeito, nenhuma demanda fica sem resposta, porque a Natureza, mãe e casa dos Encantados, não se deixa ganhar em generosidade.

Maria Dalva Pires Belfort, 55 anos, filha de santo, construiu um poço artesiano em sua casa para servir de fonte de água a quem precisasse. Quando o verão chega e seca as caixas d’água do quilombo, é na casa dela que buscam água para beber e cozinhar; é lá que tomam banho e lavam roupa.

O poço tem mais de 30 metros de profundidade, e foi ela mesma quem indicou ao perfurador onde cavar. “Dona Dalva, daí não sai água”, disse Manoel das Chagas Aires da Silva, perfurador de poços, ao avançar chão adentro com a broca e encontrar a terra seca seca. “Sai sim, meu filho, pode continuar”, ela assegurou.

- À noite comprei um vinho e despejei no poço.
- E por que vinho, dona Dalva?
- Porque Mãe D’água gosta.

No dia seguinte, a água brotou.

A COLETIVIDADE NOS AGLUTINA

Receita de molho, chibel ou môi: pega-se uma travessa, um prato, um pote ou uma bacia – o que for maior – e coloca-se nela bastante tomate picado, coentro, cebola, pimenta, sal, suco de limão e água. Adiciona-se farinha d’água para engrossar um pouco o caldo, só um pouco, porque o môi é de beber, não de comer.

Depois, coloca-se o recipiente de môi no centro da mesa, dispõem-se as colheres para os comensais e chama-se todo mundo que estiver na casa, e eventualmente fora dela, para beber junto o alimento – recomenda-se gritar no quintal que o môi está pronto. “Môi bom só presta é com muita gente”, diz Maria Dalva.

Se no quilombo o preparo da comida e o comer são coletivos, o ato de beber o môi – um tipo de refresco salgado e energético –, expressa essa coletividade de maneira gráfica: todas e todos em volta da bacia com a bebida apimentada mergulham suas colheres

simultaneamente em busca de pedaços de tomate, cebola e porções de farinha.

[ver foto 19 no Caderno de Fotos]

Importante que o mõi não sobre; importante que se beba muito; importante que bebam todas e todos ao mesmo tempo.

No quilombo, a coletividade aparece como eixo estruturador de micro e macro relações: do plantio e colheita coletiva nas roças às reuniões da comunidade para estabelecer demandas comuns junto ao poder público; das viagens feitas em grupo para apresentar a caixa do Divino e o tambor de crioula em povoados e cidades vizinhas ao entendimento do território quilombola como propriedade coletiva; dos mutirões para construir casas aos levantes coletivos para tombar as cercas dos latifundiários que invadem as terras dos pretos.

A luta contra as violações cometidas pelo DNIT tem sido marcada pela coletividade das ações e pela relação de irmandade entre quilombos vizinhos: os territórios Santa Rosa dos Pretos e Santa Maria dos Pinheiros, em Itapecuru-Mirim, e o território Joaquim Maria, em Miranda do Norte, realizam juntos atividades de formação política para o enfrentamento do racismo institucional da autarquia federal.

“Os quilombolas são contrários a essa ideologia de desenvolvimento, pois para eles o envolver (unificar), é a forma mais digna de resistir e confrontar a lógica destrutiva do sistema capitalista, no qual são lesados, violentados e forçadamente ‘incluídos’ como moeda de troca do Estado brasileiro. Os povos tradicionais não são moedas de troca nem tão pouco subordinados do Brasil”, escreveu Josiclêa em sua monografia de conclusão da licenciatura em Pedagogia da Terra, defendida em 2017 na Universidade Federal do Maranhão.

“Território quilombola significa a união de povos com histórias semelhantes e toda uma identidade envolvida e compartilhada; (...) o desenvolvimento só é possível quando há envolvimento entre os seres.”

A ANCESTRALIDADE NOS MANTÊM EXISTINDO

A ancestralidade que atravessa e conforma as relações no quilombo vai além dos laços sanguíneos. É uma memória histórica, viva e encarnada, que se atualiza cada vez que se dança o tambor de crioula, que se paga uma promessa ao Divino, que se abate um boi ou um porco para dar de comer ao povo em um festejo, cada vez que um Encantado rodopia no terreiro de Mina sobre o seu cavalo.

“Meus parentes”, “nossos parentes”, “aqueles que nos antecederam”, “os pretos e pretas que vieram antes de nós”. A ancestralidade que conecta os quilombolas de hoje aos escravizados e escravizadas trazidos da Guiné-Bissau ao Maranhão nos séculos 18 e 19 é testemunha do passado e garantidora do presente, é vínculo que dá coesão e continuidade ao quilombo.

Não à toa, a mineradora Vale S.A., na época em que iniciou a duplicação da EFC, e mais recentemente o DNIT, em seu empenho em duplicar a BR 135 passando por cima de quilombos, colocaram e colocam em dúvida a ancestralidade identitária dos quilombolas de Santa Rosa e de outros quilombos para enfraquecer a luta desses povos.

[ver foto 20 no Caderno de Fotos]

Em 2009, a Vale interpôs recurso administrativo na Justiça contestando o processo de regularização fundiária do território quilombola de Santa Rosa dos Pretos.

Em 2018, o DNIT enviou à Defensoria Pública do União (DPU) um ofício contestatório no qual alega ter “especial atenção aos anseios das comunidades possivelmente afetadas pelo empreendimento [a duplicação da BR 135]; entretanto, este DNIT não pode acatar pleitos de pessoas que se ‘auto-intitulam’ quilombolas para paralisar as obras em áreas que eles próprios definem como sendo quilombolas (...)”.

Além de desconhecer que quilombola não é título, mas identidade, a autarquia federal também demonstra desconhecer o critério de autoidentificação, que é o que permite a definição da identidade quilombola por um grupo social e, conseqüentemente, a definição de uma comunidade enquanto quilombola.

A FORÇA DE CONTAR A PRÓPRIA HISTÓRIA

Por isso, em um contexto de opressão e violência, as palavras e narrativas têm potência de arma e proteção de trincheira.

Na fala de muitos quilombolas de Santa Rosa dos Pretos, a Vale e o DNIT são os verdadeiros invasores, e não donos das terras por onde passam os trilhos da EFC e a BR 135; as pretas e pretos de Santa Rosa nunca foram escravos, mas escravizados, e esses escravizados não eram analfabetos, apenas não falavam a língua do opressor.

As comunidades quilombolas não estão “às margens” da estrada de ferro e nem da BR: é a estrada de ferro e a BR que, de forma violenta, passam por dentro das comunidades quilombolas.

Quando fecha rodovias e ferrovias em protesto, o povo de Santa Rosa não ocupa esses espaços, e sim acampa em terras que são suas – “ocupa-se o que é do outro, onde é nosso a gente acampa”, diz Josiclêa.

E mais: “quilombo não é lugar de preto fugido. Se a gente estava buscando a liberdade, como podia estar fugindo? Quem fugia eram os portugueses quando vieram pra cá”, ela afirma.

No quilombo Santa Rosa dos Pretos, a história do “suposto” barão – assim mesmo, “barão” entre aspas – é contada de tal forma que o protagonismo é dos oprimidos, não do opressor.

“Dizem que ele doou as terras aos meus parentes, mas desde quando ele foi dono dessas terras?”, pergunta Josicléa ao falar sobre Joaquim Raimundo Nunes Belfort (1820-1898), o “suposto” barão de Santa Rosa, “dono” da Fazenda Santa Rosa, que hoje é o território Santa Rosa dos Pretos.

As terras que hoje abrigam Josicléa, seus pais, irmãs e irmão e outras 750 famílias nunca foram de Joaquim nem de seus antepassados irlandeses. Porque a terra, para os quilombolas, é de quem cuida dela, de quem planta e mora nela, de quem com ela se envolve, no sentido mais entranhado da palavra.

Portanto, as terras sempre foram dos parentes de Josicléa, pretas e pretos sequestrados na Guiné-Bissau que regaram com sangue e suor o chão de Santa Rosa.

E essa história quem narra são eles, descendentes diretos de escravizados e escravizadas que permaneceram aquiombados nas terras, resistindo ao aniquilamento material suas vidas e ao silenciamento de suas subjetividades.

[ver foto 21 no Caderno de Fotos]

“Eles sabem que eu sou viva. Eles sabem que nós somos vivos. Eles buscam a todo custo trazer a ideologia de que o empreendimento é bom, porque eles querem matar o único resquício de vida que ainda há, porque eles também já estão mortos”, diz Josicléa, referindo-se ao DNIT, à Vale e aos seus empreendimentos.

“Eles vêm tentando isso há 518 anos, mas não vão nos matar. Vamos continuar re-existindo. Se não for nessa carne, matéria podre, a gente vai re-existir em outros espaços, em outros mundos não visíveis. Mas vamos estar aqui, vamos estar aqui.”

Licença e Termos De Uso

Todo conteúdo do projeto **Mundo Preto** pode ser reproduzido livremente e sem custos, desde que citada a fonte. A indicação de autoria deve incluir o nome do autor da foto, reportagem, vídeo ou pesquisa, e sempre que possível, o link para a página em que o material foi originalmente publicado. A licença adotada é a Creative Commons BY-NC-SA: você tem a liberdade de compartilhar, copiar, distribuir e transmitir esse material, desde que cite a autoria e não faça uso comercial. A licença pode ser consultada neste link:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/br/>



<http://mundopreto.com.br/>

Este zine foi impresso em dezembro de 2018
As fontes utilizadas são das famílias Klavika e Sunday



APOIO

 **Fundo Brasil de**
Direitos Humanos


FUNDAÇÃO
ROSA
LUXEMBURGO