

Memórias e impactos da Estrada de Ferro Carajás nos versos de Gutemberg Guerra

Memories and impacts of Carajás Railway in the verses of Gutemberg Guerra

Vívia Nascimento*, Anaís Sofia** e César Martins de Souza***

Resumo

O processo de desenvolvimento do Programa Grande Carajás e suas consequências no parâmetro social, econômico e ambiental entre o local de produção e o mercado global, são uma fonte de discussões e divergências constantes no cenário científico-acadêmico. Abordaremos através da literatura, uma construção vinculada ao PGC, intitulada “Estrada de Ferro Carajás”, que corta os Estados do Maranhão e do Pará. É válido observar como a literatura pode ser considerada uma nova fonte histórica, tendo em vista que, segundo Gilberto Ferreira Sena Junior, a produção literária possui um elo com o espaço, com o tempo e com as condições socioculturais onde é construída, fornecendo uma visão da “história real” através de um observador, que é o escritor. O trabalho dispõe-se a realizar uma análise dos versos de Gutemberg Guerra em seu livro intitulado *TREM*, com o intuito de possibilitar, para além de reflexões e memórias manifestas, rememorar a história, as controvérsias, os impactos e os traumas vivenciados pelos sujeitos envolvidos com a instauração da Estrada de Ferro Carajás.

Palavras-chave: Canaã dos Carajás; indústria; trem.

Abstract

The growth and development process of the Grande Carajás Program and its consequences on the social, economic and environmental parameter between the production site and the global market, it's been a source of discussions and Constant divergences in the scientific-academic scenario. We Will research through the literature, a construction linked to the PGC, entitled "Estrada de Ferro Carajás (EFC), which cross the states of Maranhão and Pará. It is worth observing how the scientific framework can be considered a new historical source. According to Gilberto Ferreira Sena Junior, literary production has a link with space, with time and with the sociocultural conditions where it is built, providing a vision of "real history" through na observer, who is the writer. Therefore, the present work aims to perform na analysis of the verses of Gutemberg Guerra in his book entitled *TREM*, with the ideia of givin possibilities in addition to reflections and manifest memories, to recall the history, controversies, impacts and traumas experienced by the subjects involved with the establishment of the Carajás Railway.

Keywords: Canaã dos Carajás; industry; train.

* Graduanda do curso de Licenciatura Plena em Pedagogia pela Universidade Federal do Pará (UFPA), Campus Universitário de Bragança - Polo de Santa Luzia do Pará. Atua como Bolsista no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação - PIBIC/UFPA, no Projeto de Pesquisa intitulado: AMAZÔNIA E PATAGÔNIA - HISTÓRIA, EDUCAÇÃO E LITERATURA EM GRANDES PROJETOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO. ESTADO, SAÚDE E MEIO AMBIENTE. UM ESTUDO COMPARATIVO (SÉCULOS XIX - XX) Renovação - (2020-2021). Pesquisa temas relacionados aos grandes projetos e empreendimentos na Amazônia. Tem interesse nas áreas de Educação, Gênero, Antropologia e História. E-mail: vivia_slp@hotmail.com.

** Universidade Federal do Pará (UFPA). E-mail: asgafahist@gmail.com.

*** Possui graduação em História pela Universidade Federal do Pará (1999), mestrado em Antropologia pela Universidade Federal do Pará (2002), doutorado e pós-doutorado em História pela Universidade Federal Fluminense (2012 e 2015). Atualmente é professor do Campus de Bragança e do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia, ambos da Universidade Federal do Pará. Tem experiência nas áreas de História e Antropologia, atuando principalmente nos seguintes temas: Memórias do pós-Segunda Guerra no Ocidente Europeu, Ditadura civil-militar no Brasil, grandes projetos de integração no Brasil e na América do Sul, fronteiras, História da Saúde e Ambiental, Transamazônica, Xingu, migração. Editor-chefe da Nova Revista Amazônica/UFPA. E-mail: cesarmartinsouza@gmail.com.

Introdução

No presente trabalho, buscaremos compreender o processo de planejamento e desenvolvimento do Programa Grande Carajás, ou simplesmente PGC¹, apontando para os impactos socioambientais subsequentes desde sua construção. Idealizado em meados de 1970 e situado no Estado do Pará, o PGC tinha como objetivo principal o desenvolvimento de estratégias econômicas que abrangessem a maior reserva poliminerar do mundo (tais como: a Usina Hidrelétrica de Tucuruí, a extração de minérios em Canaã dos Carajás, o refinamento de bauxita em Barcarena e a construção da ferrovia Carajás-São Luís) afim de desenvolver a região.

Entretanto, a institucionalização do Programa trouxe como consequência uma série de mazelas que provocaram impactos sobre as populações locais, bem como o acelerado desmatamento da floresta, o que expõe as consequências da ideia de progresso, implementada no Brasil que marginaliza parcelas da sociedade, colocadas na condição de invisibilidade.

Nesse sentido, a obra *TREM* (2010), do escritor baiano Gutemberg Armando Diniz Guerra, ou simplesmente Gutemberg Guerra, é de extrema importância para ressaltar a negligência, o sofrimento e a indignação através de um olhar de denúncia, vivências e memórias contido em seus versos — também intitulados pelo próprio escritor como “vagões” — para esclarecer o que é essa monstruosa cobra de ferro que devora tudo em seu caminho. Guerra, ao longo de sua trajetória como docente e pesquisador da UFPA, esteve diversas vezes no Sudeste do Pará, desde a década de 1980, quando teve a oportunidade de observar e viajar no trem que é o enfoque central deste livro-poema.

Sendo essencial para evidenciar através do lirismo, a obra é composta por jogos de palavras que nos fazem interpretar e refletir algo — simultaneamente próximo [de nós] e distante — que merece nossa atenção, uma vez que é um impacto socioambiental nacional tão pouco discutido em nosso cotidiano.

Segundo Sarlo (1991), a literatura pode ser vista como fonte se percebermos que há nela uma “dimensão simbólica do mundo social”, porque ela interpreta e representa a realidade com sua linguagem, definindo um lugar no mundo social. A literatura pode falar do passado aos historiadores através das leituras que faz dos eventos humanos (sociais e culturais).

Nos escritos, é notório o quanto a rotina de quem vive no Carajás pode ser sofrida, uma vez que as promessas milagrosas não chegaram para a população, enriquecendo somente ao Governo e ao construtor — o que é constatado por Guerra (2010) e Coelho (2014) — além de desencadear uma série de consequências negativas marcantes, como veremos em Rosa & Brito (2009).

¹ Com a promessa de que o PGC abriria uma nova era na Amazônia, a implementação de um projeto desse porte foi visto como algo positivo, levando em conta somente o pensamento dos governantes.

Portanto, as diferentes obras, por mais que escritas em momentos diferentes, buscam apontar para a mesma problemática, destacando que Carajás nada mais é que a angústia da população utilizada pelos governantes como ilusão para resultar em um falso milagre econômico.

Nesse sentido, outra obra essencial para descrever a situação neste momento é a de Reis (2014), que explica como o plano político de desenvolvimento regional do Governo Médici se utilizou da Amazônia como peça-chave no intuito de poder modernizá-la, principalmente através de projetos de exploração mineral, afim de gerar um “milagre brasileiro”, como também observamos em *TREM*. Entretanto, este “milagre” desencadeado pela modernização autoritária beneficiou somente as elites empresariais do país, enquanto agravou as desigualdades sociais e regionais devido ao alto preço que se pagava por esta modernização.

A cobra de cento e oitenta vagões

A Estrada de Ferro Carajás (EFC) é reconhecida nacionalmente pelo grande tamanho de seu trajeto e a capacidade de seu volume de transporte. Seus trilhos ligam a província mineral de Canaã dos Carajás (Pará) com o porto de Ponta da Madeira (Maranhão), totalizando um percurso de cerca de 892 quilômetros de extensão.

[...] a EFC seria o principal suporte às atividades vinculadas ao Programa Grande Carajás – os projetos minero-metalúrgicos, agropecuários, de reflorestamento e colonização. Inicialmente restrito a uma faixa de cerca de 100 quilômetros ao longo da ferrovia, o chamado “Corredor Carajás”, se estenderia, posteriormente, a uma área muito mais extensa que englobava a maior parte dos territórios do Estado do Maranhão, do sudeste do Pará e do norte do atual Estado do Tocantins. (OLIVEIRA, 2004, p. 10).

O trem que cruza os trilhos da EFC possui uma quantidade numerosa de vagões de carga [de ferro e de gente] e nos versos de Guerra (2010), seu comprimento ganha ênfase ao ser retratado como uma monstruosa cobra de ferro que transpassa montanhas, florestas e vidas. O *Primeiro vagão* expressa de uma maneira lírica e realista a grandeza da cobra de cento e oitenta vagões em seu tamanho, capacidade de carga e poder de destruição. Quando Guerra compôs sua obra², a EFC tinha um total de 180 vagões³ que, como supracitado, são abordados em seus versos intitulados de “vagões”.

²O autor alega na apresentação (p.9) de seu exemplar que começou a desenvolvê-lo em 1986, concluindo-o quinze anos depois, em meados de 2001.

³Hoje, a Estrada de Ferro Carajás, também conhecida como EFC possui cerca de 892 quilômetros de extensão, ligando a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, em Carajás, no sudeste do Pará, ao Porto de Ponta da Madeira, em São Luís (MA). Ela transporta aproximadamente 120 milhões de toneladas de carga e 350 mil passageiros por ano. Além disso, possui cerca de 35 composições que funcionam simultaneamente, entre os quais se encontra um dos maiores trens de carga em operação regular do mundo, com 330 vagões e 3,3 quilômetros de extensão. Segundo informações disponíveis no repertório online da VALE (www.vale.com).

Primeiro Vagão
[...]
É pressa de quem rouba,
O rugido traz o medo
O silvo é de alegria:
Leva minério
Riqueza
Deixa um rastro de cobra rajada
Cobra de cento e oitenta vagões
Leva a montanha deitada
Pra forjá-la
Com carvão da floresta.
Flor
esta!
[...]
(GUERRA, 2010, p.13)

Guerra (2010) descreve múltiplas vezes o estrondoso tamanho da EFC. Ainda no poema *Terceiro vagão*, discorre que o trem era semelhante a uma ponte correndo por cima de outra ponte de 2.26km. Por mais que a malha ferroviária tenha sido estreada oficialmente em 28 de fevereiro de 1985, em agosto de 1982 já se tinha a construção dos primeiros 15km, que cresceu de forma exponencial devido aos investimentos constantes para a sua ampliação, que visava gerar lucro através das riquezas que seriam transportadas nos vagões.

A EFC entrou em funcionamento em 1985, com capacidade para transportar 35 milhões de toneladas de minério de ferro por ano e uma extensão de 892 quilômetros. (VALE, 2012, p. 181).

São destacadas, ainda, no *Centésimo quinquagésimo vagão* e *Centésimo sexagésimo sexto vagão*, as cidades que compõem o trajeto da Estrada de Ferro Carajás. São elas: São Luís-MA, Itainópolis, São Pedro da Água Branca, Açailândia, Nova Vida, Presa de Porco, Altamira, Auzilândia, Mineirinho, Alto Alegre, Santa Inês, Vitória do Mearim e Arari, no Maranhão e Parauapebas e Marabá, no Pará

De forma reflexiva, através de apontamentos e trechos que descrevem características das cidades destacadas, o autor convida o leitor a decodificar a realidade das localidades e as mudanças socioambientais causadas como consequências da EFC nas áreas das cidade, tendo em vista que este projeto, desde sua construção e implementação, foi cercado por conflitos referentes a violências simbólicas e físicas às populações atingidas e pelos conflitos ambientais gerados por meio das disputas entre o “preservar” e o “desenvolver”.

Martins de Souza (2018) discorre sobre questões referentes à ideia de desenvolvimento e instauração de grandes projetos na região amazônica. Segundo o autor, os planos desenvolvimentistas direcionados a Amazônia iam de encontro às ideias de uma melhor relação entre homem e natureza – discutida nas agendas internacionais dos séculos XIX e XX.

Na década de 1970, a região foi colocada no centro da cartografia desenvolvimentista, como o eixo de uma série de projetos que

possibilitariam alçar o Brasil à condição de potência mundial. Rodovias, hidrelétricas e projetos de extrativismo mineral foram implementados na segunda metade do século XX e apontavam a concretização dos sonhos de ensaístas e escritores [...] (MARTINS DE SOUZA, 2018, p. 8)

A ideia de desenvolver a região amazônica não pode ser desassociada a lógica do mercado e do capital, uma vez que, ela desde o século XIX já havia se tornado palco de extração de matéria prima para grandes indústrias, objetivando o lucro das grandes nacionais e internacionais. Ou seja, o pensamento para com a região amazônica de “terra a ser descoberta, desbravada e desenvolvida” – ignorando sua diversidade referente à fauna, flora e populações tradicionais – apresenta a Amazônia como um mero objeto para garantir o desenvolvimento não da própria Amazônia, mas das indústrias e países que se utilizam de sua matéria-prima e espaço.

Ferro + floresta = indústria

Visto como uma angústia nacional, o Programa Grande Carajás desencadeou em uma série de impasses socioambientais resultantes do desmatamento acelerado devido a necessidade de importar e exportar as riquezas (como o transporte de soja, de minério, de energia e derivados do petróleo) da região. Percebemos essa situação através da análise de Grzybowski (2014):

Os capitais investidos no território visam unicamente a extração da reserva de recursos naturais de alto valor para o mercado globalizado. A cidadania olha seu bem comum, seu território, privatizado, enclausurado, destruído e exportado... Poluição, destruição ambiental e pobreza no seu rastro. A extração de minério produz uma valiosa *commodity* para investidores de fora, nada ou quase nada de útil para a população local. (GRZYBOWSKI, 2014, p.5)

Mas o que o sociólogo Cândido Grzybowski quis dizer com “a extração de minério produz uma valiosa *commodity* para investidores de fora, nada ou quase nada de útil para a população local”? Para isso, devemos analisar o *Décimo terceiro Vagão* da obra de Guerra:

Décimo terceiro Vagão
Pra onde vai essa zorra toda?
A bolsa de quem está enchendo?
Quem reembolsa o buraco da terra?
Será que vai tudo pro Japão?
A United Stell tem haver?
(GUERRA, 2010, p.17)

Comprovando esses impactos prejudiciais ao meio ambiente através do *Décimo terceiro Vagão*, é inegável que não tem como arreesar os resultados causados na terra pela mineração e, ao analisarmos ainda mais precisamente, nos perguntamos o que o Japão e a United Stell tem

relação com essas consequências. Em relação à United Steel, Barros (2018) explica que a empresa norte-americana foi a responsável pelo descobrimento das reservas minerais em Carajás, em 1962, aonde detinham 70% da mina e investiram (em conjunto com a Vale, responsável pelos outros 30%) para suprir suas próprias usinas na Costa Leste dos EUA, não para transformar o Carajás em um projeto global. Porém, quando refere-se ao Japão, Pinto(1982) evidencia que a construção da Hidrelétrica de Tucuruí foi decidida em 1974 através da Alunorte, um consórcio nipo-brasileiro. Porém, a hidrelétrica exigiu um investimento de US\$2,5 bilhões, fazendo com que transferissem o encargo para a Eletrobrás, que recorreu a empréstimos internacionais.

Os japoneses constituem o caso mais dramático da contingência de importação a que alguns países precisam submeter-se devido às suas próprias limitações internas (como a poluição causada pelo processo industrial, insuportável em um país com as dimensões e características territoriais do Japão). Mas tem se tornado cada vez mais importante um outro fator: o custo da energia. Além de não haver em várias áreas energia em quantidade suficiente, seu preço tem se elevado a níveis proibitivos, especialmente no caso de indústrias que utilizam combustível à base de petróleo. (PINTO, 1982, p.20).

Em suma, como os japoneses consomem muito minério (em especial de cobre, aço e alumínio) e como isso exige o consumo de muita energia, criar uma hidrelétrica na Amazônia seria vantajoso (da CVRD em conjunto com empresas japonesas). Outro fator que deve ser evidenciado em relação aos minérios que os japoneses consumiam, é compreendido através do *Trigésimo segundo Vagão*, aonde Guerra evidencia que os operários extraíam a bauxita e transformavam-na em alumínio, material essencial para a construção de grandes edificações, transportes (como exemplo um avião, transporte o qual o peão dificilmente teria acesso) e coisas do cotidiano. Nesse sentido, devido ao grande descaso e as desigualdades socioeconômicas, quem fazia o trabalho árduo e essencial jamais desfrutaria daquilo que seu esforço produz.

Outrora, seria exagero concordar com o *Quadrágésimo primeiro vagão* de Guerra ao dizer que o progresso chegou matando? Digo, o progresso chegou matando o meio ambiente, os animais, as populações nativas e até mesmo os trabalhadores e suas famílias (não lhes dando serviços básicos indispensáveis, como água e moradia digna, para garantir sua sobrevivência). Nesse mesmo parâmetro, conforme observamos no *Quadrágésimo segundo vagão*, a chegada do “progresso”, fez com que muitos índios que protestaram contra a construção da EFC tivessem suas vidas ceifadas pelo aço que é extraído de suas terras. Além disso, os animais (como o xexéu e o saguis, citados pelo próprio autor) migraram de lugar devido ao medo, alterando assim todo o quadro de biodiversidade ali existente.

É notória a preocupação de Guerra em relação ao meio ambiente, tendo em vista que as consequências de seu desmatamento se tornam cada vez mais graves ao longo prazo. Conforme o *Quadrágésimo quarto vagão*, que se refere à extração madeireira, percebemos que se foi necessária a instalação de serrarias e/ou madeireiras (em especial a CAPEMI) para retirar

as árvores que impossibilitaram a construção dos projetos do PGC, principalmente da EFC. Assim, as árvores que não foram queimadas para serem transformadas em carvão, tiveram seu transporte (bem como o da castanheira) feito através de automóveis ou barcos para realizar a sua venda.

[...] Embora só 146 mil dos 216 mil hectares da área de inundação contenham cobertura vegetal nativa e a Capemi só esteja interessada em 65 mil hectares, o prazo para a extração termina no segundo semestre de 1983, quando as adufas da comporta serão fechadas e o lago começará a ser formado. [...] A Capemi está desde o ano passado em Tucuruí mas ainda não chegou aos cinco mil hectares. Os equipamentos que instalou são considerados insuficientes para um trabalho tão grande. [...] nem os técnicos da Eletronorte, que constantemente andam pela área, acreditam que os 65 mil hectares serão realmente limpos. Na tentativa de recuperar o máximo possível o tempo perdido, o governo chegou a fazer concessões à Capemi que provocaram o protesto de outros empresários. Uma delas: permitir que a madeira extraída do reservatório pudesse ser exportada em toras, proibição estabelecida em 1973. Para defender-se, o governo alegou que a Capemi precisaria enviar amostras de espécies de madeira desconhecidas ao exterior, a fim de conquistar mercados. Mas a árvore mais visada pela Capemi tem sido a castanheira, uma espécie ameaçada de extinção, cujo abate está proibido em toda a Amazônia [...] (PINTO, 1982, p.25).

O que não falta, na área de inundação de Tucuruí, é castanheira. Ela representa, sozinha, 50% do potencial madeireiro ali existente. A Capemi vem se lançando sobre essa árvore, mas tem esbarrado num problema técnico: sem técnica própria para a derrubada e o beneficiamento da madeira, a empresa tem perdido 60% das árvores. O caminho mais viável que ela deverá trilhar será a do simples abate e armazenamento de toras para comercialização futura. [...] Se há os que se preocupam com os efeitos econômicos que serão causados pela oferta no mercado de grande quantidade de madeira em bruto, outros inquietam-se com os reflexos ecológicos. Madeira inundada representa uma perda econômica (no mínimo, 400 milhões de dólares), mas também ocasiona problemas ambientais. Submersa, a matéria orgânica começará a se decompor e a liberar gases tóxicos (gás sulfídrico, metano, monóxido de carbono), aumentando a acidez da água, afetando a vida dos peixes, dificultando a navegabilidade no grande lago e podendo até afetar as turbinas (o gás, penetrando na casa de máquinas, provocaria erosão e explosões). (PINTO, 1982, p.26).

Ao associarmos a obra de Pinto (1982) e Guerra (2010), percebemos que o empreendimento tinha como foco central gerar recursos para o grande capital, colocando em segundo plano as populações locais. Com um descaso em relação às populações nativas e aos migrantes nordestinos, em conjunto com a falta de cuidados ao meio ambiente, fica evidente que os dois autores possuem essa preocupação em evidenciar a denúncia através de seus escritos.

A preocupação de Guerra (2010), bem como a dos outros dois autores, é que o silêncio dessa situação continue e assim se passem os anos, desencadeando em problemas

socioambientais maiores e mais graves. Portanto, as críticas de Guerra (2010) acerca desse contexto, nada mais é do que a sua preocupação voltada para um programa faraônico muito idealizado para o desenvolvimento regional, mas que hoje, está apagando a história, a memória e o pedido de socorro da população e do meio ambiente de Canaã dos Carajás.

Drummond (1991) explica que como a sociedade humana age sobre o meio físico-material, o que geralmente depreende de ambientes propícios (tais como solos ricos, árvores valiosas ou rios extensos) para se desenvolver enquanto sociedade. Portanto, para o autor, a natureza também possui o papel essencial de agente modificador, pois o ser humano passa a mudar seu olhar em relação à ela a partir do momento em que vê a natureza comprometida após estar em seu limite, fazendo-o compreender que a natureza precisa de cuidados para continuar fornecendo riquezas, o que demonstra o quanto esse impacto humano à longo prazo é capaz de desencadear em uma série de problemas socioambientais.

Nem tudo é minério na linha

Quarto Vagão
Nem tudo é minério na linha
O lavrador pega uma carona
O viajante vai da Serra ao litoral,
Num pique só,
No progresso desse trem que
Leva e trás
Zás
Jaz
Carajás
(GUERRA, 2010, p.15)

As contrariedades referentes ao desdobramento histórico dos conflitos sociais a respeito da Estrada de Ferro Carajás são envoltos de questões profundas e reflexivas acerca dos conflitos de classe e dos níveis desproporcionados de tratamento e de acesso dos trabalhadores às condições básicas de subsistência, que contribuem, sobremaneira, para a manutenção de um sistema predatório, hierárquico e reprodutor de desigualdades sociais, além do descaso com as populações atingidas pela construção que marcaram notadamente o itinerário desta grande empreitada da engenharia nacional.

Os efeitos da instauração da EFC vão desde o deslocamento de povos tradicionais de seus territórios, imposição aos modelos de desenvolvimento do exterior, até a violência física e simbólica contra os sujeitos atingidos pelo projeto. Neste sentido, é importante destacar inicialmente, que o termo “violência” é multifacetado e pode atender a múltiplos significados e atribuições. No entanto, nos apropriamos do termo “violência simbólica”, partindo da afirmação de Rosa & Brito (2009) de que:

A lógica da violência simbólica reside em conservar padrões de dominantes e manter a estabilidade do campo, assegurando a dominação por parte daqueles que ocupam posições consagradas

nesses espaços descritos e, com isso, subjugar aqueles que nele se inserem, ou seja, as minorias. (ROSA & BRITO, 2009, p.49).

Guerra (2010) consegue através de poesia, trazer para seus leitores os sofrimentos pelas quais passam as populações atingidas pela construção e manutenção da EFC, que vão desde doenças e enfermidades que atingem as populações — causadas pelos resíduos espalhados pelo trem — até a desapropriação de terras, conflitos agrários por território, acidentes envolvendo o trem e ainda os alarmantes indícios de pobreza e desigualdade social ao longo dos trilhos da ferrovia.

No *Vigésimo oitavo Vagão* e *Trigésimo sexto Vagão*, o autor destaca o que pode ser entendido como cenas que retratam a pobreza dos indivíduos, através de versos como “o camponês come arroz, arroz e depois arroz” (GUERRA, 2010), trazendo à tona discussões referentes a diferença do modo de vida das pessoas que moram nos arredores da EFC. No *Trigésimo sexto Vagão*, fica ainda mais evidente a situação de pobreza dos indivíduos.

Trigésimo sexto Vagão
Centenas de pessoas mal arrumadas no espaço das plataformas
esperam.
Cena de pobres que esperam
Os pobres sempre esperam.
A lenta composição vem, vem, vem, e para!
Desce gente pela porta,
Pelas janelas.
Derrama-se em pacotes
Crianças,
Velhos,
Personagens de Bunüel
Esquecidos sem guia de embarque no mundo
(GUERRA, 2010, p. 24)

Ao relacionar o cenário da região de Carajás e de sua população com os personagens de Luis Bunüel (1900-1983), – famoso cineasta aclamado pela crítica, principalmente por suas obras surrealistas inovadoras que atribuíram a ele um importante papel como face percussora do *surrealismo cinematográfico* – Guerra (2010) reacende a crítica de Bunüel para como as grandes metrópoles e o abandono de vulneráveis, representados pelos personagens marcantes da obra cinematográfica *Os esquecidos* (1950), famoso filme mexicano originalmente intitulado de *Los Olvidados*⁴ que tece críticas ao abandono de crianças e adolescentes até mesmo pelos seus pais.

No filme, nenhum indivíduo é isentado de culpa e todos se relacionam em algum momento. No entanto, todos possuem um “inimigo” em comum que é a falta de providências e

⁴ O filme *Los Olvidados*, também conhecido como *Os esquecidos*, foi o primeiro grande sucesso de Luis Bunüel no México, lançado em 1950. A obra dramática narra um emaranhado de histórias que relacionam-se entre si, mas que possuem uma questão problema que é inerente a todos os personagens, referente a falta de políticas públicas assistencialistas para as populações que vivem em condições precárias nos subúrbios das grandes metrópoles.

direitos básicos para as populações periféricas das grandes metrópoles, atingidas pelo “desenvolvimento”.

Assim, ao comparar os indivíduos atingidos pela EFC com os personagens de Bunüel, o autor trabalha discussões sobre a representatividade democrática das pessoas pobres e esquecidas pelo poder político. De forma a suscitar no leitor um questionamento sobre a influência – ou a ausência dela – das populações mais pobres e desfavorecidas nas decisões políticas.

Conforme afirmam Santos Et. al (2018, p.150) “[...] os indicadores socioeconômicos dos municípios atravessados são fracos, exceto onde se concentram as minas e as logísticas de maior porte, como Parauapebas, Canaã dos Carajás e São Luís”. Dessa forma, é possível perceber uma disparidade entre as cidades e suas gerações de capital econômico e desenvolvimento social. Diante disto, faz-se necessário salientar que as comunidades periféricas são as que mais sofrem com as consequências das disparidades sociais gerados pelo sistema hierárquico que pode ser observado no sistema que compõe as cidades do corredor Carajás. Como aponta Guerra (2010) a EFC mesmo com tantos vagões não garante a felicidade, a educação, não garante a juventude e não garante o conforto. Nela não tem espaço para o sofrimento e a dor, somente o ferro.

As comunidades, normalmente situadas em regiões remotas ou periféricas, reclamam com frequência da má qualidade de vida, da falta de oportunidades econômicas, de regulação fundiária e de políticas públicas, as quais nem sempre têm relação direta com o empreendimento (REUTERS, 2014 apud SANTOS Et. al, p.3)

Por fim, destacam-se também os versos de Gutemberg Guerra que retratam os conflitos agrários causados principalmente pelas disputas por território. O autor imortaliza em seus versos, um capítulo marcante e sangrento da história de Carajás, contando a história do massacre de El Dorado do Carajás em forma de versos no poema *Centésimo quadragésimo sétimo Vagão*.

Centésimo quadragésimo sétimo Vagão
[...]
Um choro com ranger de ferros
Trincando no ferro transformado
Menos do que um retrato na parede
Um rombo tumular sem lápide
Jazida não restará
Quem sabe uma lembrança,
Paraubebas-Eldorado-Marabá
Cara-jaz.
(Paris, 15/10/97)
(GUERRA, 2010, p. 54)

O autor segue criticando a falta de mobilidade para as questões referentes aos problemas socioeconômicos e socioambientais causados pela Estrada de Ferro Carajás. Afirmando que todos os avisos não mais servem para nada, a impunidade daqueles que

contribuíram para toda a destruição descrita em seus versos e a falta de mobilidade das próprias populações atingidas deixaram aqueles que lutam cansados e sem esperança.

Sarlo (1991), em seu trabalho intitulado *Literatura e História* discorre sobre a necessidade de se discutir o papel da literatura no processo de entendimento sobre os costumes, pensamentos e conflitos de determinadas sociedades. Segundo a autora, “a literatura não poderia ser tratada como uma representação em palavras de uma realidade externa, mas como construção que faz parte dessa realidade [...]” (SARLO, 1991, p.11). Ou seja, as obras literárias configuram-se de acordo com os pensamentos de uma sociedade para com seus problemas e realidades, de forma a apresentar em sua construção os modos como os agentes se organizam, quais valores eles agregam, como eles vivem e como imaginam seu futuro.

Isto posto, urge ressaltar que referente à Amazônia, Martins de Souza (2018) discute ainda a importância das obras literárias para que seja possível explorar diversos aspectos relevantes da Amazônia que por muitos séculos vem sendo inspiração para diversos autores que representam a realidade da região e permitem inclusive compreender as transformações impostas pelos grandes projetos. Pois, como afirma o autor, com base nessas obras literárias “[...] se pode problematizar olhares sobre diferentes momentos da História da Amazônia” (MARTINS DE SOUZA, 2018, p.3).

Assim, Gutemberg Guerra, escritor baiano que vive há algumas décadas no Pará, retrata em *TREM*, publicado em 2010, um livro construído no formato de poemas-vagões, diversos cenários relacionados às transformações e impactos causados pela construção da Estrada de Ferro Carajás. Expressando em seu livro-poema os conflitos e impactos ambientais, econômicos e sociais causados pela instauração da EFC.

Centésimo quadragésimo oitavo Vagão
Por falta de aviso não terá sido
Nem é possível mais se enganar
O que era grito virou gemido
O resistir dilacerou-se
[...]
(GUERRA, 2010, p. 55)

Ao analisar a obra do Guerra, relacionando sua construção à visão já exposta de autores que discutem os entrelaçamentos entre literatura e história, como os autores já apresentados Sarlo (1991) e Martins de Souza (2018), é possível afirmar que os poemas-vagões de Guerra contam a visão e percepção do poeta para com a realidade que ele viveu e observou ao longo de sua estadia na região de Carajás, as mesmas vivências que posteriormente ele exteriorizou em seu livro. Neste ínterim, concordamos que *O Trem* é parte da construção da História da Estrada de Ferro Carajás na região amazônica e por meio dele é concebível problematizar e discutir os impactos da EFC e dar espaço e reconhecimento a todos os atingidos pela construção.

Por fim, destacamos a importante contribuição dos versos contidos na obra *TREM* para entender a realidade das populações atingidas pela construção, seja de maneira direta ou

simbólica, através das doenças causadas pelos resíduos tóxicos espalhados pelo trem, a desapropriação de terras que culmina em grande parte dos conflitos agrários que abala a região. Além da pobreza causada por um sistema que prioriza as cidades mais centralizadas e próximas as minas, deixando as demais cidades — em sua maioria, as periféricas — em situações precárias de subsistência, levando comunidades inteiras a viverem nas margens dos índices de pobreza e desenvolvimento humano.

Considerações finais

Uma vez que a literatura enquanto é um caminho importante para ouvirmos os ruídos de um tempo e possibilitar a compreensão de aspectos históricos, sociais e culturais de um determinado período, ressaltamos a relevância de obras como a de Guerra (2010), que enquanto autor, utiliza tanto do dom das palavras quanto de sua influência (uma vez que tenha sido cronista no *Correio do Tocantins*, em Marabá) para dar voz àqueles que foram excluídos e/ou que tiveram sua existência ignorada na região paraense.

Quando observamos o jogo de palavras dentro dos poemas-vagões, notamos o quanto Guerra (2010) – e todos os outros autores aqui citados neste trabalho – conseguem, através de seus escritos evidenciar a importância de se debater a literatura em um processo tão complexo que é compreender os costumes, os pensamentos e os conflitos um tempo e espaço, nos fazendo entender a complexidade das dinâmicas sociais envolvidas em um grande projeto que atravessa a maior floresta tropical do mundo.

A obra de Guerra permite analisar a Estrada de Ferro Carajás através de seus poemas-vagões, uma vez que se passa a entender o livro *TREM* como fonte importante para se pensar multiplicidade de sujeitos atingidos pelo empreendimento. Ou seja, a partir dos escritos do autor é possível ter acesso aos cenários que contemplam a organização, os valores e as transformações – ambientais, econômicas e sociais – gerados pela construção. Em detrimento desta afirmação, urge ressaltar que como base para esta conclusão nos apoiamos nas ideias e conceitos de Sarlo (1991) e Martins de Souza (2018) sobre a relação entre literatura e história, mais especificamente as conclusões de ambos sobre a literatura como fonte para ponderar sobre os olhares, percepções e transformações no contexto social em que a obra foi construída, como parte constituinte da História.

O livro de Guerra (2010) permite acesso a diversos cenários sobre a realidade vivida pelas populações atingidas pelo empreendimento da EFC, de forma que ao longo dos poemas-vagões do autor são apresentadas as realidades dos atingidos, dos beneficiados e dos interessados nas questões referentes à Estrada de Ferro Carajás. Discute também sobre alguns dos envolvidos no processo de construção, assim como descreve alguns pontos relevantes sobre a estrutura da obra. Em seus versos, ainda é possível encontrar informações sobre o desastre ambiental imposto à fauna e à flora, além dos impactos sociais nas comunidades tradicionais e

dos migrantes que vivem em condições de pobreza e os conflitos sociais que surgiram em meio aos conflitos agrários na região de Carajás.

Os impactos econômicos e sociais da EFC marcam presença de maneira notória no cotidiano de quem vive na região de Carajás. Os efeitos da instauração da EFC vão desde de violências simbólicas e físicas para com os povos tradicionais, realojamento de comunidades inteiras para regiões periféricas – agravando conflitos sociais por terras, que conseqüentemente aumentam os índices de violência da região – e com baixo IDH, problemas referentes ao grande número de migrantes, que contribui para uma condição de inchaço social, até a imposição de modelos de desenvolvimento do exterior.

Guerra apresenta diversos cenários críticos e urgentes relacionados a estes impactos em seus versos, como quando expõe no *Centésimo trigésimo terceiro Vagão* que “Tantos vagões não fazem a felicidade [...] Não ensinam a ler, não protegem do relento [...]” (GUERRA, 2010 p. 48). Ou ainda, no *Centésimo quadragésimo sétimo Vagão*, quando escreve sobre as regiões conflituosas que são contempladas no corredor Carajás, “Um choro com ranger de ferros, trincando no ferro transformado, menos do que um retrato na parede, um rombo tumular sem lápide, jazida não restará, quem sabe uma lembrança, Paraupebas-Eldourado-Marabá, Cara-jaz [...]” (GUERRA, 2010, p.54).

Nesse sentido, é possível perceber a importante contribuição de Guerra para entendermos melhor alguns dos aspectos que permeiam as discussões acerca da Estrada de Ferro Carajás, uma vez que como elemento constituinte da história carregado de valor histórico significativo, o livro *TREM*, é uma rica fonte para discussão sobre a região de Carajás e as suas transformações advindas do processo de instauração da EFC

Em relação aos impactos ambientais, o desgaste que a natureza sofre por conta dessa grande interferência humana é estrondoso e quase irreversível – e colocamos “quase” por conta de que hoje se pode reflorestar e até mesmo a despoluir rios, embora sejam atividades que demandam de muito investimento financeiro e reinventar o pensamento contemporâneo sobre a exploração da Amazônia –, extraindo até a última gota, deixando apenas os resquícios do que a região de Carajás um dia foi.

Portanto, ressaltamos e reafirmamos que os impactos socioambientais decorrentes da implantação da Estrada de Ferro Carajás não são de hoje e nem estão longe de acabar, o que se torna cada vez mais alarmante. Nesse sentido, é importante continuar (re) lembrando que esta região, antes mesmo de se tornar um polo industrial, é cenário de sociedades, de fauna e flora que, se não forem assistidas e preservadas com urgência, se tornarão apenas uma memória, ou seja, uma página em branco de uma bela história que se apaga cada vez mais.

Referências bibliográficas

- BARROS, Juliana Neves. **A Mirada Invertida de Carajás**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) — IPPUR, da UFRJ, Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/42/teses/876835.pdf>. Acesso em: 29 de nov. de 2020.
- BUÑUEL, Luis. **OS ESQUECIDOS**. Produção de Oscar Dancigers. México: Versátil, 1950. 76min. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=xsZh5tArh4s>. Acesso em: 10 Jan. 2021.
- CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; CÂNDIDO, Lucas Souto; DE MELO, Ana Carolina Campos. **Canaã dos Carajás: um laboratório sobre as circunstâncias da urbanização, na periferia global e no alvorecer do século XXI**. Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg. (ONLINE), São Paulo, v.20, n.1, p.121-140, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.208v20n1p121>. Acesso em: 29 de nov. de 2020.
- DRUMMOND, José Augusto. **A História Ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa**. Estudos Históricos, vol. 4, n.8, p. 177-197. Rio de Janeiro, 1992.
- ESTRADA de Ferro Carajás: o caminho onde passa a nossa riqueza. Vale, 2020. Disponível em: <https://tecnoblog.net/247956/referencia-site-abnt-artigos/>. Acesso em: 29 de Nov. de 2020.
- GUERRA, Gutemberg. **Trem**. Belém: Paka-Tatu, 2010.
- IBASE. Org.: Cândido Grzybowski. **Projeto Grande Carajás: Trinta anos de desenvolvimento frustrado**. Rio de Janeiro: Graffito Gráfica, 2014, p.4-24.
- MARTINS DE SOUZA, César. **A região dos desejos e das aventuras: diálogos sobre grandes projetos de integração e desenvolvimento na Amazônia nos séculos XIX e XX**. Cadernos do CEOM, Chapecó (SC), v. 31, n. 48, p. 21-29 Jun/2018.
- MARTINS DE SOUZA, César. **REIS, Daniel Aarão. Ditadura e democracia no Brasil: do golpe de 1964 à Constituição de 1988**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014. Revista Territórios&Fronteiras, Cuiabá, vol. 8, n.2, 2015.
- OLIVEIRA, Adalberto Luiz Rizzo de. **Projeto Carajás, práticas indigenistas e os povos indígenas no Maranhão**. Revista ANTHROPOLOGICAS, ano 8, volume 15(2): 135-170 (2004). Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaanthropologicas/article/view/23619>. Acesso em: 20 de Set. de 2020.
- PINTO, Lúcio Flávio. **Carajás: o ataque ao coração da Amazônia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1982.
- ROSA, Alexandre Reis; BRITO, Mozar José de. Ensaio sobre violência simbólica nas organizações. Organ. Soc., Salvador, v. 16, n. 51, p. 629-646, Dec. 2009. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/S1984-92302009000400002>. Acesso em: 29 de nov. de 2020.
- SANTOS, Jorge Filipe dos et al. **Redes sociais ao longo da estrada de ferro Carajás na Amazônia Oriental**. Finisterra, Lisboa, n. 109, p. 149-166, dez. 2018. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/11783/13611>. Acesso em: 29 de nov. de 2020.
- SANTOS, Rodrigo Salles Pereira dos. **DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E MUDANÇA SOCIAL: a Vale e a mineração na Amazônia Oriental**. Cad. CRH, Salvador, v. 29, n. 77, p. 295-312, Aug. 2016. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010349792016000200295&lng=en&nr_m=iso. Acesso em : 29 de nov. de 2020.
- SARLO, Beatriz. **Literatura e historia**. Boletín de Historia Social Europea, p. 25-36. Memoria Académica, 1991. Disponível em: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.2418/pr.2418.pdf. Acesso em: 18 de jan.de 2021.
- VALE. **Nossa História**. 2012. Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/pt/aboutvale/book-our-history/paginas/default.aspx>. Acesso em: 20 de nov. de 2020.

Artigo recebido em 27/01/2021 e
aprovado para publicação em 03/10/2021