

Vol XIII, Núm 2, jul-dez, 2021, pág. 292-310.

NOTAS SOBRE OS ACIDENTES OCASIONADOS PELA INSTAURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS: UMA ANÁLISE DOCUMENTAL, LITERÁRIA E HISTÓRICA.

Anaís Sofia Gusmão de Araújo
César Martins de Souza
Vívía Nascimento Fonseca

RESUMO

O planejamento, a instauração e o desenvolvimento da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e as suas consequências sociais nas localidades atingidas pelo empreendimento, são motivos de histórias, notícias, debates e reflexões. Abordando através de uma análise histórica, documental e literária a construção da faraônica Estrada de Ferro Carajás, percebemos que assim como a literatura, as fontes jornalísticas podem ser consideradas como fontes histórica. O trabalho tem como objetivo realizar uma análise da obra TREM, do escritor Gutemberg Guerra, bem como notícias vinculadas aos impactos sociais da EFC para trazer a reflexão de como as histórias, as memórias, os traumas, o esquecimento e as dores vivenciadas pelos habitantes de Carajás podem ser apagados da mesma forma que as numerosas montanhas de minérios constantemente exploradas.

PALAVRAS-CHAVE: Estrada de Ferro Carajás; acidentes; jornais; documentos; literatura.

NOTES ON ACCIDENTS OCCASIONED BY THE INSTALLATION OF THE CARAJÁS RAILROAD: A DOCUMENTAL, LITERARY AND HISTORICAL ANALYSIS.

ABSTRACT

The planning, establishment and development of the Carajás Railway and its social consequences in the locations affected by the project, are reasons for stories, news, debates and reflections. Approaching through a historical, documentary and literary analysis the construction of the pharaonic Estrada de Ferro Carajás, we realize that just like literature, journalistic sources can be considered as historical sources. The work aims to carry out an analysis of the work TREM, by the author Gutemberg Guerra, as well as news related to the social impacts of the CR to bring the reflection of how the stories, memories, traumas, forgetfulness and pain experienced by the inhabitants of Carajás can be erased in the same way as the numerous mountains of ores constantly explored.

KEYWORDS: Carajás Railway; accidents; newspapers; documents; literature.

INTRODUÇÃO

Situado no Estado do Pará e projetado na década de 1980, a Estrada de Ferro Carajás — também conhecida por EFC ou EF-135 — foi criada com o principal

objetivo de escoar as riquezas minerais que se encontram na maior reserva polimineral do mundo afim de desenvolver a região. Contudo, a instauração da Estrada de Ferro trouxe gravíssimos resultados, como exemplo, os impactos relacionados as populações locais, bem como a violência física e simbólica sofrida pelos trabalhadores e suas famílias, muitas vezes vivendo em regiões periféricas — como o caso da Vila 17 de Abril, em Eldorado do Carajás — e com baixas condições dignas de vida, expondo o quanto a ideia de “progresso” não engloba parte da população (no caso, os trabalhadores) que foi essencial para a construção e o seu sucesso.

LITERATURA E IMPRENSA

Inicialmente faz-se necessário discorrer acerca das especificidades que norteiam o apelo a literatura e a imprensa periódica (os jornais) como fontes históricas essenciais para a construção de sentido no que diz respeito aos aportes em que se baseiam os trabalhos acadêmicos. Ambas possuem uma carga histórica repleta de valores e vivências de comunidades existentes nas épocas em que foram desenvolvidas, e apresentam elementos geradores de discussões e significados.

Neste sentido, faz-se importante discorrer que a presença cada vez mais constante da literatura e da imprensa como fontes para compreender períodos e eventos da História deu-se essencialmente pelas transformações historiográficas que ocorreram no século XX, onde a *História Cultural* começou a ganhar espaço e potencializar o surgimento de novos territórios e fontes a serem exploradas pelo estudo histórico.

A produção historiográfica vem passando no decorrer do tempo - em especial, ao longo do século passado – por um extenso período de mudanças e re-estruturações. Assim, diante das transformações no modo de se pensar a história, surgiu a necessidade de se incorporar novas possibilidades (fontes) de acesso ao universo sócio-cultural de determinado espaço/tempo (SENA JUNIOR, 2010, p.1).

A literatura e a história tem o poder de auxiliar na reconstrução e rememoração do passado através de seu conteúdo. “Tanto a literatura como a história, portanto, contribuem para a construção de uma identidade social e individual. Ambas traduzem uma sensibilidade na apreensão da realidade e operam oferecendo leituras diversas” (GRECCO, 2015, p.122).

Segundo Sarlo (1991), a literatura é construída de acordo com o modo de pensar da sociedade na qual se constituiu, ou seja, ela agrega elementos que apresentam os valores, o modelo de organização, os problemas e os pensamentos sobre o futuro que a sociedade em questão possuiu. Assim, 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). Isto posto, é possível entender a literatura como nada menos que uma interpretação, ou ainda, representação do mundo social que permite aos historiadores problematizar o passado através da narração de eventos humanos ao longo do tempo.

Assim, a compreensão de que a literatura é, além de um fenômeno estético, uma manifestação cultural tem permitido ao historiador assumi-la como fonte de pesquisa. Portanto, toda ficção está sempre enraizada na sociedade, uma vez que é em determinadas condições de espaço, tempo, cultura e relações sociais que o escritor cria seus mundos de sonhos, utopias ou desejos, explorando ou inventando através de diferentes signos linguísticos (GRECCO, 2015, p.123).

Em relação à imprensa é significativo destacar que – como discutido anteriormente – as últimas décadas foram essenciais para a incorporação de vários documentos como fonte histórica, e a imprensa não se mantém distante deste fato.

A mudança na forma de pensar e perceber o discurso da imprensa como objeto para o estudo da história e a utilização destes como fonte, só ocorreu com a difusão da Nova Escola ou dos Annales, quando passa a existir o interesse por novas fontes de pesquisa e principalmente quando o historiador deixa de agir de forma imparcial sobre o seu objeto de estudo (AGUIAR, 2010, p.4).

As impressões periódicas em sua grande variedade demonstram-se como documentos carregados de memórias do tempo em que foram construídos, e devem ser trabalhados como geradores de formas de pensar e agir capazes de formar opiniões e articulações para propagar ideias e valores, visto que são parciais e carregadas de intencionalidades. Neste ínterim, Aguiar (2010) discorre que:

[...] o estudo da imprensa vem se constituindo num dos elementos fundamentais para a reconstrução da história, que através do seu

intermédio pode aproximar-se das práticas políticas, econômicas, sociais e ideológicas dentro dos diversos setores que compõem uma sociedade de forma dinâmica. (AGUIAR, 2010, p.5).

Urge ressaltar, então, que “trabalhar com imprensa escrita reside no compromisso da interpretação dos fatos apresentados por ela, aprender a desvendar sua escrita jornalística” (AGUIAR, 2010, p.6). Através da análise da imprensa, pode-se conseguir pensar diferentes temporalidades, bem como visões e debates sobre como a sociedade vivenciou determinados acontecimentos.

Por este ângulo, as fontes jornalísticas devem ser analisadas em toda sua complexidade considerando elementos essenciais do contexto social em que se conceberam, desde a realidade econômica até os acontecimentos mais relevantes vivenciados pela sociedade em questão.

Podemos afirmar sem medo que a fonte impressa – o jornal – possui validade científica e é campo de produção de verdades provisórias, parciais e limitadas e que estabelece interfaces múltiplas com a sociedade em que circula, isto é, as mensagens e o próprio veículo interage com os seus produtores – jornalistas, empresários, redatores, articulistas, etc., - e seus consumidores – leitores, comentaristas e ouvintes, etc., - bem como outras mídias ou meios de comunicação; e dessa interação e interface produz-se um conhecimento científico específico (BATISTA, 2015, p.2)

Destarte, afirma-se que a literatura e os periódicos (jornais) apresentam-se como fontes historiográficas valiosas para a elaboração de pesquisas e estudos, uma vez que, são repletos de informações e referências sobre as vivências, a organização, o cotidiano e outras especificidades do seio social no qual foram confeccionados.

ESTRADAS DE FERRO E NOTAS SOBRE ACIDENTES

As questões referentes à mobilidade urbana são geradoras de discussões profundas nos setores econômicos, sociais e ambientais da sociedade, principalmente quando relacionada a questões territoriais e de desenvolvimento urbano. “A principal finalidade dos transportes é promover o desenvolvimento econômico de uma região através do escoamento de pessoas, de bens e de mercadorias e, assim, movimentar a economia” (FALCÃO, 2013, p. 52).

“No Brasil as primeiras iniciativas relativas à construção de ferrovias ocorreram em 1828 quando o Governo Imperial autorizou a construção e exploração de estradas em geral, com o propósito de interligar as diversas regiões do país” (LANG, 2007, p.11). No entanto, a instauração de maneira definitiva das estradas de ferro no Brasil aconteceu somente em meados de 1854 com objetivo de transportar preciosas mercadorias como o café e permaneceram sendo essenciais no processo de agro-exportação por muitos anos, passando por uma crise na década de 30 – causada por muitos motivos, dentre os quais o principal se encontra na concentração de investimentos no setor rodoviário – mantendo-se sem grandes investimentos até os anos 60.

Nesse momento, o setor procura atender mais o mercado interno, objetivando o escoamento da produção industrial nacional. Para viabilizar a eficiência das ferrovias, Getúlio Vargas passou a estatizar parte da malha nacional. As estatizações só foram concretizadas em 1957, com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A). Esses acontecimentos foram fundamentais para que o setor não entrasse em decadência (SILVEIRA, 2002, p. 66-67)

No entanto, para além de uma forma eficiente de transporte de carga material e humana, as ferrovias configuram-se como potencialmente perigosas em muitos sentidos, principalmente se analisarmos os acidentes ocorridos em redes ferroviárias de uma maneira geral. “Acidente é uma ocorrência inesperada que interfere ou interrompe os processos normais de uma atividade, ocasionando perda de tempo útil, lesões e mortes, perdas materiais, danos à propriedade e ao meio ambiente” (DE ABREU, 2020, p.42). Logo, torna-se indispensável afirmar que todos os acidentes ocorridos em malhas ferroviárias devem ser comunicados a *Agência Nacional de Transportes Terrestres* (ANTT), conforme consta na Resolução ANTT nº 1.431/2006 e na Resolução ANTT nº 5.902/2020.

“Os acidentes ferroviários geralmente têm grande impacto em termos humanos e financeiros, uma vez que, em muitos casos, resultam em morte ou alta morbidade” (MIGUEL, 2020, p. 214). Conforme consta na Resolução ANTT nº 5.902/2020, os acidentes ocorridos em ferrovias possuem algumas definições iniciais importantes para que seja possível entender as especificidades que norteiam o que deve ser ou não

considerado um acidente ferroviário, e o órgão responsável por investigar, analisar e tratar destes acidentes é a ANTT.

Art. 2º Para os fins desta Resolução, considera-se:

I - acidente ferroviário: ocorrência que, com a participação direta de veículo ferroviário, provoca danos a este, a pessoas, a bens materiais, ao meio ambiente e, desde que ocorra paralisação do tráfego, a animais.

II - acidente ferroviário em regime de compartilhamento: acidente ferroviário que ocorre em operação de direito de passagem ou tráfego mútuo.

III - caso fortuito - evento proveniente de ato humano imprevisível e inevitável.

IV - força maior - evento proveniente de ato humano ou fato natural que, embora possam ser previsíveis, não podem ser evitados (BRASIL, 2020, p. 62).

Brasil (2006) considera “[...] acidente ferroviário a ocorrência que, com a participação direta de veículo ferroviário, provocar danos a este, a pessoas, a outros veículos, a instalações, a obras-de-arte, à via permanente, ao meio ambiente e, desde que ocorra paralisação do tráfego, a animais”. Faz-se fundamental, neste sentido, enunciar que existe uma classificação destes acidentes e a mesma se organiza de acordo com a natureza do ocorrido. No Art. 3º da ANTT nº 5.902/2020, por exemplo, essa classificação se apresenta da seguinte maneira:

Art. 3º O acidente ferroviário será classificado quanto à natureza em:

I - atropelamento em passagem em nível, quando ocorrer choque entre veículo ferroviário e ser humano em passagem em nível;

II - atropelamento fora de passagem em nível, quando ocorrer choque entre veículo ferroviário e ser humano fora da passagem em nível;

III - abalroamento em passagem em nível, quando ocorrer choque entre veículo ferroviário e veículo não ferroviário em passagem em nível;

IV - abalroamento fora de passagem em nível, quando ocorrer choque entre veículo ferroviário e veículo não ferroviário fora da passagem em nível;

V - colisão entre veículos, quando ocorrer choque entre veículos ferroviários;

VI - colisão com obstáculo, quando ocorrer choque entre veículo ferroviário e outros objetos inanimados ou animal;

VII - descarrilamento, quando ocorrer saída de roda de veículo ferroviário de cima do boleto dos trilhos;

VIII - explosão, quando ocorrer inesperada e violenta liberação de energia;

IX - incêndio, na ocorrência de fogo em material rodante, via permanente ou faixa de domínio; e

X - outros, quando o acidente não se subsumir às hipóteses anteriores (BRASIL, 2020, p. 62).

A Resolução ANTT nº 1.431/2006, discorre no Art. 3 que os acidentes se classificam de duas maneiras, sendo o primeiro quanto à natureza e o segundo quanto à causa. Os atropelamentos, por exemplo, estão inseridos na classificação referente à natureza, e é necessário salientar que eles se configuram de maneira grave se estiverem adequados nas consequências apresentadas e contidas no Art. 4 da Resolução ANTT nº 1.431/2006, onde são considerados graves - conforme consta no Decreto nº 98.973/90 e Resolução ANTT nº 420/04 – os acidentes que acarretem em “I - morte ou lesão corporal grave que cause incapacidade temporária ou permanente à ocupação habitual de qualquer pessoa” (BRASIL, 2006). Assim, é importante discutir sobre os acidentes nas malhas ferroviárias, com o intuito de entender a multiplicidade de questões sensíveis aos acidentes e os acidentados nos meios de transporte ferroviário.

FERROVIAS E GOVERNOS MILITARES

Com a ditadura militar emergindo no Brasil, um dos principais planos do atual governo seria a inserção do país na política internacional e o desenvolvimento através de projetos intitulados como “faraônicos” na região Amazônica, vista como uma região “intransponível, entrecortada por imensos rios, habitada somente por animais selvagens e por populações indígenas e ribeirinhas” (MARTINS DE SOUZA, 2012, p. 29) que muitas vezes perpetua até hoje, tanto no Brasil quanto em regiões a fora. Essa representação desencadeou na necessidade de levar o “desenvolvimento” e o “progresso” para uma área vista como obscura e atrasada.

Em diferentes momentos da história houve outros projetos de colonização e/ou iniciativas de desenvolvimento econômico na região. Dentre eles, podemos destacar três em função de terem alcançado maior dimensão e terem sido evocados com frequência na documentação, quando o anúncio da construção da BR-230 [...] a construção da ferrovia Madeira-Mamoré [...] e a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010) [...] (MARTINS DE SOUZA, 2012, p. 32)

Esse desejo de inserir a Amazônia na economia (inter)nacional é dada principalmente pela construção da Rodovia Transamazônica, que visava resolver a exclusão da região amazônica em relação aos demais estados, a fome e a miséria do Nordeste e melhoraria a economia nacional através desses grandes projetos que seriam beneficiados com a construção da Transamazônica (nunca terminada).

Observamos que a consolidação dos governos militares desencadeou em diversos projetos que buscaram levar através do Programa de Integração Nacional, ou simplesmente PIN (Decreto-Lei Nº1106, de 16 de Julho de 1970) o “desenvolvimento” para a região amazônica que, até então era vista e patrocinada através dos slogans “integrar para não entregar” e “terra sem homens para homens sem terras”, visando atrair migrantes (que futuramente se transformariam em mão de obra) e implementar diversos projetos faraônicos idealizados durante meados do século XX.

Estes projetos faraônicos — além da BR-230, também temos a Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), a Zona Franca de Manaus (ZFM) e o Programa Grande Carajás (PGC) — que trariam o suposto “milagre brasileiro” atenderam somente aos interesses dos governantes, que visavam a entrada de empresas nacionais e internacionais afim de e desenvolver a região e conseqüentemente o território brasileiro.

Conforme buscamos entender a construção da Estrada de Ferro Carajás, projeto constituinte do Programa Grande Carajás, percebemos que as estradas de ferro não são poucas no Pará, aonde também temos, como exemplo, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), a Estrada de Ferro Tocantins (EFT), a Estrada de Ferro Bragança, a Estrada de Ferro Amapá, a Estrada de Ferro Jari, a Estrada de Ferro Trombetas e a Estrada de Ferro Juruti. Todas essas estradas possuem algo em comum: estão localizadas no Norte — a sua maioria, no Estado do Pará — e são/foram utilizadas com o propósito industrial, ou seja, de escoar a produção, os minérios, a *commodity* para outras regiões.

É nesse sentido que situamos nosso trabalho através da EFC, empreendimento da antiga Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual VALE. Reconhecida nacionalmente pelo grande tamanho de seu trajeto e a capacidade de seu volume de transporte, a Estrada de Ferro Carajás liga a província mineral de Canaã dos Carajás, no Pará, com o porto de Ponta da Madeira, no Maranhão, totalizando um percurso de cerca de 892 quilômetros de extensão. Através do livro *TREM* (Paka-Tatu, 2010), Gutemberg

Guerra demonstra através de seus versos — intitulados pelo próprio autor como “vagões” — o quanto a realidade de quem vive em Carajás pode ser sofrida devido aos impasses sociais, econômicos e ambientais desencadeados pelo desmatamento desenfreado na região por conta da grande necessidade de importar e exportar as riquezas, como minérios e derivados do petróleo, para o Brasil e o mundo.

Centésimo quadragésimo sétimo vagão
Estanho e bruto
Estranho e bruto
Estanque e brusco
Pega pra capá
Leva do Pará
Esfola do Marabá
Xiii!
Serra do ferro
Monte de ouro
Projeto Salobo
Vale do Rio Doce
Salgado
Americano
Japonês
Alemão via Bahia ou Maranhão
Para dentro, o nada
Para o porto,
De uma vez
Cobra gigante
De graça
Ferro,
Ouro
Manganês
Energia
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,
Parauapebas-Eldorado-Marabá
Cara-jaz
(Paris, 15/10/97)
(GUERRA, 2010, p.54)

No *Centésimo quadragésimo sétimo vagão de Guerra*, notamos que por conta desse transporte feito por ferrovias, a população vê a sua terra sendo explorada por conta de

interesses comerciais, retirando a riqueza que eram tão valorizados lá fora e quase nada de útil para a população local, conforme Cândido Grzybowski explana na apresentação do livro *Projeto Grande Carajás: trinta anos de desenvolvimento frustrado*. Também percebemos a crítica aos investimentos internos e externos quando Guerra cita a VALE, a United Steel e a Alunorte, aonde a empresa norte-americana — responsável pelo descobrimento das reservas minerais em Carajás, em 1962 — possuíam 70% da mina e investiram em conjunto com a Vale, a responsável pelos outros 30% para suprir suas próprias usinas na Costa Leste dos EUA, não para transformar o Carajás em um projeto global. E quando refere-se ao Japão, a Alunorte, um consórcio nipo-brasileiro, decidiu a construção da Hidrelétrica de Tucuruí em 1974 por conta do grande consumo de minério no território japonês, o que exige muita energia para transformar, por exemplo, a bauxita em alumínio.

TRILHOS DA MORTE

“Entre violações e mortes, maior trem do mundo circula do Pará ao Maranhão”. É assim que o site *Brasil de Fato* (BdF) começa o artigo do dia 09/06/2017. A matéria foca sobre como o maior trem do mundo “[...] traz consigo o barulho, a poeira, as trepidações, as rachaduras nas casas e muitas vezes nega o direito de ir e vir dessas comunidades, oferecendo risco às populações que moram no entorno da estrada de ferro”, além de ter ocasionado em um período de 12 anos — isto é, denunciados e contabilizados de 2004 a 2016 — 124 acidentes (todos registrados pela ANTT), sendo 73 de atropelamentos. E embora o Ministério Público Federal tenha exigido a execução de medidas de segurança e fiscalização, a inspeção foi realizada somente nas Passagens em Nível (quando o cruzamento entre a linha férrea e a estrada estão no mesmo plano), foram vistoriadas somente 87 das 240 PN’s, sendo 77 localizadas na zona rural — aonde 3 são clandestinas — e tendo diversos acidentes ocasionados em 23 dessas passagens. Muitos desses acidentes ocorreriam por conta da falta de sinalização horizontal, de asfaltamento nas vias de acesso às passagens, da inexistência de drenagem, do acúmulo de lama (vale ressaltar que a Amazônia é uma região marcada por fortes chuvas) e da precariedade da iluminação. Em resposta, a VALE alegou o compromisso de corrigir os problemas apontados, implementando viadutos, passarelas e outras passagens adequadas sobre a ferrovia.

Não encontramos notícias que mostrem, de fato, se essas irregularidades foram ou não corrigidas. Alguns empreendimentos da VALE S.A. enfrentaram acidentes, como foi o caso do rompimento da barragem de Brumadinho, em 2019, e a tragédia de Mariana, em 2015. As notícias mais recentes do ano de 2021 que são referentes a esses acidentes, são “Laudo da PF aponta a culpa da Vale na tragédia de Brumadinho” (Carta Capital) e “Tragédia de Mariana: moradores esperam há mais de 5 anos por início de reconstrução de comunidade em Barra Longa” (G1).

A área por onde trafega a EFC apresenta questões pouco discutidas no nosso cotidiano que merecem nossa atenção e reflexão, como os conflitos de classe, conflitos agrários, falta de condições de saúde pública e de saneamento básico, desencadeando na violência física e simbólica que se agrava com o passar dos anos. Para Rosa & Brito (2009) a violência simbólica acaba preservando os padrões dominantes para manter a estabilidade de um plano, assegurando assim na dominação daqueles que ocupam posições de poder para dominar as minorias.

Guerra não hesita em afirmar que o suposto “progresso” que veio com o Programa Grande Carajás/Estrada de Ferro Carajás chegou trazendo sérios riscos e problemas às vidas de milhares de pessoas. Uma coisa é certa: matou o meio ambiente, os animais, as populações nativas e até mesmo os trabalhadores e suas famílias por conta da violência (física e simbólica). Conforme observamos no *Quadrágésimo segundo vagão*, o “progresso” fez com que muitos indígenas que foram contra a construção da EFC morressem pelos minérios extraídos de suas próprias terras.

Centésimo trigésimo nono vagão
O trem atrasou duas horas
Atropela um homem
- Também, já era velho!
Velho, quer dizer, uns cinquenta anos...
O progresso chegou... matando
(GUERRA, 2010, p.50)

Centésimo quadragésimo vagão
Ninguém chorou pelo homem
(- Também, já era velho!)
Nem ele próprio se deu conta do horário em que
chegou no céu.
- Pelo menos descansou...
Foi recolhido num carro de mão,

Como um grande boneco de pano.
- Também, a vida que levava...
Ninguém lembrou suas lavouras colhidas,
Suas criações de bicho pequeno,
Sua contribuição sem retorno,
Sua viagem sem volta
(GUERRA, 2010, p.50)

Na poesia, a população não demonstrava se importar com a história de vida do falecido em acidente da EFC homem. Como se não possuísse valor, foi carregado em um carro de mão para desaparecer de vez da história de Carajás, somando-se às outras vítimas do empreendimento. Matérias como “Repórter Record Investigação mostra o drama de quem vive às margens da Estrada de Ferro Carajás” (R7) demonstram o drama de quem vive às margens da ferrovia, marcada por um dos maiores trens de carga do mundo. E por ter este título, o que deveria ser motivo de orgulho, se torna motivo de preocupação e indignação. Afetadas pelo trem, as famílias sofrem com a perda de entes queridos, com a poluição do ar, com a contaminação dos rios e com problemas de saúde.

“População sofre com impactos causados pela Estrada de Ferro Carajás no MA” (G1), salienta que o território maranhense que tanto sonhava com o progresso, recebeu dor e tristeza devido às tragédias que ocorreram na região de Alto Alegre do Pindaré, uma das localidades que a ferrovia atravessa.

A reportagem do G1 “Seguranças da Vale são autuados por agredir agricultores no sudeste do PA” (G1), ressalta a violência física que um produtor rural e seu filho, que faziam o conserto da cerca que dividia as duas propriedades para evitar que o gado, como outras vezes, passasse para as terras da mineradora, foram agredidos por funcionários que realizam o serviço de segurança da VALE. A ferrovia corta a fazenda da família e enquanto o produtor realizava os reparos na cerca, — construída após um acordo de que a empresa deveria fazê-la ao longo do ramal ferroviário para evitar acidentes — segundo ele, os funcionários teriam chegado com violência e machucado a ele e seu filho. Conforme a matéria, a VALE lançou uma nota alegando que a “abordagem foi feita na tentativa de diálogo [...], quando a equipe foi surpreendida com a agressão física por parte dos invasores, fraturando o nariz do inspetor de segurança” (VALE, 2017). Já o pai e o filho negam a acusação, argumentando que duas pessoas desarmadas não teria, como enfrentar oito vigilantes armados.

Guerra enfatiza a situação de pobreza que a população de Carajás vivia— conforme observamos em seus escritos no decorrer de sua obra, como exemplo, “[...] O camponês come arroz, arroz e arroz. E depois: arroz!” (GUERRA, 2010, p.21) e “Centenas de pessoas mal arrumadas nos espaços das plataformas esperam. Cenas de pobres que esperam. Os pobres sempre esperam [...]” (GUERRA, 2010, p.24).

Outro escritor que também descreve a situação de pobreza na Vila 17 de Abril, (próxima ao município de Eldorado do Carajás) é Eric Nepomuceno, que descreve o quanto a Vila 17 de Abril é um “lugar pobre e feio, sem graça nenhuma em suas ruas de terra, com seu comércio de pobres, mas que conta pelo menos com um privilégio: fica no entroncamento de duas estradas estaduais importantes e sem nome, a PA-150 e a PA-276, esburacadas, mal sinalizadas, perigosas — mas asfaltadas.” (NEPOMUCENO, 2007, p.67). Para uma cidade nova, fundada em 1993 após a desativação do garimpo de Serra Pelada, só tiveram acesso a energia elétrica a partir de 2002 (e diga-se de passagem que nem todos usufruíram imediatamente disto), com pequenas construções de madeira nos quintais que nada mais são do que os banheiros por conta da falta de acesso à água e esgoto, além de contar somente com uma escola (a Escola Municipal Oziel Alves Pereira), em 2007.

As obras de Guerra (2010) e Nepomuceno (2007) — bem como as diversas matérias jornalísticas citadas no decorrer do artigo — nos fazem remeter e pensar, enquanto leitores, o sofrimento que as populações atingidas pela EFC passaram e ainda passam desde sua instauração, enfatizando ainda mais nos índices de pobreza e desigualdade social que tanto assombram a região ao longo da construção que abriga o grandioso dragão de ferro de Carajás.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma vez que tomamos a literatura e a imprensa como fontes ricas em informações acerca da organização social, das vivências e do modo de agir e pensar da sociedade em que foram elaborados é possível desdobrá-las de maneira eficiente nos estudos da história de uma determinada época ou comunidade e perceber elementos importantes que agiram e influenciaram de maneira direta ou indireta no cotidiano da população em questão.

A utilização destas novas fontes – literatura e imprensa periódica – somente foi possível devido às transformações ocorridas na historiografia no século XX, que permitiu uma importante flexibilidade no que poderia ou não ser utilizado como fonte histórica aprovada pela academia. Entende-se, portanto que “[...] durante as décadas de 1960 a 1980, as novas gerações de historiadores ampliaram o leque relativo aos problemas, aos objetos e às abordagens da disciplina, influenciados pela ascensão dos estudos culturais” (GRECCO, 2015, p.119).

A literatura passou então – diante das mudanças ocorridas no século XX – a ser utilizada por muitos estudiosos do campo da história, que viram nela um olhar importante para pensar sobre a sociedade, práticas culturais e como foram construídos no tempo e no espaço. Sarlo (1991) escreve sobre a notabilidade da literatura como fonte histórica e afirma que sua constituição desenrola-se no modo de pensar e viver de sua sociedade originária, e carrega consigo valores, pensamentos sobre o futuro e sobre os problemas que essa sociedade possuiu. Em detrimento disto, é possível tomar a literatura como uma representação do mundo social que é expressa pelos seus autores, de acordo com suas visões e sentimentos como sujeito pertencente da realidade que escreve.

No que concerne à imprensa (neste estudo, os jornais), traz diálogos fundamentais para se pensar as mudanças ocorridas nas estratégias, objetivos e fontes das ciências humanas ligadas a História. Assim sendo, é importante comentar que ao utilizar jornais como fonte para a construção de escritos acadêmicos é essencial que sejam tomados alguns cuidados, principalmente para com a análise de seu conteúdo, que deve ser aprofundado em toda sua diversidade.

Ou seja, a imprensa não deve ser apenas um documento de consulta para confirmar uma dúvida do autor, mas sim ser entendida e apurada de maneira que contemple o contexto – social, econômico e etc. – em que foi construída. “Sendo assim a imprensa como fonte de pesquisa não pode ser aquela isolada da realidade social da qual esta inserida, mas ela representa, fundamentalmente, um instrumento de manipulação e intervenção na vida da sociedade” (AGUIAR, 2010, p.8).

Nessa lógica, apontamos a importância de obras como *TREM*, de Gutemberg Guerra, como fonte para pensar e rememorar a construção da Estrada de Ferro Carajás e suas especificidades, que marcaram notadamente o itinerário das populações atingidas

por sua instauração. A partir dos apontamentos feitos por Guerra (2010) em seus versos-vagões é possível perceber suas falas de denúncias para muitas situações preocupantes no tocante aos acidentes ligados a EFC.

Concernente a isto, foi de valiosa contribuição o levantamento de documentos oficiais que demonstrassem o que deve-se entender por acidentes, e de maneira mais específica como podem ser entendidos os acidentes em malhas ferroviárias. Dessa maneira, foi possível compreender de forma mais clara alguns apontamentos sobre as classificações dos acidentes ferroviários, qual o órgão responsável por fiscalizar estes episódios e quais especificidades estes acidentes possuem de acordo com a Resolução ANTT nº 1.431/2006 e na Resolução ANTT nº 5.902/2020, que carregam registros claros e objetivos acerca de como analisar, investigar, classificar e tratar de ocorrências relacionadas a acidentes em vias ferroviárias.

É importante problematizar também, que as conclusões obtidas através das leituras e pesquisas em jornais que noticiassem temas referentes aos acidentes causados pela instauração da EFC e que informassem também sobre o cotidiano, situação econômica e outros âmbitos da vida dos principais interessados nestas discussões, sendo estes, os moradores que sentem na pele os efeitos da Estrada de Ferro Carajás.

Observou-se que muitos dos acidentes que ocorrem na EFC são causados pelo descaso da empresa responsável pela manutenção. É possível afirmar ainda, que a falta de sinalização horizontal, de asfaltamento adequado, de passarelas, viadutos e sistemas de drenagem são grandes contribuintes para a continuidade da ocorrência de acidentes nas malhas da ferrovia.

Em resposta a muitos destes episódios, a empresas responsáveis pela construção argumentaram sobre a correção destas problemáticas o quanto antes fosse possível, no entanto, nos levantamentos e leituras sobre os casos em a empresa se pronunciou, não foi possível encontrar nenhum documento que comprove os ajustes referentes às irregularidades encontradas nas áreas averiguadas.

Diante disto, reforçamos a importância de obras como *TREM* de Guerra (2010) e *O Massacre: Eldorado do Carajás: uma história de impunidade* de Nepomuceno (2007) que contribuem de maneira expressiva na divulgação de informações sobre as situações que ocorrem ao longo da Estrada de Ferro Carajás, além de denunciarem de maneira direta e indireta, em seus escritos, os horrores e descasos aos quais os

moradores desta região são submetidos. Além disto, foi e suma importância a busca e leitura de veículos jornalísticos com o intuito de perceber fatores econômicos, ambientais e sociais da realidade da EFC, para que fosse possível reconstruir e rememorar o cotidiano e situações de subsistência as quais os moradores do corredor Carajás foram submetidos historicamente, até mesmo com o objetivo de entender a realidade atual da região.

Nesse sentido, é importante continuar rememorando e relembando que esta região, foi e continua sendo cenário de muitos conflitos e problemáticas econômicas, sanitárias e sociais que afetaram e continuam a afetar o dia-a-dia de seus moradores. Ademais, é indispensável que as discussões acerca dos acidentes e faltas de medidas assistencialistas para as populações residentes da localidade continuem a ascender e ganhar espaço e reconhecimento, para que estes indivíduos sejam assistidos e visualizados, com o intuito gerar inquietações e debates sobre a gravidade dos acidentes ocasionados pela presença da EFC ao longo do corredor Carajás.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Maria do Carmo Pinto Arana de. **Imprensa: fonte de estudo para construção e reconstrução da História.** In: X Encontro Estadual de História -o Brasil do Sul: cruzando fronteiras entre o regional e o nacional. Santa Maria –RS, 26 a 30 julho de 2010.

BATISTA, Dilmas José. **História e Imprensa: notas teóricas, metodológicas e práticas.** In: XXVIII Simpósio Nacional de História, 2015, Florianópolis - SC. Anais do XXVIII Simpósio Nacional de História, 2015. Disponível em: <https://anpuh.org.br/index.php/documentos/anais/category-items/1-anais-simposios-anpuh/34-snh28>. Acesso em: 28 de mar. 2021.

BRASIL. Resolução Nº 5.902, de 21 de julho de 2020. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 de Jul. 2020, Ed. 140. Seção I, p.62. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-5.902-de-21-de-julho-de-2020-268193971>. Acesso em: 29 de mar. 2021.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Resolução nº 1431 de 26/04/2006.** ANTT, 2006. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/102804-acidentes-ferroviarios>

[estabeleceprocedimentos-para-a-comunicauuo-de-acidentes-ferroviurios-u-antt-pelas
concessionurias-eautorizaturias-de-serviuiu-publico-de-transporteferroviurio.html](#).

CALCAGNO, Victor. **Laudo da PF aponta a culpa da Vale na tragédia de Brumadinho**. CartaCapital. Disponível em: www.cartacapital.com.br/sociedade/laudo-da-pf-aponta-a-culpa-da-vale-na-tragedia-de-brumadinho. Acesso em: 28 de mar. 2021.

DE ABREU, VICTOR HUGO SOUZA. **Atropelamentos ferroviários: Uma revisão da literatura**. Revista Brasileira de Estudos de Segurança Pública , v. 13, p. 41-48, 2020.

DE LIMA GRECCO, G. .História e Literatura: Entre Narrativas Literárias e Históricas, Uma Análise Através do Conceito de Representação. **Revista Historiador**, [S. l.], n. 7, 2020. Disponível em: <https://www.revistahistoriador.com.br/index.php/principal/article/view/158>. Acesso em: 27 mar. 2021.

FALCÃO, Viviane Adriano. **A Importância do Transporte Ferroviário de Carga para a Economia Brasileira e suas Reais Perspectivas de Crescimento**. Universidade Federal do Triângulo Mineiro. Uberaba, p.1-13, 2013.

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.

IDAYANE FERREIRA. **Entre violações e mortes, maior trem do mundo circula do Pará ao Maranhão**. Brasil de Fato. Disponível em: www.brasildefato.com.br/2017/06/09/entre-violacoes-e-mortes-maior-trem-do-mundo-circula-do-para-ao-maranhao. Acesso em: 28 de mar. 2021.

LANG, A. E. (2007). **As Ferrovias no Brasil e Avaliação Econômica de Projetos: Uma Aplicação em Projetos Ferroviários**. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação. DM - 002A/2007, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF 154 p.

MA. **População sofre com impactos causados pela Estrada de Ferro Carajás no MA**. G1. Disponível em: www.g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/populacao-sofre-com-impactos-causados-pela-estrada-de-ferro-carajas-no-ma.ghtml. Acesso em: 28 de mar. 2021.

MARIANA: **Tragédia de Mariana: moradores esperam há mais de 5 anos por início de reconstrução de comunidade em Barra Longa.** G1. Disponível em: www.g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2021/03/07/tragedia-de-mariana-moradores-esperam-ha-mais-de-5-anos-por-inicio-de-reconstrucao-de-comunidade-em-barra-longa.ghtml. Acesso em: 28 de mar. 2021.

MARTINS, G. M. C. . **O uso de literatura como fonte histórica e a relação entre Literatura e História.**In: VII Congresso Internacional de História, 2015, Maringá. Caderno de Resumos do VII Congresso Internacional de História. Maringá: UEM/PPH/DHI, 2015.

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.

MIGUEL, D. A. A. **ACIDENTES FERROVIÁRIOS NO BRASIL: ANÁLISE COMPARATIVA COM A UNIÃO EUROPEIA.** 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET 100% Digital, 2020, online. Anais do 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET 100% Digital, 2020, 210-221. Disponível em http://www.anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Aspectos%20Econ%C3%B4micos%20Sociais%20Pol%C3%ADticos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Gest%C3%A3o%20do%20Transporte%20Ferrovi%C3%A1rio%20e%20Hidrovi%C3%A1rio/4220_AC.pdf . Acesso em 28 de mar. 2021.

NEPOMUCENO, Eric. **O Massacre: Eldorado do Carajás: uma história de impunidade.** São Paulo: Editora Planeta do Brasil. 2007.

R7.COM. **Repórter Record Investigação mostra o drama de quem vive às margens da Estrada de Ferro Carajá.** R7.com. Disponível em: www.recordtv.r7.com/reporter-record-investigacao/reporter-record-investigacao-mostra-o-drama-de-quem-vive-as-margens-da-estrada-de-ferro-caraja-06012021. Acesso em: 28 de mar. 2021.

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: 28 de mar. 2021.

Seguranças da Vale são autuados por agredir agricultores no sudeste do PA. Pará. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2017/03/segurancas-da-vale-sao-autuados-por-agredir-agricultores-no-sudeste-do-pa.html>>. Acesso em: 9 Abr. 2021.

SENA JUNIOR, G. F. . **Realidade versus ficção: a literatura como fonte para escrita da história.** In: VI Simpósio Nacional Estado e poder: cultura, 2010, São Cristóvão-SE. Anais VI Simpósio Nacional Estado poder: cultura, 2010.

SILVEIRA, M. R. **Transporte e logística: as ferrovias no Brasil.** Geosul, Florianópolis, v.17, n.34, p 63-86, jul./dez. 2002. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13658>. Acesso em: 28 de mar. 2021.

ZANOTTO, Joana. **Vidas atravessadas: como a Vale afeta o cotidiano de indígenas e sem-terra no Pará.** Brasil de Fato. Disponível em: www.brasildefato.com.br/2019/02/21/vidas-atravesadas-como-a-vale-afeta-o-cotidiano-de-indigenas-e-sem-terra-no-para. Acesso em: 28 de mar. 2021.

Recebido: 4/4/2021. Aceito: 10/6/2021.

Autores:

Anaís Sofia Gusmão de Araújo - Acadêmica do curso de Licenciatura em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA) - Campus de Bragança.
E-mail: asgafahist@gmail.com

César Martins de Souza - Doutor e Pós-Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Professor adjunto da Universidade Federal do Pará (UFPA).
E-mail: cesar@ufpa.br

Vívia Nascimento Fonseca- Acadêmica do curso de Licenciatura Plena em Pedagogia pela Universidade Federal do Pará (UFPA) - Campus de Bragança, polo de Santa Luzia do Pará. Bolsista PIBIC/UFPA.
E-mail: vivia_slp@hotmail.com