



Rodoanel ou Rodominério? Notas sobre a recente disputa em torno do projeto de produção-exploração do espaço metropolitano de Belo Horizonte

Luiz Henrique Prado Campos¹

Resumo

O papel do Estado tem sido questionado na produção e enfrentamento das crises socioecológicas, principalmente em sua operação de acordo com a racionalidade neoliberal (Dardot; Laval, 2016). A ideologia do desenvolvimento enquanto pilar de atuação do Estado tem desenhado a relação entre neoliberalismo e o antropoceno na produção de injustiças socioambientais (Svampa, 2018). No final de 2022 o governo de Minas Gerais anunciou a homologação da licitação do projeto do Rodoanel, por meio de uma (PPP) com a empresa italiana INC S.P.A., sendo parte dos recursos oriundos do crime cometido pela mineradora Vale S.A em Brumadinho. Com a proposta de fornecer “segurança e fluidez ao tráfego comercial” (Minas Gerais, 2018), o projeto de estrada tem aliado o projeto neoliberal de Romeu Zema ao capital da mineração. Neste trabalho discuto como tem se processado disputas sobre a produção do espaço metropolitano relacionados ao projeto do Rodoanel. Apresento a partir do caso da comunidade quilombola de Pinhões, localizada em Santa Luzia – MG, a articulação de redes de resistência às obras do que tem sido chamado de “Rodominério”, e a defesa de um “território sagrado” tombado como patrimônio imóvel: o cemitério dos escravizados. Argumento em direção a como a centralidade da luta territorial tem evidenciado o protagonismo de comunidades tradicionais enquanto sujeitos políticos potentes na crítica de fundamentos da sociedade, como o racismo e o extrativismo, sem a qual não se pode pensar transições socioecológicas.

Palavras-chave: Rodoanel, Antropoceno, Território, Comunidade Quilombola, Patrimônio.

¹ Doutorando em Sociologia pelo Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – IESP/UERJ.

Introdução

O antropocentrismo consolidou uma percepção exploratória da natureza enquanto recurso, formando as bases sociais para a reprodução do capitalismo por meio do extrativismo (Sólon, 2017). Essa percepção e modo de funcionamento das sociedades têm sido questionados na contemporaneidade principalmente devido ao agravamento da crise climática e aos acentuados danos causados pela ação humana ao meio ambiente, considerados sem precedentes, e, portanto, tidos como o início de uma nova era geológica, o Antropoceno.

O papel do Estado com suas políticas e práticas tem sido discutido no que tange a produção e enfrentamento da crise socioecológica recente, principalmente em sua operação de acordo com a racionalidade neoliberal e seu imperativo econômico (Dardot; Laval, 2016). A ideologia do desenvolvimento enquanto pilar de atuação do Estado na produção de políticas públicas tem servido à reprodução do capital e desenhado a relação entre neoliberalismo e o antropoceno na produção de injustiças socioambientais e uma desigualdade de responsabilização entre países do norte e sul global (Svampa, 2018).

A produção do espaço urbano tem sido informada por essa lógica e materializado desigualdades no que tange à formação da paisagem citadina e suas apropriações. Políticas urbanas têm sido implementadas – e muitas vezes financiadas – tendo como maior beneficiário o capital neoextrativista. A centralidade da circulação tem produzido políticas de mobilidade urbana que privilegiam a circulação de produtos, commodities e informações, em detrimento da imobilidade de grandes comunidades, reproduzindo a lógica da segregação socioespacial, da urbanização desordenada, da especulação imobiliária, da gentrificação, além dos impactos quanto aos modos de vida, ao equilíbrio dos ecossistemas, ao abastecimento hídrico, à precariedade de serviços públicos, etc.

Nesse texto, reflito sobre a disputa recente em torno do projeto de execução de uma obra de infraestrutura viária de grande impacto na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), o Rodoanel. Em dezembro de 2022, com a homologação da licitação uma empresa italiana obteve concessão da rodovia por trinta anos e é a responsável pela condução das obras do projeto que conta também com recursos

financeiros oriundos do acordo entre o Estado e a Vale S.A pelo crime cometido com o rompimento da barragem de rejeitos em Brumadinho.

Enquanto as famílias ainda esperam angustiadas pela punição dos responsáveis da tragédia, e enfrentam dificuldades no recebimento de indenizações e auxílios, a parceria público-privada anunciada pelo Estado tem a atividade predatória da mineração como principal beneficiária dessa obra de infraestrutura urbana de grande impacto. O estado enquanto ente capaz de responder às demandas socioecológicas (Bäckstrand; Kronsell, 2015) tem operado na lógica da governamentalidade neoliberal (Dardot; Laval, 2016) e assim contribuído para a intensificação da lógica de circulação que permite a expansão do capital e contribui para emissão de carbono e para a produção de uma cidade cada vez mais segregada (Cohen, 2017).

Logo, tem se multiplicado conflitos territoriais de resistência a esse projeto político-empresarial reprodutor da lógica do capital, das desigualdades urbanas e de injustiças socioambientais. Parte dos conflitos sobre a produção da cidade tem sido processados por meio da articulação entre sujeitos políticos com frentes distintas de atuação contra o atual modelo de sociedade calcada na ideologia do desenvolvimento.

Nesse cenário, a partir de observações de campo, entrevistas, análises de matérias jornalísticas e documentos públicos, apresento o caso empírico da comunidade quilombola de Pinhões – localizada no município de Santa Luzia – onde a luta contra a produção desigual do espaço se fundamenta na defesa de um “território sagrado” tombado como patrimônio municipal, o “cemitério dos escravizados”. Discuto a articulação da resistência ao projeto político do Rodoanel que alia Estado e mineração, evidenciando o protagonismo de comunidades tradicionais enquanto sujeitos políticos potentes na crítica de fundamentos da sociedade, como o racismo e o extrativismo, sem a qual não se pode pensar transições socioecológicas. Ademais, argumento que repensar uma nova relação com a natureza passa pela crítica às políticas urbanas e às infraestruturas de mobilidade reprodutoras de desigualdades urbanas e injustiças socioambientais.

“A rodovia da destruição”: a relação entre o extrativismo e a lógica neoliberal na produção do espaço urbano

Desastres nucleares como Chernobyl em 1986 e Fukushima em 2011, derramamentos de óleo na região do Golfo do México em 2010, queimadas por toda parte do mundo, como na costa oeste dos EUA, na Austrália, no Pantanal e na Floresta Amazônica, assim como a pandemia da Covid-19, entre outras tragédias/crimes ambientais e sanitárias, tem impulsionado no debate contemporâneo recente discussões sobre o agravamento de crises socioecológicas, os principais motivadores e responsáveis, assim como os principais impactados. Nesse cenário tem-se acentuado o questionamento sobre a ideologia do desenvolvimento como alicerce ao processo produtivo, sobretudo ao modelo predatório extrativista orquestrado pela lógica da governamentalidade neoliberal (Dardot; Laval, 2016).

O debate sobre o Antropoceno tem iluminado essas discussões em suas múltiplas direções. A centralidade das ações humanas enquanto forças de transformação global tem sido alvo de críticas sobre a relação entre humanos e a natureza solidificadas no antropocentrismo (Solón, 2017). O Antropoceno enquanto “conceito-diagnóstico” tem servido à crítica do paradigma cultural da modernidade e as formas de expansão do capital (Svampa, 2018). Os processos de urbanização e industrialização têm sido considerados marcos impulsionadores da dinâmica de exploração predatória da natureza e o desenvolvimento tecnológico tem contribuído acentuadamente para a reprodução dessa lógica de subjugação da natureza pelos humanos.

A centralidade da circulação no regime contemporâneo do capitalismo tem alinhado o Estado e suas políticas e práticas ao imperativo econômico em grande medida a serviço do mercado. Historicamente, a circulação de pessoas, coisas, mercadorias, insumos, sempre esteve conjugada aos discursos políticos sobre processos de urbanização, em suma, à produção de uma cidade moderna e sua contribuição ao crescimento econômico. Nesse projeto, a produção de uma imagem da cidade atrativa para investimentos industriais passa também pela capacidade de escoamento da produção e recebimento de insumos.

A relação entre modernização e mobilidade no caso brasileiro fortemente esteve sempre ligada às obras de infraestruturas viárias. O domínio do petróleo sobre a matriz energética em alcance mundial contribuiu ao longo do tempo para o fortalecimento da

relação entre a ideologia do desenvolvimento e progresso com um olhar sobre a mobilidade urbana sob domínio dos automóveis, o que tem representado um entrave para o processo de descarbonização no que tange ao setor de transportes no Brasil e no mundo.

As grandes obras rodoviárias intensificaram-se juntamente com o processo de urbanização e industrialização nacional, em paralelo com o crescimento do sucateamento do transporte ferroviário. No final dos anos 1920, o então presidente Washington Luís em sua célebre frase “governar é abrir estradas” antecipa o que seria a relação do Estado brasileiro com grandes obras infraestruturais de mobilidade e o fortalecimento embrionário do que se conhece por rodoviarismo. A ideia de integrar e povoar as regiões mais longínquas do território nacional já não era nova, mas ganhou força política decisiva em direção em tornar as rodovias como principais meios de transitar pelo país. Marco histórico é a inauguração, em 1928, do primeiro trecho de rodovia asfaltada do país, a Rodovia Rio-Petrópolis, também conhecida por Rodovia Washington Luís, pertencente a atual BR-040.

Já no Brasil do pós-guerra, com toda bagagem sócio-histórica e ideológica do período, Juscelino Kubitschek com seu lema “cinquenta anos em cinco”, no final dos anos 1950, fomenta a indústria automobilística nacional e seu plano de transferência da capital do Rio de Janeiro para Brasília conta também com a inauguração de rodovias interligando as regiões do país e possibilitando seu acesso. Nesse modelo de desenvolvimento que alia modernidade à urbanização e industrialização, o caso de Belo Horizonte não foge à regra quanto às políticas urbanas de mobilidade. A cidade foi planejada para crescer de modo urbanizado nos limites da Avenida do Contorno, o que não demorou em colapsar em termos de ocupações desordenadas e de expansão urbana vinculada ao projeto de industrialização da capital, com reflexos mais tarde em seu processo de metropolização.

Uma das grandes obras para tentar desafogar o trânsito do centro da cidade e atender ao processo de industrialização da RMBH foi o Anel Rodoviário inaugurado em 1963, na gestão do governador Magalhães Pinto, tendo como objetivo principal o tráfego de cargas pesadas. Com aproximadamente vinte e sete quilômetros de extensão a via conecta a BR-262 e a BR-381 com a BR-040 e a BR-356, consolidando um corredor que liga a antiga capital nacional à Brasília, sem passar pelo centro de Belo

Horizonte. A obsolescência e as deficiências não previstas da obra não contiveram ocupações desordenadas em suas margens, além dos altos índices de acidentes, sem falar na transformação da via em apenas mais uma alternativa de acesso às diversas regiões da cidade e não apenas uma rodovia para saída rápida para o interior do estado.

A discussão sobre planejamento urbano e políticas públicas de mobilidade está diretamente relacionada ao sistema energético dominante, e, sobretudo, na percepção política, econômica e cultural que cada sociedade possui sobre energia (Bertinat, 2016). Com o fortalecimento do neoliberalismo onde há uma penetração da racionalidade utilitária em todas as esferas da vida, basicamente com a eliminação da separação entre política, economia e sociedade, essa percepção passa a ser orientada por uma racionalidade sócio-política articulada ao processo de globalização e de crescimento do domínio do capitalismo financeiro, (Dardot; Laval, 2016).

A produção de um marketing sobre a cidade para a atração de investimentos passa por essa lógica que contempla medidas estatais favoráveis a privatizações, incentivos fiscais e uma intensificação da desregulamentação da economia, em um processo contemporâneo do capitalismo e sua dimensão da internacionalização (Chesnais, 2002). No caso das grandes obras de mobilidade tem crescido o número de rodovias privatizadas, onde o Estado estabelece a concessão da gestão de trechos para empresas que dotam as vias com infraestruturas variadas, como o monitoramento por câmeras e rede de internet WIFI. Tudo isso tendo em vista a centralidade do regime de circulação de coisas, pessoas, commodities, mas também de informações e conectividade em tempo real para o funcionamento do capitalismo em sua dimensão informacional (Castells, 1999).

A urbanização das cidades tem seguido essa lógica e tem andado junto ao modelo neoextrativista de produção. No sul global, o capital em sua lógica depredadora tem expandido suas fronteiras, conjugando rentabilidade e destruição territorial, expulsando populações e produzindo o espaço urbano a seu serviço (Svampa, 2018). Nesse modelo de sociedade baseado no antropocentrismo que toma a natureza enquanto fonte, tudo é passível de extração e mercantilização, e a tecnologia tem sido desenvolvida em grande medida para esse controle (Solón, 2017).

O caso de Minas Gerais é emblemático para ilustrar como a lógica extrativista tem produzido o espaço urbano das cidades e contribuído de modo significativo para a

crise socioecológica em suas múltiplas facetas. A formação do Estado tem suas origens vinculadas à exploração de recursos minerários. A extração de minério contribuiu para o povoamento e surgimento de grandes cidades responsáveis pelo desenvolvimento da economia nacional e adensamento do interior do país, principalmente no que ficou conhecido como ciclo do ouro. Cidades como Ouro Preto, Mariana, Congonhas, São João Del Rei, entre outras, são representativas desse período e reconhecidas para além da questão econômica, por sua relevância na formação do estado nacional em termos culturais e identitários.

A mineração ainda continua em destaque nas atividades exportadoras do Estado, sendo este o maior produtor de minério de ferro do país – cerca de 60% da produção nacional (Centro de Estudos Avançados Quadrilátero Ferrífero, 2018) – e também com extração relevante de ouro, zinco, bauxita e manganês. A maior concentração dessa exploração se dá na região próxima de Belo Horizonte, conhecida por Quadrilátero Ferrífero, em uma extensão aproximada de sete mil quilômetros quadrados, englobando mais de vinte municípios.

Com o processo de expansão e consolidação do parque industrial da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), o Estado tem incentivado ao longo dos anos a implantação e aprovação de operações de diversas mineradoras na região, com destaque para as multinacionais Vale S.A com sede em Toronto; a sul-africana AngloGold Ashanti; o conglomerado britânico Anglo American; além da Gerdau Açominas, a Companhia Siderúrgica Nacional, e a Samarco, administrada pelos capitais da Vale S.A e da BHP Billiton. Juntamente com a extração de minério estão instaladas indústrias do ramo da metalurgia e da siderurgia com a produção de materiais refratários e forjaria de metais e aço.

O processo de licenciamento e liberação das operações das atividades minerárias sempre foi alvo de discussão de ambientalistas e da sociedade civil. O grande impacto socioambiental e a transformação da paisagem urbana desses municípios têm trazido consequências trágicas para a fauna e flora, para a imagem das serras que cortadas pelas cavas parecem grandes cascas, além da contaminação dos leitos dos rios por metais pesados, e impactos nas nascentes, afetando diretamente o abastecimento de água de grande parte da RMBH. Ademais, há uma grande preocupação quanto à segurança dos trabalhadores em atividade e no risco de doenças adquiridas pelo trabalho.

Toda essa lógica neoextrativista tem operado de acordo com o processo de desindustrialização dos países desenvolvidos e um movimento de realocação da produção industrial em países emergentes, com baixos custos salariais, pequena proteção quanto aos direitos trabalhistas, com a intensificação da desregulamentação e incentivos fiscais (Boltanski; Esquerre, 2016) em um processo que reproduz a subordinação dos países emergentes ao capitalismo financeiro global.

No entanto, os custos materializados dessa lógica predatória são desigualmente distribuídos entre os envolvidos. Países do sul global sofrem os maiores danos nesse padrão de produção de injustiças ambientais, seja em termos econômicos, sociais, geracionais, étnicos e de gênero (Svampa, 2018). O Estado enquanto ente capaz de orquestrar respostas coletivas aos problemas ambientais (Bäckstrand; Kronsell, 2015) fruto dessa lógica, ao contrário, tem operado em seus moldes. Multiplicam-se conflitos territoriais relacionados aos grandes projetos de desenvolvimento, às grandes obras públicas e à pauta do crescimento econômico. Desse modo o Estado segue potencializando a produção de grandes catástrofes/crimes ambientais legitimadas e veiculadas na gestão pública como espécies de profecias apocalípticas (Svampa, 2018).

No caso de Minas Gerais, em um passado muito recente, em um intervalo menor do que quatro anos a atividade minerária assassinou centenas de pessoas, além de provocar danos para outras milhares, extrapolando os limites geográfico do Estado e afetando a vida cotidiana até os dias atuais de milhares de famílias. Em novembro de 2015 foram mortas 19 pessoas e devastadas a vida de dezenas de famílias, com o rompimento da barragem de rejeitos de Fundão, localizada no distrito de Bento Rodrigues, em Mariana. A comunidade foi completamente tomada pela lama de rejeitos, com danos materiais incalculáveis. Boa parte da população ficou desempregada, desabrigada e ainda vive na incerteza da possibilidade de novos vazamentos e/ou rompimentos de barragens.

O crime cometido pela mineradora Samarco derramou aproximadamente 62 milhões de metros cúbicos de rejeito de minério que desaguou na bacia do Rio Doce atingindo cerca de duzentos e trinta municípios nos estados de Minas e Espírito Santo. Foram atingidas comunidades tradicionais, quilombolas, ribeirinhas, indígenas, que sofreram impactos em seu modo de vida. O abastecimento de água dependente da Bacia do Rio Doce foi completamente impactado, além dos impactos no ecossistema marinho

e em toda fauna e flora, que vão durar por dezenas de anos. Mesmo depois de passados sete anos da tragédia o ocorrido ainda é conhecido pela impunidade e tem ganhado repercussão internacional, tendo o Tribunal de Apelação de Londres acatado um pedido para julgar o crime, uma vez que parte do capital da BHP Billinton tem origem na Inglaterra.

Mesmo após a tragédia de Mariana segue-se um desmantelamento das regulações sobre a atividade minerária em nível estadual e nacional, como nos aponta Zhouri (2019). Na ALMG foram aprovadas medidas para tornar o licenciamento ambiental mais célere, enquanto em 2016 o Senado Federal aprova uma ementa com conteúdo semelhante. Ademais, em 2017 é lançado o Programa de Revitalização Mineral Brasileira e cria-se a Agência Nacional da Mineração, com a revisão das jurisdições sobre a Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), buscando o aquecimento do setor. Como salienta a autora, essas medidas e o fortalecimento da aliança entre o Estado e os setores do agronegócio e da mineração contribuem para o acirramento dos conflitos territoriais e o aumento da violência e criminalização de atores sociais importantes para frear a lógica do extrativismo, como os movimentos sociais, as comunidades atingidas, pesquisadores, etc.

Com a eleição de Bolsonaro e sua política negacionista a escalada de violência e violação de direitos dos povos indígenas e comunidades tradicionais se acentuam, com o próprio governo desmoralizando instituições como o IBAMA², o desmatamento da Amazônia e do Cerrado atingindo números recordes, e sendo o próprio ministro do meio ambiente Ricardo Salles³ acusado de envolvimento com o tráfico internacional de madeiras.

Pouco tempo depois da tragédia de Mariana, menos de quatro anos, em janeiro de 2019 o rompimento da barragem de Córrego do Feijão em Brumadinho matou duzentos e setenta pessoas deixando ainda três desaparecidas. Toda a Bacia do Rio Paraopeba foi atingida colocando em risco o abastecimento hídrico de parte da RMBH. A mineradora Vale S.A foi a responsável pela tragédia anunciada juntamente com a

² Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

³ Já como secretário de meio ambiente no governo estadual de Geraldo Alckmin havia sido acusado de improbidade administrativa pelo favorecimento de empresas mineradoras. É também conhecido pela frase “passar a boiada” em referência a defesa da flexibilização da legislação de preservação ambiental quando a atenção da sociedade civil e da imprensa se voltava à pandemia da Covid-19.

empresa alemã de consultoria Tüv Süd que emitiu declarações de estabilidade da barragem que permitiram a continuação das atividades mesmo com o nível de segurança abaixo do recomendado por padrões internacionais.

O Estado estabeleceu um acordo de R\$ 37,6 bilhões com a Vale S.A sendo desembolsado pela mineradora até janeiro deste ano aproximadamente R\$ 23,6 bilhões. Contudo, além do sentimento de impunidade as famílias ainda contam com a angústia e a incerteza de poder enterrar os corpos ainda não encontrados, o que mantém trabalhos de buscas até os dias atuais.

Em outro caso recente, somente cinco meses após o crime cometido em Brumadinho, a mineradora Vale S.A emitiu alerta de possível rompimento de outra barragem de rejeitos na região do Quadrilátero Ferrífero, agora a mina do Gongo Soco, localizada em Barão de Cocais. Aproximadamente quatrocentas pessoas que viviam em quatro comunidades foram evacuadas e atualmente vivem com a incerteza do rompimento e o sonho da volta para casa.

Nesse cenário, estão sendo processados inúmeros conflitos territoriais disputando a produção da paisagem metropolitana mineira. Não diferente do Brasil, a RMBH tem sua formação na materialização das desigualdades no espaço urbano. Logo, o impacto do modelo de desenvolvimento neoextrativista reflete no processo de segregação socioespacial. Os mais impactados são as populações que vivem em regiões periféricas, em grande medida parcelas da população pobre e negra, que sofre com a precariedade quanto aos serviços públicos, incluindo as comunidades tradicionais, quilombolas, indígenas e ribeirinhas.

As cidades têm sido construídas no processamento desse modelo excludente, com alto grau de crescimento urbano desordenado impulsionado pelas grandes obras de infraestrutura urbana, políticas habitacionais pouco funcionais à população, mas altamente rentáveis ao mercado imobiliário, tudo isso contribuindo ao fortalecimento das (i) mobilidades e seus impactos desiguais, a grande distância dos postos de emprego e dos centros, o crescimento da poluição ambiental e o alto índice de emissão de carbono. Uma espécie de descompasso entre a política social e ambiental (Cohen, 2017).

Ainda nesse cenário recente, o governo do Estado de Minas Gerais tem empreendido esforços para levar em frente outra grande obra de infraestrutura de

mobilidade, o chamado Rodoanel. A política urbana de criação de anéis viários como alternativa de modernização em benefício da mobilidade já não suporta o tráfego da RMBH na figura do Anel Rodoviário inaugurado lá na década de 1960. A proposta do Estado é desafogar o tráfego de cargas pesadas em outro anel mais amplo cortando cerca de dez municípios.

Em dezembro do ano passado a homologação da licitação do projeto do Rodoanel foi anunciada pelo governo do Estado. A empresa italiana INC S.P.A. arrematou a concessão da rodovia por um período de trinta anos e passa a comandar a obra e a negociação do processo com os municípios envolvidos⁴. Os recursos financeiros alocados na obra são oriundos do acordo feito com a mineradora Vale S.A pelo crime cometido com o rompimento da barragem de rejeitos em Brumadinho, cerca de R\$ 3,07 bilhões. O grupo italiano INC S.P.A. ainda ficou responsável por investir aproximadamente R\$ 2 bilhões.

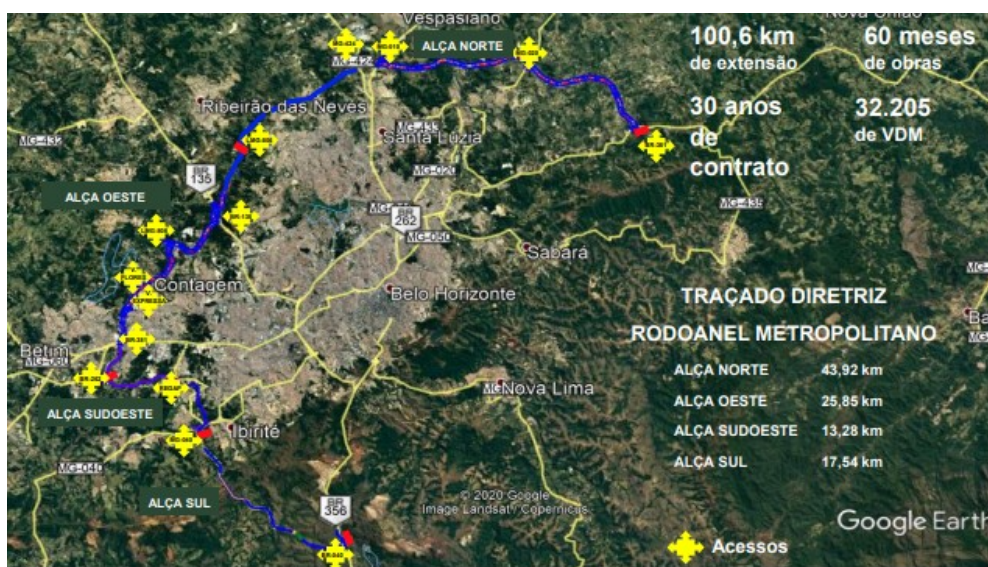


Figura 1: Traçado do Rodoanel.
Fonte: Agência Minas (2022)

⁴ Com o início das obras previsto para 2024, os cem quilômetros de malha rodoviária composta por quatro alças (norte, oeste, sudoeste e sul) irão atravessar dez municípios da RMBH além de Santa Luzia: Belo Horizonte, Betim, Contagem, Ibité, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves, Sabará, São José da Lapa e Vespasiano.

Com a proposta de ser um “corredor logístico eficiente, capaz de conectar importantes regiões do país, fornecendo segurança e fluidez ao tráfego comercial” (Minas Gerais, 2018), a obra é considerada a maior Parceria Público-Privada pelo Estado, e tem sido planejada e discutida sob os moldes dos grandes incentivos fiscais, da desregulamentação e da privatização (Chesnais, 2002).

Enquanto boa parte dos lucros é destinada aos países do norte-global, cotidianamente os impactos imediatos da crise socioecológica produzidos pela mineração atingem em grande medida territórios periféricos e comunidades tradicionais. No projeto atual da obra populações serão removidas, núcleos urbanos serão cortados, represas e nascentes serão afetadas com grande impacto na recarga e abastecimento hídrico de grande parte da RMBH. Sítios arqueológicos, grutas e cavernas correm risco de serem demolidas, além de comunidades tradicionais sofrerem com consequências em relação ao seu modo de vida, com a especulação imobiliária e com o crescimento de loteamentos irregulares. Todos esses danos desconsiderados pela narrativa do crescimento econômico e da modernização da malha rodoviária, aliada à atividade predatória extrativista da mineração, principal financiadora e beneficiária direta da obra.

Nessa arena de disputas as resistências têm evidenciado sujeitos políticos que tem se valido dos mais variados instrumentos na defesa de direitos. Comunidades quilombolas, ribeirinhas, indígenas, tem se juntado as universidades e movimentos de envergadura metropolitana, como o de atingidos por barragens, de ambientalistas em defesa das serras, mananciais e da biodiversidade, o que tem demonstrado a importância de articulações mais amplas na luta política recente (Bringel, 2021).

A luta pelo território tem reposicionado os sujeitos na política em um debate envolvendo o trânsito entre as escalas local-global em torno do combate ao imperativo econômico e à lógica neoextrativista. Interesses distintos estão sendo articulados em prol do combate ao projeto político sob domínio do capital da mineração. Nesses conflitos de produção da cidade em processamento o direito à cidade tem sido alinhado à justiça socioambiental (Cohen, 2017) e o que está em jogo são projetos de futuro, que passam por como e quem o Estado é pensado e conduzido, e sua responsabilização no projeto de sociedade que tem sido levado a cabo e contribuído para a atual crise socioecológica (Escobar, 2017).

A seguir, apresento o caso empírico da comunidade quilombola de Pinhões, que nessa disputa pela produção do espaço metropolitano tem vinculado a luta territorial com a defesa da memória e da identidade coletiva, utilizando como instrumento a patrimonialização de um bem imóvel. Nesse caso, como uma luta localizada, a comunidade enquanto sujeito político tem se aliado a outras lutas metropolitanas em uníssono contra o projeto neoextrativista minerário materializado no que tem sido chamado de “Rodominério”. Lutando por direito à cidade tem se construído uma defesa ampla contrária ao projeto político produtor de crises sociais, culturais, ecológicas e sanitárias.

“Na hora que você estiver vendo o patrimônio você vai ver os caminhões passando”: o Quilombo de Pinhões e a luta pelo “território sagrado”

“Negra Mariama chama pra cantar! / Que Deus uniu os fracos pra se libertar. / E derrubou dos tronos os latifundiários, / Que escravizavam pra se regalar”. (Maria Cecília Domezi / Pastoral Afro).

Foi entoando esse canto que a comunidade quilombola de Pinhões iniciou no último 02 de novembro o ritual da missa de finados celebrada há mais de trinta anos no cemitério onde estão enterrados aproximadamente trinta negros escravizados da comunidade. O estandarte escrito “Quilombo de Pinhões” conduzia membros da comunidade em direção ao cruzeiro centralizado no cemitério saldando a memória de luta de seus ancestrais entregando oferendas produzidas ali mesmo e colando na cruz o nome de homens e mulheres escravizados ali enterrados e os senhores responsáveis pela vida violenta.



Figura 2: Cruzeiro do Cemitério dos Escravizados.
Fonte: Autoria própria (2023).

A celebração da memória ao relembrar a trajetória de opressão sofrida pela população negra e sua resistência reforça a identidade coletiva da comunidade e seu compromisso em resistir ao racismo nos dias atuais. Nesse sentido, o cemitério dos escravizados é central na luta pelo território ao cruzar temporalidades de resistência. E os rituais - a missa de finados, mas também outros cultos ali realizados por religiões de matriz africana – são formas de viver o território e construir uma “gramática da resistência” (Zhour, 2019).

Para além da comunidade a missa de finados reúne visitantes, autoridades políticas e aliados em defesa da luta territorial, ambiental e do patrimônio. Esse ano havia lugar especial para o secretário municipal de cultura e turismo e membros do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural (COMPAC), além da presença da Pastoral Afro estadual conduzindo a celebração, pesquisadores⁵ e jornalistas⁶.

Ao final da celebração dois comunicados de grande relevância para a comunidade foram feitos. O primeiro foi dado por Dona Celeste⁷, Rainha Perpétua do Reinado da Festa de Nossa Senhora do Rosário, saudando a comunidade pela criação de sua própria Pastoral Afro. A segunda fala foi proferida por um membro do Movimento Negro Unificado de Minas Gerais conclamando a todos a se aliar na resistência contra o Rodominério em defesa do território, das tradições, da sacralidade do lugar, e, sobretudo, em defesa da história do povo negro. Essa segunda fala é representativa para a criação de um “nós” que ultrapassa a comunidade, mas que busca formar alianças para um objetivo, resistir à obra do Rodoanel.

Nós estamos a cada dia que passa difundindo a necessidade de preservar esse espaço, mas a gente sabe que as minerações continuam com a política de apagar nossa história. E esse espaço aqui a gente conclama a todos a somar conosco, a interagir, saber, buscar informação, pois esse espaço corre risco com a obra do Rodominério. Muita força, muita luta pra nós! (Trecho de fala de membro representante do Movimento Negro Unificado. Novembro, 2023).

A formação da comunidade de Pinhões remete ao início do século XVIII onde naquele tempo localizava-se entre os limites territoriais das sesmarias de Macaúbas e de Bicas. O limite entre as sesmarias era praticamente estabelecido por um ribeirão que desaguava perpendicularmente no rio das Velhas. Próximo à margem direita do ribeirão localiza-se hoje o atual Convento de Macaúbas⁸. Ao lado esquerdo do ribeirão, estabeleceu-se o povoamento de escravizados enviados para proteger

⁵ A comunidade já vem participando de trabalhos de outros pesquisadores. Um desses trabalhos é a “Mostra Quilombo Pinhões”, um site que surge como desdobramento de um livro de autoria coletiva denominado “Pinhões: histórias e sabedorias do Quilombo”, publicado em 2018.

⁶ A última missa de finados se desdobrou em matéria do Jornal Estado de Minas. Disponível em: <https://www.em.com.br/gerais/2023/11/6411526-cemiterio-em-santa-luzia-tem-missa-pela-alma-dos-escravizados.html>

⁷ Nesse texto os interlocutores são apresentados com nomes fictícios.

⁸ Instituição de recolhimento de meninas fundada no início do século XVIII na época de grande prestígio em Minas Gerais. Reconhecida por receber filhas da elite mineira, entre elas as de Chica da Silva.

as fronteiras da sesmaria de possíveis invasões, uma vez que a sesmaria de Macaúbas passou por um período de repartições. Ainda hoje a paisagem da comunidade é demarcada pela memória da fronteira entre Bicas e Macaúbas, embora as divisões políticas e geográficas não considerem essas demarcações, o que representa um pertencimento ao território ligado ainda à identidade de “guardiões do lugar”.

Foi também no século XVIII que o então dono da sesmaria de Bicas criou o cemitério privado, para a realização de enterros de escravizados, negros alforriados, e seus descendentes ligados à sesmaria. Além da questão sanitária o cemitério era lugar de realização de cerimônias e cultos fúnebres e religiosos por parte desta população. Somente em 2008 o cemitério dos escravizados foi tombado como patrimônio histórico de Santa Luzia pelo COMPAC a pedido da família herdeira das terras.

O processo de patrimonialização do cemitério dos escravos tem sido utilizado como instrumento de resistência pela comunidade de Pinhões e como argumento de movimentos sociais contra o “Rodominério”. O traçado original do projeto da rodovia cortava o cemitério ao meio e o tombamento foi o que garantiu um afastamento de apenas duzentos metros do traçado da via no projeto atual.

O dossiê de tombamento enquanto instrumento de luta política demonstra como o patrimônio histórico tem papel fundamental para o fortalecimento do reconhecimento da comunidade quanto à sua memória e identidade coletiva, na consolidação das resistências frente às políticas estatais (Coulomb, 2008) que atravessam o tempo e moldam a paisagem citadina, seja no passado escravista e agora contra o projeto político neoliberal. O engajamento da comunidade de Pinhões contra o projeto político do Rodoanel está ancorado na importância sócio-histórica e cultural do território e sua ligação com a memória e identidade de seu povo, em suas resistências, modos de vida, sua ancestralidade, seus festejos, como o congado e candombe, e seu enraizamento específico quanto à vida urbana.

Membros do movimento Salve Santa Luzia⁹ e alguns do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Santa Luzia estão discutindo e elaborando propostas a fim de pleitear o tombamento da missa de finados como patrimônio histórico imaterial, como

⁹ Grupo composto por moradores da cidade e alguns especialistas que participam de discussões em diversas pautas sobre Santa Luzia. Surge no debate sobre as dinâmicas urbanas e projetos de aprovação de construção de empreendimentos imobiliários de grande impacto para o município.

mais um instrumento para a proteção do território. Contudo, o processo de tombamento da missa e a preservação do cemitério dos escravizados pelo poder público encaram como resistência a própria gestão municipal que é favorável às obras do Rodoanel e, portanto, não destina recursos para a manutenção do patrimônio que tem deteriorado contando apenas com a manutenção da comunidade e de movimentos sociais. Exemplo disso é o recente desabamento de parte do muro que circunda o cemitério feito no estilo “cantaria e junta seca” (Santa Luzia, 2009), sendo reformado com a ajuda da comunidade, de apoiadores e de proprietários da fazenda onde está localizado.

A comunidade de Pinhões tem sido ameaçada por outras frentes que disputam o território e que se relacionam também com a obra do Rodoanel. Há uma proposta em tramitação para a aprovação do início de obras de um condomínio próximo ao cemitério descaracterizando a região que hoje tem grande valor para o patrimônio histórico e cultural, mas possui relevância quanto à preservação ambiental, por se tratar de uma área com elevada presença de macaúbas¹⁰ e de resquícios de mata atlântica. Embora o município tenha aprovado as licenças para a construção do condomínio, o COMPAC tem barrado as obras.

Em outubro deste ano a prefeitura aprovou via decreto a desapropriação de áreas para a construção desses empreendimentos e desde então membros do movimento Salve Santa Luzia, do Movimento Negro Unificado e parte do COMPAC tem argumentado em defesa do “território sagrado” como uma luta também contra o racismo e aos cultos de religiões de matriz africana.

Por isso vem aqui o nosso protesto, a nossa indignação, com essa desapropriação com esse objetivo, e até com o silêncio com nós povos tradicionais interessados com a preservação daquilo que nos pertence. Nós queremos que esse vídeo chegue às autoridades competentes, chegue ao Ministério da Cultura, chegue à Fundação Palmares, chegue ao IPHAN, em todas as autoridades competentes, ao presidente da república, para que nossos direitos coletivos, de povos e comunidades tradicionais, de religiões de matriz africana, eles sejam respeitados, porque isso aqui tudo tem uma história de opressão que gerou uma dívida impagável que a gente está lutando para as reparações. A nossa luta é justa, a nossa luta é honesta, a gente só quer que os nossos direitos sejam respeitados e que esse território sagrado seja respeitado. (Trecho de fala de um dos integrantes do Movimento Negro Unificado e do Movimento Salve Santa Luzia em vídeo divulgado condenando o Decreto Municipal. Outubro de 2023).

¹⁰ Palmeira nativa.

A comunidade de Pinhões na resistência contra o Rodominério e a especulação imobiliária tem buscado articular alianças com movimentos de outras frentes, em âmbito metropolitano, estadual e nacional, construindo pautas de reivindicação. Nesse sentido, tem se construído uma plataforma de resistência contra a produção de uma cidade menos desigual e racista, ancorada na defesa do patrimônio histórico e cultural tendo a luta territorial quilombola como uma luta por direitos humanos e pela preservação ambiental. Por essa plataforma já foi apresentado como ameaça o projeto do Rodominério em encontros com o Ministro dos Direitos Humanos, Silvio de Almeida, a Ministra da Cultura, Margareth Menezes, o presidente da Fundação Cultural Palmares, João Jorge Rodrigues e a Ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara.

Na construção dessas alianças populações já atingidas pelos impactos da mineração têm somado esforços junto às outras que correm risco de serem afetadas. O Movimento de Atingidos por Barragens – MAB tem sido uma voz importante contra a lógica neoextrativista minerária e tem se aliado às comunidades evidenciando a centralidade do território para a disputa de uma plataforma política, social e ambiental mais ampla, onde o capital não seja dominante sobre a dignidade da vida humana.

Ademais, várias frentes estão articuladas contra o projeto político predatório que conduz a proposta do Rodominério. Movimentos como em defesa da Serra da Calçada, do Rola Moça e da Moeda, de sua fauna, flora, mas também dos sítios arqueológicos; o projeto Manuelzão em defesa da biodiversidade e do abastecimento hídrico metropolitano; assim como as comunidades tradicionais e indígenas têm sido apoiadas pela Comissão Pastoral da Terra – CPT, e movimentos locais de resistência a projetos urbanísticos de grande impacto.

Em torno da luta territorial Pinhões tem se aliado a uma rede de movimentos, com frentes distintas, onde os interesses se conjugam, conflitam, mas buscam uma convergência. Assim se tece uma rede de relações pautada na identificação entre sujeitos políticos distintos com atuação em múltiplos espaços, ao invés da constituição de um movimento com identidade política estável (Bringel, 2021).

Desse modo, a luta pelo território travada por Pinhões nos ajuda a refletir sobre as comunidades tradicionais enquanto sujeitos políticos potentes frente ao questionamento das bases nas quais a sociedade moderna tem sido erguida – o racismo

e o capitalismo – sem o qual não são possíveis alternativas frente à atual crise ecológica e social (Escobar, 2017).

A luta contra o racismo materializado nas dinâmicas de segregação urbana por meio de obras públicas de mobilidade alia a luta por memória, identidade e ancestralidade ao direito à cidade, o que em termos empíricos representa a centralidade do questionamento do atual modelo de circulação e da desfossilização para o debate das transições socioecológicas (Bertinat, 2016).

Em última instância, a possibilidade de pensar em outros termos a relação humana com a natureza (Solón, 2017) passa pela luta política sobre a produção do espaço, em uma crítica às políticas e práticas estatais e ao modelo de sociedade neoextrativista de reprodução do capital (Svampa, 2018). Assim, o conflito entre o projeto do Rodoanel e a comunidade de Pinhões é representativo para pensar que a produção do espaço de modo menos desigual passa pela crítica ao modelo de mobilidade urbana que reproduz desigualdades, injustiças ambientais e ferimentos aos direitos humanos de uma parcela da população ainda marginalizada em relação às políticas públicas.

Considerações Finais

O debate sobre o antropoceno e alternativas de enfrentamento da crise socioecológica contemporânea passa pela crítica ao atual modelo de produção e suas bases sociais, e, sobretudo, pelo reconhecimento de sujeitos políticos capazes de alavancar transições socioecológicas. A relevância da luta territorial tem colocado enquanto sujeitos políticos potentes para pensar outro modelo de sociedade, comunidades historicamente marginalizadas e vitimadas pelo racismo ambiental.

Comunidades tradicionais, como quilombos rurais e urbanos, populações ribeirinhas, indígenas, entre outras, têm sofrido às maiores injustiças ambientais no que diz respeito às atividades predatórias realizadas pelo capital sob a ideologia do desenvolvimento. Nesse sentido, o território enquanto disputa e enraizamento dessas populações representa sua potencialidade no questionamento de pilares nos quais a sociedade tem se erguido – racismo, extrativismo, industrialismo, patriarcado - sem os quais não se questiona o modo de vida dominante e não se constrói discursos de transição (Escobar, 2017).

O caso de Pinhões e da rede de resistência construída contra o projeto do Rodoanel é representativo para pensar instrumentos e narrativas mobilizadas contra a política neoextrativista organizada pela lógica neoliberal. A luta pelo território, para além dos impactos socioambientais do projeto viário, é uma luta por identidade e memória, em última instância, uma luta contra o racismo, materializado em desigualdades urbanas na produção das cidades. O tombamento do cemitério dos escravizados tem sido colocado enquanto instrumento e mecanismo contrário ao apagamento de temporalidades e espacialidades de resistência que fundamentam a memória coletiva, demonstrando o potencial de violação de direitos humanos da obra.

Assim, a resistência articulada contra o projeto do “Rodominério” apresenta a crítica quanto ao desenho e implementação de políticas urbanas, sobretudo de mobilidade, enquanto reprodutoras do capital neoextrativista e das dinâmicas de segregação socioespacial na formação da paisagem cidadina. Em última instância, significa dizer que alternativas frente à atual crise socioecológica precisam estar articuladas à plataforma política em torno do direito à cidade (Cohen, 2017) e alinhadas à crítica sobre a ideologia do desenvolvimento e seu processamento na produção do espaço.

Referências

- BÄCKSTRAND, Karin; KRONSELL, Annica. 2015. **Rethinking the Green State: environmental governance towards climate and sustainability transitions**. New York: Routledge.
- BERTINAT, Pablo. 2016. “Transición energética justa. Pensando la democratización energética”. **Análisis**, no. (1): 1-20.
- BOLTANSKI, Luc; ESQUERRE, Arnaud. 2016. “L’économie de l’enrichissement et ses effets sociaux”. **Teoria Política**, vol. (6): 289-306.
- BRINGEL, Breno. 2021. “Estallidos de indignación, levantamientos de esperanza – Cambios en los sujetos y los sujetos del cambio”, in: BRINGEL, Breno; MARTÍNEZ, Alexandra; MUGGENTHALER, Ferdinand. **Desbordes: estallidos, sujetos y porvenires en América Latina**. Quito: Fundación Rosa Luxemburg.
- CASTELLS, Manuel. 1999. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra.

CENTRO DE ESTUDOS AVANÇADOS QUADRILÁTERO FERRÍFERO. 2018. “Quadrilátero Ferrífero”. **Quadrilátero Ferrífero 2050 [online]**. Disponível em: <https://qfe2050.ufop.br/news/novidades>

CHESNAIS, François. 2002. “A teoria do regime de acumulação financeirizado: conteúdo, alcance e interrogações”. **Economia e Sociedade**, vol. (11): 1-44.

COHEN, Daniel Aldana. 2017. “The Other Low-Carbon Protagonists: Poor People’s Movements and Climate Politics in São Paulo”, in: GREENBERG, Miriam; LEWIS, Penny. **The City is the Factory: New Solidarities and Spatial Strategies in an Urban age**. New York: Cornell University Press.

COULOMB, René. 2008. “Sustentabilidad de la centralidade urbana e histórica. Una reflexión desde el centro histórico de la Ciudad de México”. **Quivera**, vol. (10), no. 2: 29-49.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. 2016. **A nova razão do mundo** – ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo.

ESCOBAR, Arturo. 2017. “Diseño para las transiciones”. **Etnografías Contemporáneas**, no. 4: 32-63.

MINAS GERAIS. 2018. “Unidade de PPP. Concessões e Parcerias”. **Rodoanel [Online]**. Disponível em: <http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/projetos-em-estruturacao/rodoanel>

NEWELL, Peter. 2020. “The business of rapid transition”. **Wires Clim Change**, vol. (11): 1-14.

SANTA LUZIA. 2009. **Dossiê de Tombamento Cemitério dos Escravos**.

SOLÓN, Pablo. 2017. “Derechos de la Madre Tierra”, in: SÓLON, Pablo. **Alternativas Sistémicas** – Vivir bien, decrecimiento, comunes, ecofeminismo, derechos de la madre tierra y desglobalización. La Paz: Grafica Leal.

SVAMPA, Maristella. 2018. “El Antropoceno como diagnóstico y paradigma. Lecturas globales desde el Sur”. **Utopía e Praxis Latinoamericana**, vol. (24), no. 84: 1-30.

ZHOURI, Andréa. 2019. “Violência, memória, e novas gramáticas da resistência: o desastre da Samarco no Rio Doce”. **Repocs**, vol. (16), no. 32: 51-68.