Da autora de
*Holocausto brasileiro*
e *Todo dia*
*a mesma noite*

intrínseca

DANIELA ARBEX

# ARRASTADOS

OS BASTIDORES DO ROMPIMENTO DA BARRAGEM DE BRUMADINHO, O MAIOR DESASTRE HUMANITÁRIO DO BRASIL

intrínseca

DANIELA ARBEX

# ARRASTADOS

Os bastidores do rompimento da barragem de Brumadinho, o maior desastre humanitário do Brasil

Copyright © 2022 by Daniela Arbex

*Preparação*
Kathia Ferreira

*Revisão*
Eduardo Carneiro
Thaís Carvas

*Capa, projeto gráfico e diagramação*
Angelo Bottino

*Foto de capa*
Douglas Magno

*Checagem*
Rosana Agrella da Silveira

*Pesquisa de dados*
Marcelo Soares

*Lista de óbitos no verso da capa*
*atualizada em 11/11/2021 pelo site da Vale*

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

A694a
Arbex, Daniela, 1973-
Arrastados : os bastidores do rompimento da barragem de Brumadinho, o maior desastre humanitário do Brasil. / Daniela Arbex. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Intrínseca, 2022.
328 p. : il. ; 23 cm.

ISBN 978-65-5560-564-8

1. Barragens de rejeitos - Acidentes - Brumadinho (MG). 2. Desastres ambientais - Brumadinho (MG). 3. Barragens de rejeitos - Medidas de segurança - Brumadinho (MG). 4. Vítimas de desastres - Brumadinho (MG). 5. Companhia Vale do Rio Doce. I. Título.

21-74646 CDD: 363.7098151
CDU: 504.1(815.1)

Camila Donis Hartmann - Bibliotecária CRB-7/6472

[2022]
Todos os direitos desta edição reservados à
**Editora Intrínseca Ltda.**
Rua Marquês de São Vicente, 99, 6º andar
22451-041 — Gávea
Rio de Janeiro — RJ
Tel./Fax: (21) 3206-7400
www.intrinseca.com.br

# PREFÁCIO:
# LIVRO-MONUMENTO

Um novo livro de Daniela Arbex já seria notícia por si só. Entre nossas mais brilhantes repórteres investigativas, de independência única, ela não gasta palavra. Sua nova obra supera as melhores expectativas. Quando tal trabalho é apresentado como "livro-monumento", acredite, não há pretensão, há precisão. Trata-se do duplo papel que cumpre uma das maiores reportagens já realizadas no Brasil: memorial em narrativa, narrativa memorial, donde monumento.

Monumental é a história de *Arrastados*, tudo nela é épico, grandioso, em escala industrial. O sofrimento das pessoas, o número de mortos — o maior desastre humanitário do Brasil —, a maior operação de resgate da história. Não houve, no mundo, operação de resgate que durasse mais de mil dias. Já passamos desse marco. Das 270 vítimas, sete ainda estão desaparecidas. Os bombeiros de Minas Gerais continuam escavando à procura delas.

*Arrastados* foi o livro que mais custou a Daniela Arbex. Não apenas pela tragédia narrada. Daniela escreveu em meio aos horrores da versão brasileira da pandemia. Ela me confidenciou:

"Arrastados *talvez seja a obra que eu tenha parido com mais dor. Além do horror da história, perdi meu irmão de covid-19 durante o processo de escrita. Um menino lindo de 49 anos, produtor de cinema e TV, pai de três filhos. Enfim, 2021 foi um ano muito difícil para o mundo.*"

A partir de sua dor intransferível, Daniela Arbex expressou a dor de centenas, de milhares, acolheu o luto, celebrou os sobreviventes.

O livro tem mais de 200 personagens. Aqui está documentado, com precisão de detalhes, o que aconteceu naquele 25 de janeiro de 2019. O leitor se vê dentro da mina do Córrego do Feijão, às seis da manhã. No ônibus, viaja com trabalhadores da Vale para a zona rural de Brumadinho, os empregados vão cumprir o primeiro dos três turnos do dia. A mineração não para nunca.

O texto reverbera de acontecimentos: a partir de 12h28, quando a terra treme, todas as ações são (re)vividas em tempo real. A linha do tempo nos leva da primeira chamada de socorro recebida pelos bombeiros, às 12h38, até a decolagem da primeira aeronave, às 12h40, do Batalhão de Operações Aéreas, em Belo Horizonte. Dezesseis minutos depois, às 12h56, a primeira comandante feminina de helicóptero do Corpo de Bombeiros Militar do Brasil tem a visão da terra arrasada. Não vê os soterrados, a maior parte dos 314 funcionários que trabalhavam na mina, no instante em que mais de dez milhões de metros cúbicos de rejeitos da B1 vazaram, atingindo os funcionários com uma onda de 18 metros de altura, a 108 quilômetros por hora. Depois de destruir a mina, a lama seguiu seu curso, avançou sobre as casas da comunidade do Córrego do Feijão, atingiu a pousada Nova Estância, a mais badalada da região, onde já se hospedou o cantor Caetano Veloso.

O leitor sente gosto de terra, vive a angústia das pessoas que foram por ela engolidas e acabaram cuspidas do tsunami de lama. Gente que acorda com ferimentos graves no meio do nada, sem ideia se sairá viva do mar de destroços.

Sentimos arder o sal das lágrimas das mulheres que perderam seus filhos e maridos, engolidos pelo barro, tra-

balhadores, turistas, homens que perderam seus amores e sua casa. Da vida anterior, restou-lhes a roupa do corpo. Só. Nada mais. Nem fotografias.

Se a Vale se notabilizou por lucrar, a despeito da tragédia — mesmo depois de Brumadinho, em agosto de 2021 tornou-se a empresa com maior valor de mercado do Brasil —, os bombeiros e os legistas do IML se eternizaram pelo heroísmo feito de empatia. Se o rompimento da "B1" arrastou tudo pela frente, mudando até o solo de lugar, o terror ganhou novas feições no IML. O minério que cobria os corpos era tão denso que impediu radiografias. O filme de raio X ficou velado. Só depois de lavados os cadáveres, os legistas descobriram que, ao serem arrastadas, as vítimas tinham perdido a pele que lhes dava cor. Assim, o preto, o pardo e o branco desapareceram. Todos os corpos, do operário ao diretor, tinham a mesma coloração.

*"Difícil não pensar no simbolismo da imagem com a qual se depararam. Em um mundo com tanto racismo estrutural e toda espécie de preconceito imposto pela cultura da branquitude, as vítimas de Brumadinho estavam todas iguais. Elas exibiam a cor branca revelada pelo subcutâneo, já que a pele sofrera abrasão."*

*Arrastados* prova que a Vale sabia, meses antes, que não haveria tempo, pouquíssima chance de fuga para quem estivesse a menos de dois quilômetros de distância da barragem — onde estava toda a área administrativa. Foi uma tragédia anunciada. Numa situação de ruptura hipotética, analisada no Plano de Ação de Emergência Para Barragens de Mineração (PAEBM), até o número de mortos já tinha sido calculado — cerca de 200. Além disso, a barragem dava sinais de instabilidade desde 2017.

Entre os quatro mil bombeiros de Minas que atuaram no palco da devastação, havia 400 mulheres. É pelo olhar delas que somos mergulhados no inominável. Também pela mirada de homens que se transformaram frente ao inimaginável. De janeiro de 2019 até agora, 950 segmentos corpóreos foram identificados. Houve casos de os bombeiros encontrarem 15 partes de uma mesma vítima. Duzentos fragmentos de restos mortais ainda são mantidos

nos frigoríficos do IML — os parentes dos mortos se recusam a enterrar só pedaços de seus filhos, maridos, pais.

Brumadinho nunca mais? É a pergunta que Daniela Arbex nos faz, ao final da leitura. O slogan, usado pelo presidente da Vale depois do desastre de Mariana, não passou disso, slogan. O caos pode se repetir. De acordo com o Relatório de Segurança de Barragens de 2020, que reúne os dados mais recentes sobre o assunto no Brasil, há 122 barragens em situação crítica, em 23 estados. Isso quer dizer que se a mineração não mudar — e também suas práticas arcaicas de poder —, não haverá lugar seguro para ninguém.

Com a recente federalização do processo criminal, a ação deixou a Justiça Estadual e seguiu para a Justiça Federal, os 16 investigados deixaram de ser réus. O que significa que podem vir a ser denunciados novamente, mas que ganharam tempo também, procrastinado o andamento judicial.

Em *Arrastados*, aprendemos que a morte é avermelhada.



Apesar da cor cinza, o minério tem traços vermelhos, é a presença da hematita. Por isso, misturado à água, oxida, enferruja, muda de cor, ganha consistência de lama. Lama vermelha.

**PEDRO BIAL**

1.

# NO TERRITÓRIO BILIONÁRIO DAS MINAS

MG
Belo Horizonte
Brumadinho
PDE Norte
Cava CFJ
MINA DO CÓRREGO DO FEIJÃO
ICLD
RPPN Jequitiba
PDE Menezes
Barragem VI
Barragem I
ITM CFJ
Pera Ferroviária
área atingida pelos rejeitos
N
300m

O ônibus verde e branco desceu a rua Itaguá com 10 minutos de atraso. Todos os dias, o veículo da companhia Rio Negro, especializada em fretamento, fazia uma espécie de romaria para apanhar passageiros em Brumadinho, cidade de Minas Gerais de apenas 40 mil habitantes, mas com o dobro da área da capital, Belo Horizonte. A viagem começava antes do nascer do sol no distrito de Conceição de Itaguá. De lá, o ônibus seguia para o bairro Grajaú, onde o técnico de mina Gleison Welbert Pereira, 41 anos, já o esperava. Como não usava relógio de pulso, ele dava espiadinhas na tela do celular para conferir o horário. Eram 6 horas. Apertou nervosamente os lábios, preocupado com o turno de trabalho que se iniciaria às 7 horas na Mina de Jangada. Controlada por uma das maiores empresas de mineração do mundo, a Vale S.A., a mina operava 24 horas por dia nos sete dias da semana. Como em toda sexta-feira, era preciso deixar tudo organizado o quanto antes para as operações de fim de semana. Na calçada da Itaguá, Gleison repassava, mentalmente, o planejamento daquele 25 de janeiro de 2019 quando avistou o veículo.

Ao embarcar, o funcionário da multinacional cumprimentou o motorista, encostou o crachá no leitor magnético e caminhou até a penúltima poltrona, a de número 39. Ajeitou-se ao lado da janela, como de costume. Graduado em Administração de Empresas, ele tinha as próprias teorias quando o assunto era segurança. Por isso, nunca se sentava na mesma fileira do condutor. Achava que, em caso de acidente, as chances de sobrevivência seriam maiores se estivesse no lado oposto.

Do Grajaú, o ônibus se dirigiu para o bairro São Sebastião, onde pegou a supervisora de mina Cristiane Antunes Campos, de 34 anos. Sentada na poltrona do corredor, ela viajou ao lado de Gleison. Ainda em Brumadinho, o veículo passou pelo Centro e pela região do Canto do Rio, até chegar ao Fecho do Funil. Na entrada do município de Mário Campos, Gleison se lembrou de encomendar pastéis da padaria da reta, que ficava perto do ponto onde o técnico em manutenção Diego Marinho, 36 anos, seria apanhado. Apressou-se em organizar os pedidos.



— Gente, quem quer pastel?

Oito pessoas levantaram o braço.

— Tem de quê? — perguntou Cristiane.

— Acho que os de sempre — respondeu Gleison.

— Vou querer o de carne — avisou Cristiane.

Definidos os sabores, Gleison ligou para Diego. A ideia era que o colega comprasse o lanche do grupo e fosse reembolsado por cada um ao entrar no ônibus. Antes de encerrar a ligação, o técnico de mina foi interrompido por Cristiane.

— Cancela o meu, porque acho que perdi meu dinheiro. Eu estava com uma nota de R$ 20.

— Imagina, Cris, eu tenho aqui e pago pra você — ofereceu Gleison.

— Tá bem. Na segunda-feira sou eu que vou pagar o seu — prometeu a supervisora de mina.

Pouco depois, Diego embarcou com os pastéis e o café quentinho. O cheiro do salgado logo invadiu o interior do ônibus. Após saborear a massa caseira fartamente recheada, Gleison checou na agenda do celular as reu-

niões marcadas para aquele dia e começou a responder às mensagens de WhatsApp. Quando terminou, olhou ao redor, surpreendendo-se com uma ausência.

— Cadê o Vagner Nascimento? — perguntou a Cristiane, referindo-se a um dos operadores de motoniveladora da Vale.

Ela não soube responder. Gleison se lembrou depois de que o amigo fora um dos funcionários escalados pela Vale para realizar, naquela manhã, o exame médico periódico exigido pela empresa. O prédio da medicina do trabalho, onde os exames eram feitos, ficava na área administrativa de outra mina da Vale, a do Córrego do Feijão, contígua à de Jangada. Apesar de unidas por uma pequena estrada, as duas minas se conectavam e as atividades em ambas eram complementares. "O Vagner deve ter ido de moto", pensou Gleison.

Pegando a MG-040, o ônibus finalmente estacionou em Sarzedo, última cidade do trajeto. Eram 7h10 quando alcançou a portaria da Mina de Jangada, a 42,6 quilômetros de Belo Horizonte. Antes do desembarque na rodoviária da mina, um segurança da empresa conferiu a identidade dos passageiros. Aproximando-se de Gleison, checou a foto no crachá verde, amarelo e branco que ele usava ao pescoço, preso a um cordão de tecido, e verificou o nome dele, apertando os olhos para enxergar as letras: "Gleison Pereira. Vale S.A. Matrícula 01798629." No verso do documento, impresso em PVC laminado, informava-se o tipo sanguíneo do empregado: O positivo.

Acostumado à rigidez das normas de prevenção de acidentes na Vale, Gleison carregava sempre com ele as Dez Regras de Ouro da companhia impressas em outro crachá. Elas estabeleciam, entre outras coisas, o uso obrigatório de equipamentos de segurança e a proibição de se comunicar por celular em áreas operacionais, escadas ou na travessia de ruas dentro das minas. O descumprimento de qualquer um dos itens da lista resultava em demissão sumária.

— Liberado — disse o segurança patrimonial.

Gleison agradeceu e desceu do veículo, enquanto o guarda repetia a operação com os outros passageiros. Casado,

pai de dois filhos, o homem de 41 anos, que passara metade deles trabalhando para uma das maiores produtoras de minério de ferro do mundo, sempre viu seu vínculo empregatício com a Vale como a maior oportunidade de sua vida. Por isso, a camisa verde do uniforme funcionava como uma segunda pele, imprimindo nele não apenas identidade, mas também a sensação de pertencimento. Carregava no peito uma marca cuidadosamente construída ao longo de décadas no país para ser associada a orgulho nacional.

Responsável pelo setor de perfuração das rochas, infraestrutura e desmonte, Gleison atuava tanto na Mina de Jangada quanto na do Córrego do Feijão. O minério de ferro extraído em Jangada era beneficiado em Feijão, onde 613 funcionários diretos se revezavam em três turnos. Eles trabalhavam para manter uma estrutura que vinha batendo recorde de produção. Juntas, as duas minas produziam mais de 11 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Em 2018, Feijão produzira, sozinha, 8,5 milhões de toneladas. Juntas, as seis mineradoras que operavam em Brumadinho, além da Vale, haviam exportado naquele ano 11,2 milhões de toneladas.



Em Brumadinho, a atividade mineradora movimentara, também apenas em 2018, US$ 529,5 milhões em exportações — aliás, quase 3% de todo o minério de ferro vendido por Minas Gerais para outros países naquele ano saíra das reservas minerais situadas dentro do município. Convertido pela média do câmbio do dólar, que na época era de R$ 3,87, o valor superava R$ 2 bilhões, algo em torno de 80% do Produto Interno Bruto (PIB) de Brumadinho. Os royalties da produção somaram R$ 35,6 milhões em arrecadação municipal, sendo que 25% desse valor foi pago pela Vale.

Após ser beneficiado em Feijão, o minério de ferro seguia para o Terminal de Carga Ferroviário da mina, onde era embarcado e levado para o porto de Tubarão, em Vitória, no Espírito Santo. De lá deixava o Brasil rumo a países diversos. Metade da produção ia para a China, cujo apetite em relação ao minério de Minas Gerais só crescia. O estado

estava no centro da mineração do mundo. Levando-se em conta toda a cadeia produtiva da mineração, o ferro representava 15% da economia de Minas Gerais, sendo a Vale, sozinha, responsável por praticamente a metade disso. Dos quase R$ 1 trilhão por ano que a economia bruta do estado movimentava — o valor representava a somatória de todas as riquezas geradas —, cerca de R$ 70 bilhões eram provenientes da cadeia de produção ligada à multinacional.

* * *

Tão logo desceu do ônibus que transportava até a Mina de Jangada os funcionários de Brumadinho e das cidades vizinhas, Gleison caminhou em direção ao mirante da mina a céu aberto. Junto com a Mina do Feijão, a área licenciada do empreendimento da Vale media 268 hectares, o equivalente a catorze estádios do Maracanã. Lá do alto, ele gostava de dar uma espiada nos bancos esculpidos na montanha. Cada um daqueles degraus tinha entre 10 e 20 metros de altura. Além do conjunto de estradas abertas em forma descendente, cujo desenho se assemelhava a um cone invertido — como a logomarca da Vale —, de lá ele também podia avistar as posições das máquinas na paisagem labiríntica.



Apesar de a jazida ser um mundo de terra, poeira e rocha, era fácil distinguir de longe os caminhões Caterpillar 777, com seus pneus de mais de 2 metros de altura. Para entrar em suas cabines, a 3 metros do solo, os operadores precisavam subir mais de treze degraus de escada. Um modelo zero desses caminhões conhecidos como "fora de estrada", capazes de transportar até 90 toneladas, podia sair por mais de R$ 5 milhões. E havia mais de uma dezena deles no território das duas minas.

A cadeia produtiva da mineração envolve, de fato, números estratosféricos. A meta traçada pela multinacional era ampliar, a partir de 2019, a capacidade de Jangada e de Feijão de 10,6 milhões para 17 milhões de toneladas de minério de ferro ao ano. Para tanto, no fim de 2018 a empresa já havia até conseguido, na Câmara de Atividades Minerárias do Conselho de Política Ambiental de Minas

Gerais, o deferimento de uma licença prévia para a continuidade das operações em Feijão por mais dez anos.

A pressão permanente pelo aumento das metas de produção exigia um forte controle emocional. “Precisamos fazer mais omeletes com menos ovos”, aconselhava Fabio Schvartsman, diretor-presidente da companhia durante treinamento virtual oferecido aos funcionários. Na prática, recaía sobre os ombros dos empregados a responsabilidade de entregar mais com menos.

* * *

Após deixar o mirante de Jangada e alcançar a supervisora Cristiane na área administrativa da mina, Gleison avisou:

— Cris, hoje eu vou ter que parar a frente de trabalho do banco 1.130 leste para carregamento e desmonte das rochas. Você tem a opção de operar no banco 1.090 norte e no banco 1.150 sul.

Ela assentiu com a cabeça e Gleison prosseguiu, referindo-se ao encontro organizado diariamente em todos os setores para reduzir os riscos de acidentes na mineradora:



— Vou me encontrar agora com a equipe para iniciar o Diálogo de Segurança e Saúde Ocupacional. Qualquer dúvida, te ligo.

Despediram-se e Gleison entrou em seu escritório. Abriu as persianas, ligou o computador e imprimiu o relatório que seria discutido dentro de minutos no encontro. De lá, caminhou para a sala na qual já o aguardava a turma que cuidava das obras de infraestrutura da mina e da perfuração das rochas. Todos os dias, dezesseis funcionários daquele setor se revezavam. Assim, as máquinas não paravam nunca, a não ser em caso de dano em algum equipamento, o que era sinônimo de prejuízo. Gleison, então, repassou com o grupo as Regras de Ouro:

— Vamos respeitar o plano de trânsito. Temos que ter atenção especial com a distância mínima de 30 metros entre um equipamento e outro e de 50 metros em condições de intemperismo, principalmente chuva e neblina. Na preparação da praça, é preciso cuidado máximo com os tratores de esteira. Também não fiquem embaixo de

taludes, porque blocos de rocha de 5 toneladas podem rolar sobre nossas cabeças. Nunca fiquem sob carga suspensa. Na hora da detonação, respeitem o afastamento mínimo das máquinas, que é de 300 metros, enquanto verifico se o local foi esvaziado e se os equipamentos estão na posição correta. Cumpram todas as medidas de controle e nunca usem celular em áreas operacionais, certo? Nunca se arrisquem. Nunca. Eu consigo justificar uma baixa de produção, mas não tenho como justificar um acidente. Então não quero que vocês se exponham, ok?

Terminada a reunião, Gleison e alguns colegas entraram na caminhonete Toyota Hilux prata estacionada na frente do prédio em que ficava a sala de perfuração. O deslocamento em área de mina só podia ser feito por meio motorizado. Para dirigir qualquer modelo de veículo da empresa, era preciso ter uma habilitação específica, o chamado "requisito de atividades críticas" (RAC-02), além de passar por treinamento de trânsito em mina. O limite máximo de velocidade era de 40 quilômetros por hora.

Já em campo para dar início aos trabalhos, todos desembarcaram, e Gleison ainda aconselhou:

— Pessoal, vamos fazer tudo com a máxima atenção e sem correria, porque temos tempo. Estamos com 400 mil toneladas de material desmontado.

O técnico de mina aludia ao total de rochas desmontadas nos últimos dias até aquela sexta-feira, o que garantia de quatro a cinco dias à frente na produção. Isso significava que se as seis perfuratrizes apresentassem defeito, eles teriam tempo de consertá-las sem prejuízo do cronograma.

Antes das 8 horas, a equipe já havia calculado a quantidade de explosivos a ser usada no desmonte de rochas. Por conta do uso de bananas de dinamite, a atividade exigia isolamento e sinalização na área que dava acesso às frentes de trabalho na mina, conhecida como "praça". No caso de Jangada, cerca de 70% do material produzido era extraído por desmonte com explosivos. O desmonte mecânico, realizado com escavadeiras e trator de esteira, era feito em menor escala. Por dia, desmontavam-se entre 70 e 90 mil toneladas de rocha.

A operação mobilizava grandes máquinas, como uma motoniveladora, uma pá carregadeira e, se necessário, um trator de esteira. Após o desmonte, a equipe que cuidava das obras de infraestrutura precisava refazer as estradas e a sinalização, para permitir o recolhimento do material. Depois que os buracos nas rochas maciças eram abertos, esses blocos sofriam uma redução para facilitar a separação do minério da ganga, mineral sem valor econômico.

Durante muito tempo, a Vale e outras mineradoras do país utilizaram a via úmida nesse processo de separação, com adição de água. O rejeito proveniente desse método é, normalmente, muito fino, tendo a consistência de lama. Uma lama avermelhada. É que, apesar de ser cinza, o minério contém traços vermelhos devido à presença da hematita em sua composição. Por isso, ao ser misturado com água, oxida como se enferrujasse, mudando de cor. Uma vez que, por força de lei, esse material não podia mais ser descartado em córregos ou rios, a exemplo do que ocorria no passado, passou a ser bombeado para as barragens.



* * *

Naquele mês de janeiro, a produção das minas de Feijão e de Jangada estava a pleno vapor. Era em Feijão que os blocos desmontados pela equipe de Gleison passavam por nova fragmentação. Na Instalação de Britagem, eles eram separados em função do tamanho das partículas. De lá, o material seguia para o prédio da Instalação de Tratamento de Minério, conhecido como ITM. Em média, para cada 3 toneladas de estéril retiradas em Jangada, material que não é economicamente viável, produzia-se 1 tonelada de minério. Como a rocha tem várias camadas, é preciso retirar esse estéril para alcançar o corpo do minério.

No caso da Mina do Feijão, até 2016 esses rejeitos eram depositados na Barragem 1 (B1), a maior das quatro barragens do empreendimento. Imponente, ela podia ser vista de qualquer ponto da mina. Desativada naquele ano, a B1 formava um imenso paredão com dez alteamentos a montante, ou seja, construídos sucessivamente sobre o próprio rejeito depositado. É um método comum e mais

barato, porém considerado menos seguro. Em quarenta anos de operação, o volume de rejeito despejado na B1 atingiu 12 milhões de metros cúbicos. Quando foi desativada, a barragem já tinha alcançado 86 metros de altura, sua elevação máxima, e 720 metros de largura, o correspondente a dez edifícios de 24 andares lado a lado. Apesar de uma barragem desativada não receber mais rejeitos, ela precisa ser monitorada constantemente por meio de aparelhos em função do risco de vazamento e rompimento.

* * *

Deixando os colegas em campo e voltando ao carro, Gleison conferiu pelo rádio o posicionamento de cada um na mina. Naquele momento, uma Hilux estacionou perto dele e o homem que dirigia o veículo o cumprimentou. Tratava-se do coordenador do setor, Lúcio Mendanha, que fazia as inspeções de campo naquela sexta-feira acompanhado de uma de suas subordinadas, a engenheira Izabela Barroso Câmara Pinto, 30 anos, supervisora de produção. Ela cumpria seus últimos dias de trabalho na mina.



— Oi, Lúcio, bom dia — disse Gleison, sorrindo e estendendo o cumprimento a Izabela. — Como estão as coisas?

— Estão bem — respondeu o outro. — Qual frente de trabalho você está organizando para o fim de semana?

— Aqui em Jangada, a minha intenção é perfurar o banco 1.200 e o 1.010 norte, além do 1.170 leste. Já em Feijão, vamos para o banco 990 leste. Estamos com folga, porque as seis máquinas estão liberadas para a operação de perfuração. Além disso, vou deixar uma de pequeno porte lá e outra aqui. Vamos trabalhar com mais três de grande porte.

— Ótimo. Vou informar o gerente — afirmou Lúcio. — E você estará de plantão neste final de semana?

— Não, será minha folga. Hoje à noite vou fazer uma pequena viagem. Se precisarem de mim, estarei com o celular ligado.

— Ok, até segunda então — despediu-se Lúcio.

Eram 9 horas e Gleison telefonou para o engenheiro de planejamento Diego Antônio de Oliveira, 27 anos.

— Diego, a área que você me passou já está toda perfurada. Vamos fazer o desmonte hoje. Preciso das novas áreas para o fim de semana. Temos que definir tudo para a reunião das duas da tarde com a gerência da mina. Vão querer saber o que já foi entregue esta semana. Precisamos repassar as frentes.

— Gleison, eu vou com você repassar as frentes, mas estou sem carro. Você consegue me buscar aqui em Feijão?

— Tô indo aí.

* * *

Diego aproximara-se de Gleison anos antes, quando ainda era topógrafo, e os dois tornaram-se amigos, apesar da diferença de idade entre eles. Gleison acompanhara o crescimento do jovem na empresa, onde, após a conquista do diploma de nível superior, fora promovido para a vaga de engenheiro. Diego era filho do operador de equipamentos e instalações Carlinhos de Oliveira, 51 anos, um dos subordinados de Gleison.

Enquanto aguardava a chegada de Gleison, Diego pediu a um colega da topografia que seguia para o prédio da medicina do trabalho que entregasse um pote com bolo de milho para a merenda de Carlinhos, escalado para fazer o exame médico naquele dia.



— O pai já está no posto de saúde aguardando o exame. Pode levar isso, por favor? Eu também tenho que fazer consulta com a doutora Marcelle hoje, mas ainda não defini a que horas vou.

Com a chegada de Gleison, Diego embarcou no carro e, olhando ao redor, comentou que o dia seria muito quente. Fazia 22 graus no complexo minerário e a temperatura vinha subindo rapidamente. Com o ar-condicionado da caminhonete ligado durante a inspeção de área, os dois discutiram o orçamento do setor e como aplicar o dinheiro na melhoria das condições de trabalho.

— Por falar em trabalho, neste fim de semana eu não virei, é minha folga — comentou Diego. — Vou com a patroa e a pequena para Bonfim.

— Bonfim? — admirou-se Gleison. — Uai, eu vou estar em Eixo Quebrado, na chácara do meu pai. É muito

perto. Por que você não passa lá? Meu irmão cismou de fazer a Noite do Angu. Vai ter angu com couve e torresmo, linguiça, frango, de todo jeito.

— É mesmo?

— É, sô. A turma vai juntar lá. Cada um leva a sua bebida, porque o tira-gosto ele vai ajeitar.

— Então acho que vou pra lá também — animou-se o jovem.

— Bora? Vamo tocar o bonde — brincou Gleison.

Os dois deram risada, empolgados, e seguiram para a Mina de Jangada. Já estavam na área da mina quando ouviram um chamado de Lúcio pelo rádio:

— Gleison, o Diego está com você?

— Tá, sim, Lúcio, estamos fazendo a inspeção de campo.

— É que a gente tem reunião depois do almoço aqui em Feijão, e eu vou precisar que ele chegue mais cedo.

— Fechou. Assim que terminarmos aqui, eu desço com ele — avisou o técnico de mina.

Gleison e Diego ainda organizavam as frentes de trabalho para o fim de semana quando souberam que uma das pistas de Jangada, a do nível do Jacó, precisava ser nivelada. Às 11h50, Gleison acionou sua equipe pelo rádio:

— Pessoal, alguém sabe onde está o Vagner?

— Ele ainda está na medicina — respondeu um funcionário pelo rádio.

— Mas até agora? Preciso dele para patrolar aqui em cima para mim. Na hora que ele for liberado, me avise.

— Vixe, acho que deve agarrar um pouquinho. A medicina tá bem cheia — alertou um dos membros da equipe.

Gleison, então, pediu que chamassem outro operador. Em seguida, determinou que houvesse um revezamento do grupo no período do almoço, para garantir que as máquinas não ficassem paradas. Nesse momento, porém, Diego lembrou ao amigo que eles precisavam deixar Jangada e seguir para Feijão, onde Lúcio o esperava.

— É mesmo, Diego, ele pediu para você ir mais cedo. Já te levo.

— Tá certo. Vou almoçar com o Lúcio por lá — comentou.

— Isso vai facilitar a logística — concordou Gleison.

Os dois ainda conversavam quando o rádio chamou mais uma vez.

— Gleison, o Carlinhos liberou lá na medicina. Posso pedir pra ele almoçar de uma vez aqui em Feijão? — consultou um de seus subordinados.

— Não, fala pro Carlinhos me esperar em frente ao refeitório, aí mesmo em Feijão. Tô descendo com o Diego em alguns minutos, aí o Carlinhos sobe comigo aqui pra Jangada. Assim facilita o revezamento da equipe.

— Daqui a quanto tempo vocês chegam em Feijão?

— Em aproximadamente 20 minutos.

— Me avise quando estiver na área — pediu o funcionário que monitorava o rádio.

— Pode olhar para trás que eu já tô chegando. É só disparar o cronômetro — brincou Gleison, sem a mínima ideia do que estava prestes a acontecer.

Em instantes, mais precisamente às 12 horas, 28 minutos e 24 segundos, Gleison e seus colegas de trabalho seriam surpreendidos pelo rompimento da gigantesca B1, a barragem desativada. No horário do estouro, 314 trabalhadores operavam na Mina do Feijão. A maioria não teria a mínima chance de escapar do tsunami de lama que foi soterrando tudo à sua frente. A fúria da avalanche de rejeitos deixaria um rastro de destruição em Brumadinho e pelos mais de 300 quilômetros por onde passou, afetando diretamente dezessete cidades que estavam na faixa de 1 quilômetro ao longo do rio Paraopeba. Centenas de pessoas morreriam dentro e fora dos limites da mineradora.

Quase três anos depois, algumas delas continuam sendo procuradas pelos bombeiros de Minas Gerais, no que se tornou a mais longa operação de resgate da história. E o maior desastre humanitário do Brasil.

No dia 25 de janeiro de 2019, às 12h28, a B1, barragem desativada da Mina do Córrego do Feijão, explorada pela mineradora Vale na cidade de Brumadinho, Minas Gerais, rompeu. Seu rastro de lama, rejeitos de minério e destruição se estendeu por mais de 300 quilômetros, levando torres de transmissão, trens de carga, pontes, casas, árvores, animais e, na contagem oficial da tragédia, a vida de 270 pessoas (ou 272, considerando as duas gestantes entre os mortos).

Jornalista investigativa premiada, a mineira Daniela Arbex foi a campo para reconstituir em detalhes as primeiras 96 horas da tragédia. Ela entrevistou sobreviventes, familiares das vítimas, bombeiros, médicos-legistas, policiais e moradores das áreas atingidas. Arbex retornou à região para acompanhar o impacto das disputas por indenizações e contrapartidas institucionais para a reparação dos danos materiais.

Além da escrita precisa da autora, que reconstitui a trajetória das vítimas e dos trabalhos de resgate com toda a brutalidade da tragédia, mas ao mesmo tempo com extrema delicadeza, o livro apresenta ainda fotografias que ajudam a dimensionar e humanizar a tragédia. Novamente, Daniela Arbex constrói memória e impede que mais uma catástrofe brasileira se perca em meio à banalidade do noticiário cotidiano.

**SAIBA MAIS:**
https://www.intrinseca.com.br/livro/1129/