

LOGÍSTICAS DA EXCLUSÃO

A ESTRADA DE FERRO CARAJÁS NO
BRASIL E O CORREDOR LOGÍSTICO
DE NACALA EM MOÇAMBIQUE



APOIO



EXPEDIENTE

REALIZAÇÃO Justiça Global **AUTOR** Tadzio Coelho **COLABORAÇÃO** Sislene Costa Silva **PROJETO GRÁFICO** Tá Pronto **ILUSTRAÇÃO** Rachel Gepp **CARTOGRAFIA** Ali Salem Hasan **FOTOS** Tadzio Coelho e Glauca Marinho **IMPRESSÃO** Wal Print **TIRAGEM** 1.000 **ANO** 2017 **ISBN** 978-85-98414-14-0

JUSTIÇA GLOBAL EQUIPE

Alexandra Montgomery, Alice De Marchi, Ana Esther Santos, Antonio Neto, Daniela Fichino, David Ramos, Francisca Moura, Glauca Marinho, Guilherme Pontes, Isabel Lima, Lena Azevedo, Lourdes Deloupy, Mario Campagnani, Monique Cruz, Melisanda Trentin, Raphaela Lopes, Raoni Dias, Sandra Carvalho.

WWW.GLOBAL.ORG.BR

Av. Beira Mar, 406, sala 1207, Rio de Janeiro, RJ – 20021-900

E-mail: contato@global.org.br / Telefone: +55 21 2544 2320 / Fax: +55 21 2524 8435



Este trabalho está licenciado pela licença
Creative Commons Atribuição 4.0 International

SUMÁRIO

- 02** **INTRODUÇÃO**
- 04** **HISTÓRIA DE MOATIZE E DO
CORREDOR LOGÍSTICO DE NACALA**
- 06** **HISTÓRIA DE CARAJÁS E DA
ESTRADA DE FERRO CARAJÁS(EFC)**
- 09** **A LOGÍSTICA DA EXCLUSÃO**
- 13** **OS CORREDORES LOGÍSTICOS
DE NACALA E CARAJÁS**
- 14** **VIOLAÇÕES AOS DIREITOS
SOCIOAMBIENTAIS**
- 28** **CONSIDERAÇÕES FINAIS**
- 29** **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

INTRODUÇÃO

A partir dos anos 2000, a demanda chinesa impulsionou decisivamente o mercado de *commodities*¹. A rápida expansão econômica chinesa gerou investimentos principalmente no setor de infraestrutura, setor intensivo na utilização de recursos naturais. No período entre 2003 e 2013, as importações globais de minérios saltaram de US\$ 38 bilhões para US\$ 277 bilhões, ocasionando um aumento de 630%. Durante este superciclo das *commodities*, o Brasil foi um dos principais fornecedores para o mercado mundial. Em 2013, cinco países foram responsáveis por dois terços das exportações globais de minérios, tendo o Brasil ocupado o segundo lugar, e representando 14,3% das exportações de minério no mundo (POEMAS, 2015).

Concomitante a este movimento da economia mundial, o bloco de capitais brasileiros

aumentou sua atividade internacional, principalmente nos continentes africano e sul-americano (ZIBECHI, 2012; GARCIA, 2013). Este bloco de capitais é formado por bancos e grandes empresas de capital majoritariamente brasileiro, e conta com o apoio decisivo do Estado. Por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da ação diplomática, o Estado brasileiro subsidiou a expansão das fronteiras internacionais de acumulação das grandes empresas nacionais. A ida da Vale S.A. para o continente africano faz parte desse movimento e é acompanhada por uma série de fluxos externos gerados pelo bloco de capitais brasileiro. O resultado desse movimento é que o comércio externo brasileiro com os chamados países em desenvolvimento aumentou entre os anos de 2003 e 2013 de 24,3% das exportações para 39,3%, e 20,4% das importações para 36,1%².

¹ Matérias-primas comercializadas em mercados mundiais e padronizadas segundo normas adotadas por estes mercados.

² Banco Mundial. Disponível em: <<http://wdi.worldbank.org/table/6.4>> acesso em 17 de janeiro de 2016.

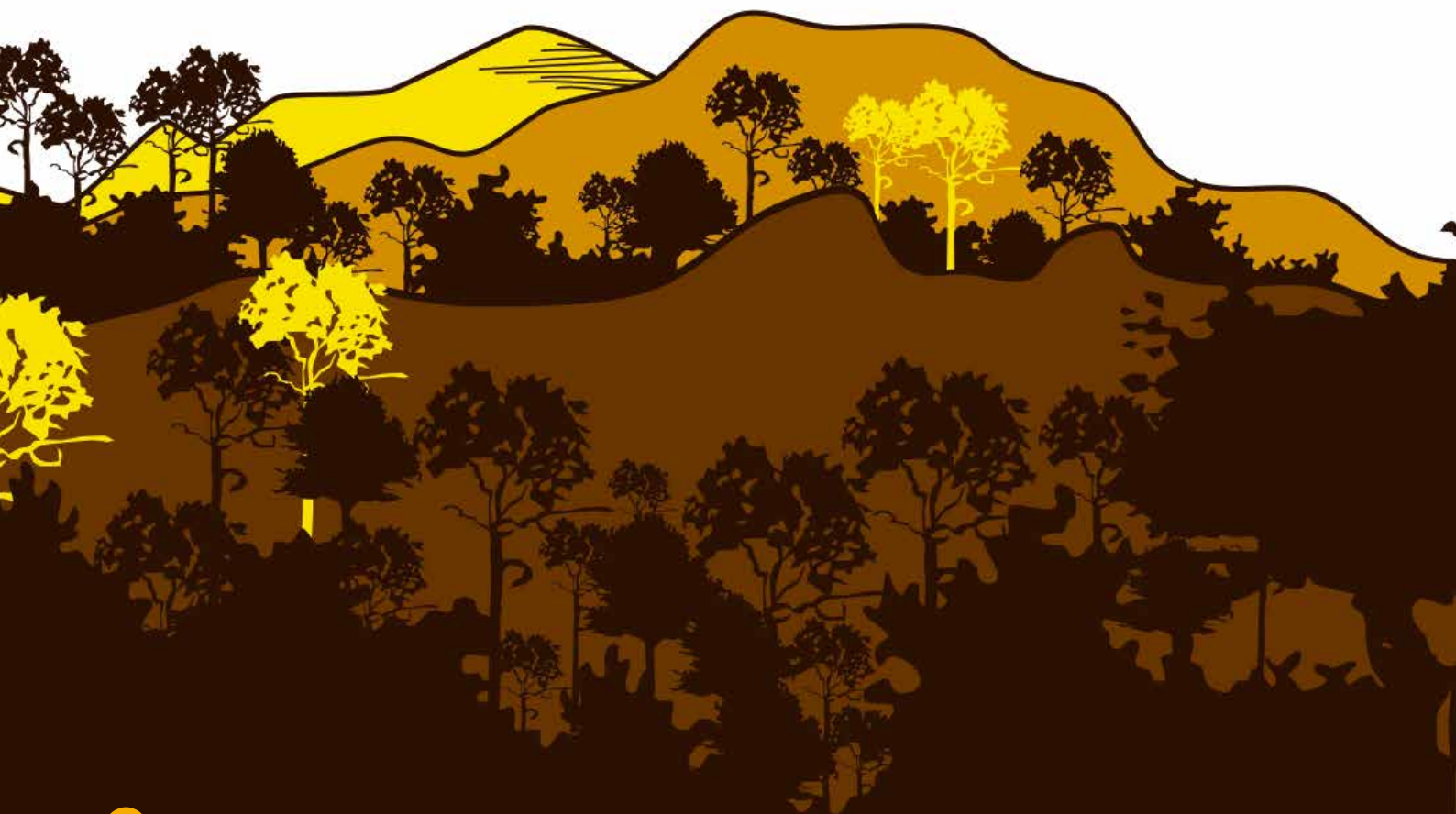


A ação estatal foi fundamental na internacionalização do capitalismo brasileiro. O primeiro eixo de ação foi o suporte político-diplomático das empresas brasileiras no exterior, o que é ainda mais verdadeiro quando se trata do contexto africano. Das trinta e cinco embaixadas físicas instaladas³ durante os dois governos Lula, dezesseis estão na África (GARCIA et al., p. 11, 2012). Outro pilar de sustentação internacional oferecido pelo Estado brasileiro foi o financiamento do BNDES para construtoras brasileiras em outros países. Tais construtoras criaram a infraestrutura que serviria de apoio a outras empresas conterrâneas, em particular as especializadas na exploração de recursos naturais, que por sua vez também obtiveram empréstimos do BNDES. A partir de 2003, o BNDES alterou seu estatuto e passou a financiar empresas com capital brasileiro no exterior, por meio de uma nova linha de crédito especial (GARCIA, p. 14, 2013). O Programa Integração com a África do BNDES envolveu financiamentos de US\$ 265 milhões em 2008

e US\$ 360 milhões em 2009. Seus objetivos eram aumentar o investimento brasileiro e o fluxo de comércio com a África, ampliar a cooperação técnica e ampliar ou manter a participação das exportações para a África em 5,1% do total das exportações brasileiras⁴.

Esta internacionalização das empresas brasileiras gerou contradições locais nos países e territórios nos quais os empreendimentos se instalaram. As reações contrárias das populações locais aos grandes empreendimentos brasileiros no exterior é algo relativamente novo. Este processo de instalação de grandes projetos violadores de direitos humanos pode ser verificado, por exemplo, em Moçambique em decorrência da atuação da Vale S.A. no país.

Sendo assim, a atuação de empresas brasileiras no exterior tem causado uma extensa cadeia de impactos ambientais e violações de direitos humanos nos territórios onde



estes projetos têm sido instalados. Esta publicação compara as violações de direitos humanos e os impactos decorrentes da operação da empresa mineradora Vale S.A. em dois de seus projetos: o Corredor de Nacala, em Moçambique, e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), no norte do Brasil. Em ambos os casos estão envolvidas operações de extração mineral e a logística para transformação e escoamento da produção. As atividades de extração e logísti-

ca de escoamento realizadas pela Vale nestes dois projetos se constituem em uma lógica que não apenas exclui, mas que se desenvolve às expensas das populações que habitam estes territórios. A logística de transporte dos minerais, principalmente em países primário-exportadores, se constitui como uma logística violadora de direitos humanos, que empobrece e destrói os meios e as formas de vida das populações locais.

³ Existe a representação diplomática cumulativa, na qual o embaixador em um país acumula o cargo em países vizinhos onde não há representação física.

⁴ Disponível em: <http://www.pdp.gov.br/Paginas/detalhamento_programa.aspx?programa=Integra%C3%A7%C3%A3o%20com%20a%20C3%81frica&path=Programas-Destaques%20Estrat%C3%A9gicos-Integra%C3%A7%C3%A3o%20com%20a%20C3%81frica> acesso em 30 de maio de 2015.

HISTÓRIA DE MOATIZE E DO CORREDOR LOGÍSTICO DE NACALA

A principal movimentação de capital em Moçambique no pós-guerra civil se deu em torno dos megaprojetos de extração de recursos naturais (SELEMANE, p. 8, 2009), principalmente a partir de 2004. Os chamados megaprojetos são compostos por atividades

econômicas de multinacionais que se instalam no país em busca de recursos naturais. O Estado respalda e incentiva a presença desses grandes projetos por meio de obras de infraestrutura de produção e escoamento; por meio da repressão aos defensores e defensoras de



direitos humanos que se contrapõem ao modelo de desenvolvimento baseado na exploração de recursos naturais; por meio de flexibilização da legislação trabalhista e ambiental e concessão de licenças; além de oferecer financiamento público.

Os megaprojetos são intensivos em capital e produzem uma dinâmica de expropriação de territórios e modos de vidas não mercantis. Por isso, entende-se aqui que tais projetos não são somente causadores de externalidades, mas sim violadores de direitos, na medida em que sua forma de operação é incompatível com a vida digna de grupos e populações inteiras. Violam os direitos à dignidade humana, à saúde, ao trabalho, à moradia adequada, à participação nas decisões e, especialmente, o direito de dizer não e decidir sobre seu próprio futuro. Em Moçambique, alguns destes megaprojetos exploram carvão mineral em Tete e Moatize, tantalite na Zambézia, mármore e gás natural em Cabo Delgado, gás natural em Inhambane e areias pesadas em Nampula.

A Vale S.A. liderou um consórcio, formado ainda pela American Metals and Coal International, que venceu em 2004 uma licitação que

concedia os direitos de pesquisa das reservas carboníferas de Moatize (MOSCA et al., p. 19, 2011). Moatize era considerada a maior província carbonífera não-explorada do mundo, com reservas de carvão metalúrgico e térmico estimadas em 2,4 bilhões de toneladas (VALE, p. 297, 2012). Em junho de 2007, a Vale S.A. assinou o contrato para a exploração do carvão mineral de Moatize. A empresa criada pelo consórcio, a Rio Doce Moçambique Limitada, foi incorporada pela Vale S.A. em 2005. O primeiro produto da mina de Moatize foi exportado em setembro de 2011.

Em setembro de 2010, a Vale S.A. comprou por US\$ 21 milhões 51% de participação na Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Norte S.A. (SDCN), que controlava dois sistemas ferroviários na costa leste da África. A SDCN, por meio de duas controladas, participava de dois sistemas ferroviários na África, a linha férrea do Sena e a linha férrea Moatize/Nacala. O Corredor Logístico de Nacala (CLN) surgiu da necessidade de escoamento da mina de Moatize. Em dezembro de 2014, a Vale vendeu para a Mitsui & Co. Ltd. (Mitsui) 15% da participação na Vale Moçambique – proprietária de 95% da mina de Moatize – e 50% da participação de 70% da Vale no CLN. Após a transação, a



Vale passou a deter 81% da mina de Moatize e aproximadamente 35% do CLN, compartilhando o controle com a Mitsui⁵. No quarto trimestre de 2015, o CLN havia alcançado 97% de avanço físico (VALE, p. 7, 2016).

Simultaneamente à expansão do Corredor Logístico de Nacala, foi criado um projeto de acordo trilateral envolvendo Moçambique, Japão e Brasil, chamado ProSavana. O ProSavana foi inspirado no Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para Desenvolvimento Agrícola

do Cerrado (Prodecer), que objetivava o desenvolvimento do setor agropecuário nos anos 1980, no cerrado brasileiro (Schlesinger, p. 16, 2013). O ProSavana foi lançado em 2009 e busca incentivar o setor agropecuário ao longo do CLN, na região norte de Moçambique, principalmente a exportação de milho, soja e algodão. O ProSavana, na mesma lógica de exploração territorial e de recursos naturais, incentiva a intensificação de monocultivos como parte da tentativa de expansão do bloco de capitais brasileiros em Moçambique.

⁵ Moatize e o Corredor Logístico de Nacala dão boas-vindas a novo investidor. Disponível em: <<http://www.vale.com/mozambique/PT/press/releases/Paginas/Moatize-e-o-Corredor-Log%C3%ADstico-de-Nacala-d%C3%A3o-boas-vindas-a-novo-investidor.aspx>> acesso em 12 de julho de 2016.

HISTÓRIA DE CARAJÁS E DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS (EFC)

Durante o final dos anos 1970 e início da década de 1980, o regime ditatorial civil-militar brasileiro emplacou uma série de iniciativas de investimento que ficou conhecida como os Grandes Projetos. Os Grandes Projetos eram

constituídos por trinta e três projetos de investimento em diversos setores, tais como siderurgia, agricultura, mineração e infraestrutura de transporte (IBASE, p. 18, 1983). A maior parte destes projetos incluía a criação de uma



infraestrutura que diminuía os custos para a exportação de matérias-primas. O Programa Grande Carajás (PGC) era a principal destas iniciativas no setor de mineração. Para atender às necessidades do PGC, outros grandes projetos foram colocados em prática, tais como a Hidrelétrica de Tucuruí, que serviu para oferecer energia elétrica a preços baixos para as empresas exploradoras de recursos naturais.

A instalação do PGC gerou conflitos socioambientais em razão da não exigência de estudos prévios sobre seus impactos potenciais e da falta de legislação que efetivamente regulasse o tema da mineração (COTA, p. 91, 1984). Populações tradicionais foram imediatamente atingidas pela criação e implementação do PGC. Na província mineral de Carajás, o projeto atingiu diretamente os indígenas Kayapó-Xicrin e todas as comunidades indígenas Kayapé do médio Xingu. A Estrada de Ferro Carajás (EFC) e as linhas de transmissão de energia cortaram as reservas dos índios Gavião, Guajajara e Guajá, no Maranhão (HALL, p. 105, 1991). Se considerarmos as infraestruturas que circundam o PGC, como as hidrelétricas, a migração rural e os pólos siderúrgicos, milhares de indígenas e populações rurais foram diretamente afetadas (COTA, p. 92, 1984). Como acontece nos grandes projetos de desenvolvimento baseados no modelo produtivo exportador de commodities, o PGC chegou à Amazônia

Ocidental acompanhado por siderúrgicas, grandes proprietários rurais, madeireiras interessadas em fornecer carvão vegetal aos pólos siderúrgicos, hidrelétricas que fornecem energia aos projetos primário-exportadores, entre outros. Este conjunto de mudanças no território deu origem aos conflitos agrários existentes na macrorregião que se alongam até os dias de hoje, provocando e aprofundando violações de direitos.

A infraestrutura básica do Complexo de Minas de Carajás ficou pronta em 1983 e inclui usinas de britagem, instalações industriais e equipamentos de lavra, transformação e manuseio do minério. O Complexo de Carajás se enquadra no que Gudynas (p. 24, 2015) caracterizou como a terceira geração do extrativismo. Neste tipo de extrativismo, o avanço científico-tecnológico permitiu a apropriação de escalas maiores de recursos naturais. As características da mineração nesta geração de extrativismo são a utilização de caminhões-fora-de-estrada, escavadeiras mais potentes, processos mais eficientes de separação e beneficiamento e uma maior utilização de explosivos. Logo no início das operações no Complexo de Carajás, já eram utilizados caminhões de 154 toneladas e empilhadeiras com capacidade de 10 mil toneladas por hora, e o minério passava por operações de britagens primária e secundária, peneiramento secundário, britagem terciária,



moagem e peneiramento terciário (VALE, p. 181, 2012). No entanto, ao mesmo tempo em que se aumentou a escala de extração mineral, foram consumidas maiores quantidades de energia e de água. Multiplicaram-se os conflitos sociais em torno dos projetos mineradores em razão da necessidade de mais territórios para a instalação de infraestrutura e a geração de rejeitos em consequência da intensificação da extração.

A EFC entrou em funcionamento em 1985, com capacidade para transportar 35 milhões de toneladas de minério de ferro por ano e uma extensão de 892 quilômetros (VALE, p. 181, 2012). Atualmente, o trem de Carajás tem 3,5 quilômetros de extensão e 330 vagões, ligando o Complexo de Minas de Carajás ao Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís (MA). As minas do Complexo de Carajás estão inseridas na Floresta Nacional de Carajás (FlonaCarajás), que é uma Unidade de Conservação. O Complexo Grande Carajás é composto por mina, área de beneficiamento, porto e ferrovia. São quatro setores: Serra Norte, Serra Leste, Serra São Félix e Serra Sul. A primeira a receber atividades de extração foi a Serra

Leste, na mina N4E. Ainda, na Serra Leste, estão localizadas as minas N4WC, N4WN e N5.

O Complexo de Carajás passa atualmente por grande ampliação por meio do Projeto S11D. O objetivo do projeto é aumentar a capacidade produtiva de minério de ferro em 90 milhões de toneladas métricas de minério de ferro, totalizando capacidade de extrair e movimentar 230 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Serão minas a céu aberto com estrutura de beneficiamento (peneiramento, hidroclogagem, britagem e filtragem) resultando em minério granulado, *sínter feed*⁶ e *pellet feed*⁷. O projeto S11D pretende ampliar a produção na Serra Sul. O projeto inclui ainda a construção de usina de beneficiamento, instalação de correias transportadoras e expansão onshore e offshore do terminal marítimo Ponta da Madeira. A EFC passa por obras de duplicação em 504 km de seu trajeto, remodelação em 226 km e construção de um novo ramal de 101 km de extensão em direção à mina S11D. Em 31 de dezembro de 2015, o Projeto S11D apresentava 80% de avanço físico na mina e usina, 57% na ferrovia e porto, e 81% no ramal ferroviário (VALE, p. 6, 2016).



Os corredores logísticos de Carajás no Brasil e Nacala em Moçambique tem uma característica comum, a construção de infraestruturas que

excluem as populações locais para atender às demandas do mercado internacional, sistema aqui denominado de logística da exclusão.

⁶ Partículas mais finas do que os granulados, com até 6mm.

⁷ Pó de minério de ferro que passa por processo de aglomeração para ser transformado em pelotas.

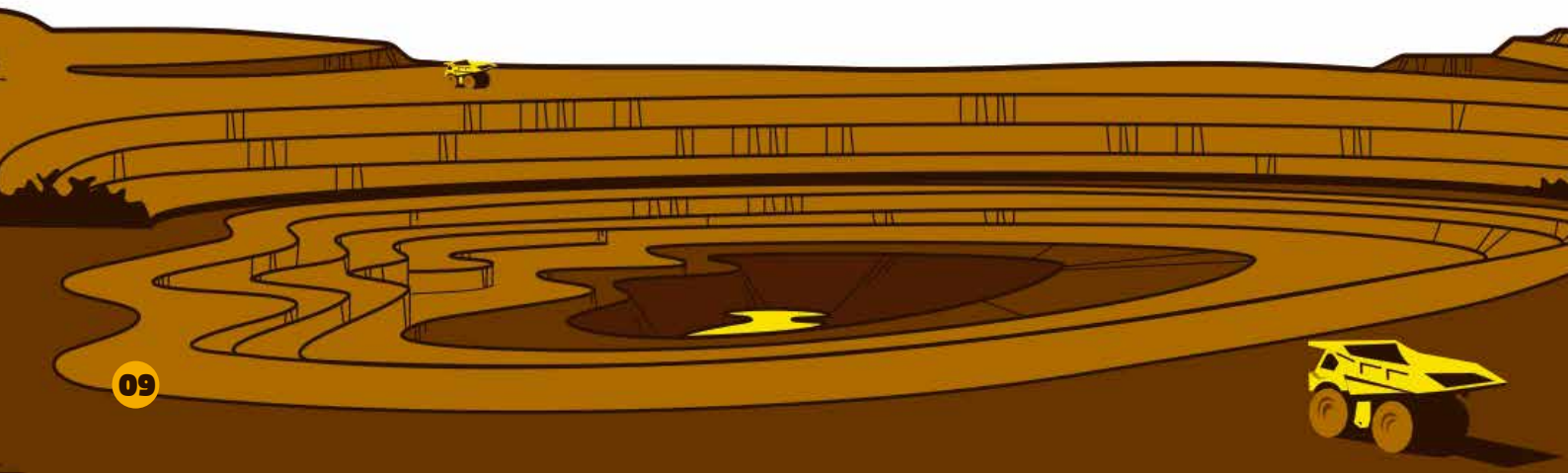
A LOGÍSTICA DA EXCLUSÃO

A mineração é uma atividade que demanda infraestruturas de extração mineral estejam localizadas próximas às reservas minerais, sendo que a lavra dos minerais deve ser realizada nas jazidas. Assim, a viabilidade econômica dos projetos mineradores determina a possibilidade ou não da extração, numa relação entre custos e ganhos que define o nível de extração. Já a logística de transporte é mais flexível em termos de instalação. As opções de transporte dos recursos minerais e os locais de instalação são mais adaptáveis às necessidades geológicas, econômicas e climáticas do que a infraestrutura de extração.

Em ambas as situações, a instalação dos projetos mineradores depende também das relações com as populações locais. Em geral, as empresas procuram por territórios nos quais as populações tenham um baixo nível de influência política e onde seja pequena a probabilidade de resistência aos projetos. A análise feita pelas empresas para determinar a escolha

dos territórios inclui, como variáveis, características das populações atingidas como classe social, renda, poder de influência e etnia. Populações pobres, com baixo poder de influência nos processos decisórios e pertencentes a grupos tradicionais têm maior probabilidade de sofrerem com os impactos causados pela infraestrutura primário-exportadora das mineradoras (ACSELRADet. al, 2009; COELHO, 2015). Entre os principais impactados estão trabalhadores artesanais e populações de baixa renda residentes em periferias e em pequenas cidades. Importa dizer que os impactos e violações quando direcionados a esses grupos também tendem a ser mais intensos. Assim, a pobreza e a capacidade de influência política de cada grupo, com suas múltiplas dimensões, influenciam de maneira decisiva como e quais serão os grupos atingidos.

De maneira geral, a população das regiões extrativistas sofre com os impactos gerados pelos polos de exportação de *commodities* e pelo



transporte das matérias-primas, principalmente em países periféricos. Os impactos afetam seus meios de produção e suas formas de vida, causando deterioração ambiental e econômica, destruindo o tecido social e cultural. As atividades primário-exportadoras buscam atender as demandas do mercado internacional, direcionando sua infraestrutura física para o litoral. Neste sentido, os polos de exportação de *commodities* formam logísticas da exclusão. Esta logística da exclusão existe por estar ligada ao mercado internacional, pois o objetivo principal destes corredores logísticos é atender a demanda internacional. Uma vez que a

população local das regiões extrativistas não é o mercado consumidor, o bem estar destas populações não é objetivo dos corredores logísticos primário-exportadores. A população que se encontra nos territórios que ligam os portos marítimos até os locais de extração dos recursos naturais é excluída dos circuitos econômicos e muitas vezes tem sua condição socioeconômica deteriorada. Quando não excluída, participa de maneira periférica da extração e transporte de recursos minerais por meio de postos de trabalho temporários e/ou terceirizados. A instalação da logística da exclusão é feita a expensas dos interesses e demandas da população local.



Foto Gláucia Marinho



As relações entre as empresas e o Estado favorecem a atuação do setor privado de modo a proporcionar a estas uma série de benefícios e favorecimentos. Dessa forma, a população é excluída dos processos deliberativos que dizem respeito aos megaprojetos. Entre as estratégias estão as ações de coerção e convencimento exercidas por empresas, governos e agências publicidade. Através delas os atingidos pela infraestrutura primário-exportadora acabam por pouco influenciar nos processos decisórios que licenciam, monitoram e fiscalizam estes projetos. Geralmente tais processos são caracterizados pela falta de participação popular, acesso à informação e transparência. Mesmo em casos em que os atingidos são populações tradicionais, não são observados os mecanismos de consulta e consentimento livre, prévio e informado previstos na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT)⁸ para garantir os direitos destas populações. Por outro lado, muitos são os exemplos de mobilização dos atingidos que conseguiram barrar os projetos mineradores e visibilizar suas demandas. A mobilização popular é uma variável que pode impedir a violação a direitos, minimizar os impactos e até mesmo evitar a instalação e funcionamento dos projetos primário-exportadores.

Os conflitos e os impactos decorrentes da instalação, da operação de projetos de mineração e logísticos se intensificam e se dispersam na medida em que é aumentada a escala de extração, transporte e escoamento destes materiais. O crescimento da capacidade produtiva e de transporte das minas/ferrovia/porto expande territorialmente os impactos e os aprofunda. O projeto S11D é um exemplo, tendo em vista que a duplicação da EFC, ampliação do porto Ponta de Madeira e a criação de infraestrutura de mina em Canaã dos Carajás gerou novos impactos em novos territórios.



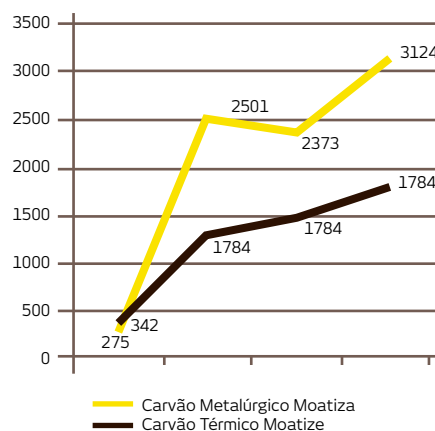
Foto Gláucia Marinho



Uma das estratégias mais comuns utilizadas pelas empresas nestes casos consiste na fragmentação dos processos de licenciamento ambiental. No caso do projeto S11D a Vale S.A. conseguiu junto ao órgão licenciador – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) – que o processo de licenciamento da duplicação da EFC fosse realizado de forma fragmentada. O resultado dessa estratégia consiste na não realização de audiências públicas, consulta e consentimento livre, prévio e informado das comunidades e da elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA-RIMA) (ATINGIDOS PELA VALE, p. 17, 2015).

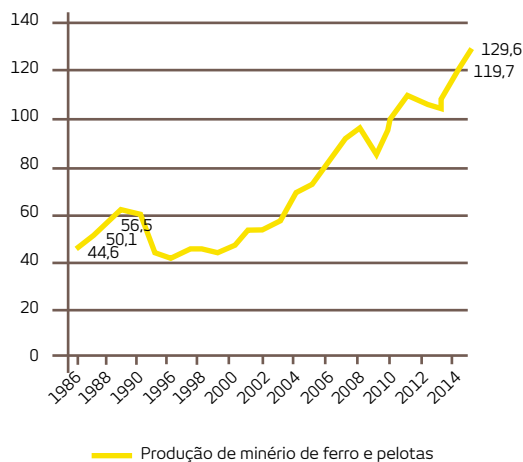
Para ilustrar a relação entre o aumento da produção e a intensificação dos impactos e conflitos nos territórios, abaixo, nos gráficos 1 e 2, estão os níveis de produção de minério de ferro em Carajás e de carvão térmico e metalúrgico em Moatize. Podemos notar a tendência contínua ao crescimento em ambos os complexos mineradores, o que provavelmente amplia os territórios e as populações atingidas pela extração e transporte dos minerais.

GRÁFICO 1: CARVÃO PRODUZIDO PELA VALE (EM MIL TONELADAS MÉTRICAS)



Fonte: Vale Relatório Anual 2012 e 2014

GRÁFICO 2: PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO E PELOTAS DE CARAJÁS (SISTEMA NORTE*) EM MILHÕES DE TONELADAS MÉTRICAS



Fonte: Vale 1996 a 2013
Excluídos os dados de 1984, 1985, 1991 a 1995.
*Serra Norte e Serra Leste (a partir de 2014)

⁸ Convenção nº 169 da OIT sobre povos indígenas e tribais. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Convencao_169_OIT.pdf>



OS CORREDORES LOGÍSTICOS DE NACALA E CARAJÁS

Antes de destacar as semelhanças entre ambos os corredores logísticos, é preciso sublinhar algumas de suas diferenças. O primeiro fator a ser destacado são os distintos períodos de implantação de cada projeto. O Complexo de Carajás pertence à terceira geração do extrativismo, que tem como principal forma de organização a megamineração a céu aberto. Apesar do Complexo de Moatize ser bem mais recente, ele também pertence à terceira geração extrativista em razão de sua escala e automação da produção e dos níveis de consumo de energia e água. No que diz respeito à infraestrutura de lavra, a maior parte do Complexo de Carajás assim como a EFC foram construídas há mais de trinta anos, enquanto que a mina e o corredor logístico de Moatize (Corredor Logístico Norte CLN) são bem mais recentes. Assim, as remoções forçadas causadas pelo Complexo de Moatize estão melhor documentadas e são mais visibilizadas do que aquelas realizadas pela Vale no início da década de 1980.

O aparato jurídico-estatal de cada país

⁹ Foi homologada uma nova lei da mineração em Moçambique em 2014.

¹⁰ Entrevista concedida em 15 de setembro de 2014.

também condiciona de maneiras distintas estes processos. As remoções forçadas são um claro exemplo disso. Nos termos da antiga Lei de Minas de Moçambique (LEI no14, p. 22, 2002)⁹, a empresa concessionária é a responsável pelo reassentamento dos ocupantes das terras na área de mineração. Quando a Vale realizou os reassentamentos do Cateme e Vinte e Cinco de Setembro, não havia parâmetros regulatórios, o que, segundo funcionária da empresa, fez com que a Vale utilizasse o *Guideline* do Banco Mundial para definir suas ações¹⁰. No entanto, no contrato de concessão mineira da mina de Moatize, a justa indenização seria composta por: reassentamento em condições melhores que as anteriores; pagamento das benfeitorias; apoio no desenvolvimento das atividades econômicas das comunidades; e preservação do patrimônio histórico, cultural e simbólico das comunidades (artigo 31, CONTRATO DE CONCESSÃO MINEIRA).

A falta de espaços para a participação popular nos processos decisórios que levaram aos reassentamentos forçados acabou por dar demasiada autonomia à empresa, delegando à Vale e deixando a seu critério as decisões sobre como seria realizado o processo. Isso gerou diversas dificuldades para a população reassentada e deixou as populações impactadas vulneráveis à



atuação da empresa e indefesas, no sentido de terem afetado o direito destas populações em contestar este processo. As remoções não consideraram ao longo do processo decisório os interesses e a participação da população removida. Assim, aconteceu em Moatize, mas também em Carajás e em sua cadeia de transporte.

Apesar de terem sido criadas em períodos diferentes e não transportarem o mesmo tipo de minerais, como a EFC passa por reformas e duplicação, além da construção de um novo ramal ferroviário, e o CLN ainda se encontra em

obras, os impactos causados pelos corredores logísticos apresentam muitas semelhanças. Em ambos os corredores logísticos são utilizadas ferrovias. Ao longo da existência da EFC e do curto funcionamento do CLN, foram muitos os impactos e violações causadas por sua instalação e manutenção, efeitos causados até os dias de hoje e os quais são objeto desta análise. Buscamos comparar os efeitos causados especificamente pela EFC às condições decorrentes do CLN. O primeiro tipo de efeitos a ser investigado são as violações aos direitos socioambientais causadas nos dois corredores.

VIOLAÇÕES AOS DIREITOS SOCIOAMBIENTAIS

A logística da exclusão tem como padrão potencializar a intensidade dos impactos e a sua abrangência territorial. Pelos níveis elevados de extração de *commodities* demandados pelo mercado mundial e pela lógica do lucro em curto prazo, as infraestruturas são instaladas em detrimento das populações locais, principalmente em países periféricos e dependentes de atividades primário-exportadoras. Em consequência ocorrem diversas violações aos

direitos humanos das populações atingidas. Exemplos de violações que ocorrem nos corredores de Nacala em Moçambique e na Estrada de Ferro de Carajás no Brasil estão detalhados a seguir. Os impactos analisados são aqueles gerados pela estrada de ferro em si e pelas infraestruturas circundantes que tenham surgido em decorrência da criação dos corredores logísticos ou existam como desdobramento econômico deles.



DIREITO À SAÚDE – POLUIÇÃO AÉREA

Uma das principais violações causadas pela EFC e CLN é certamente a poluição aérea. Os locais de lavra são conhecidamente problemáticos por gerarem grandes quantidades de poeira, que muitas vezes é carregada para as moradias próximas. O transporte dos minérios pelo modal ferroviário aumenta consideravelmente a circulação aérea de pó. A disposição do estéril produzido durante a separação e beneficiamento do minério também é fonte de emissão de poeira. Ainda, as obras de construção e reforma do circuito logístico mina/ferrovia/porto é mais um fator de poluição aérea. A emissão de poeira pode causar doenças respiratórias, oftalmológicas e dermatológicas na população.

O dióxido de carbono e o metano são gases derivados das fases de produção do carvão, principalmente durante a queima, e estão intimamente ligados às mudanças climáticas globais. Ainda, outras substâncias tóxicas derivam da mineração e combustão do carvão, como o dióxido de enxofre, o óxido de nitrogênio, o mercúrio e materiais particulados.

Também materiais radioativos, como urânio e tório. Alguns problemas causados pela produção do carvão na saúde humana são: asma, afecções pulmonares obstrutivas crônicas, câncer de pulmão, ataques cardíacos, apoplexia e redução da capacidade intelectual¹¹.

No Pará (BRA), os moradores do assentamento Palmares II sofrem com a circulação de poeira causada pela EFC, que passa dentro do assentamento. Em Açailândia (MA/BRA), no assentamento Novo Oriente, as obras de duplicação da EFC aumentaram bastante a circulação de poeira, que já estava acima do normal por causa da estrada de ferro¹². Em Ribaué, (MOZ) a instalação de uma pedreira atrapalha as atividades de uma escola agrária por causa da emissão de poeira decorrente da circulação de blocos e pedras destinadas às obras da linha férrea Cuamba/Nacala. Em Moatize (MOZ), no bairro do Bagamoyo, a disposição de material estéril, em pilhas, ao lado das residências ocasiona diversos problemas por causa da circulação aérea do material, principalmente em momentos de vento forte na região. Abaixo seguem fotos do material depositado ao lado das casas no bairro do Bagamoyo:

¹¹ Entrevista de Alan Lockwood. Carvão, um assassino silencioso. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/noticias/31810-o-carvao-um-assassino-silencioso>> acesso em 31 de março de 2015.

¹² Entrevista concedida em 19 de março de 2014.





Foto Tadzio Coelho

Bairro Bagamoyo com pilhas de estéril e cerca ao fundo



Foto Tadzio Coelho

Divisão entre bairro Bagamoyo e propriedade da Vale S.A.



Foto Tadzio Coelho

Pilhas de estéril e cerca ao lado do bairro Bagamoyo



Foto Tadzio Coelho

Pilhas de estéril depositadas pela Vale S.A.



Foto Tadzio Coelho

Pilhas de estéril e cerca na propriedade da Vale S.A.

Na região do Complexo de minas de Carajás também existe a disposição de pilhas de estéril. No entanto, os impactos gerados são diferentes, tendo em vista que não existem moradias próximas ao Complexo de Carajás, pois este está localizado dentro da Floresta Nacional de Carajás. Partículas do material depositado são, entretanto, carreadas para os rios da região, mesmo que uma parte seja contida por barragens¹³. Abaixo uma foto das pilhas de estéril situadas no Complexo de Carajás:

¹³ ICMBio Parauapebas, Parauapebas-PA, entrevista concedida em 2014.





BRASIL



MOÇAMBIQUE

CHINA



**A MODIFICAÇÃO DA PAIS
IMEDIATO QUANDO DA IN**



**SAGEM, É IMPACTO MAIS EVIDENTE E MAIS
INSTALAÇÃO DOS COMPLEXOS MINERADORES.**



Pilhas de estéril no Complexo de Carajás

Surgiram paralelamente ao longo do corredor logístico de Carajás diversos polos siderúrgicos. A poluição aérea nestes casos assume um caráter ainda mais drástico quando comparado às pilhas de estéril, principalmente por se tratar de poluentes tóxicos e extremamente prejudiciais à saúde.

Em Açailândia, no Maranhão, existe um dos principais polos de produção de ferro-gusa do país, que produz 11% do ferro-gusa brasileiro (SANTOS et al., p. 7, 2016). Em particular, no bairro Piquiá de Baixo está o Complexo Siderúrgico de Piquiá, que apresenta três empresas em funcionamento: a Gusa Nordeste, a Siderúrgica do Maranhão (Simasa) e a Viena Siderúrgica. Ao lado destas siderúrgicas está a comunidade de Piquiá de Baixo. Quando o polo siderúrgico foi instalado, a comunidade já vivia no bairro. Todas as empresas citadas já receberam dezenas de multas, notificações e Termos de Apreensão e Depósito por irregularidades ambientais (FAUSTINO et. al, p. 88, 2013). Diversas normas ambien-

tais não são respeitadas, em especial a Portaria nº 111 da Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Maranhão¹⁴. A alta emissão de partículas de minério de ferro e de outros poluentes contamina o ar, rios, casas, plantações e solos. Também aumenta a incidência de doenças na população local. As principais doenças que afetam a população de Piquiá são bronquite, rinite, câncer de pulmão, dermatites, câncer de pele e problemas na visão (SANTOS et al., p. 8, 2016). O caso de Piquiá de Baixo é sintomático da justaposição de uma infraestrutura de baixa tecnologia, que se utiliza do baixo custo local dos fatores de produção (mão de obra barata, ampla oferta de carvão vegetal e extensos territórios para o plantio do eucalipto), voltada para o atendimento da demanda externa por matérias-primas e bens de baixo valor agregado, sobre os direitos humanos das comunidades.

Abaixo, seguem algumas fotos do Polo siderúrgico de Piquiá, vizinho à comunidade Piquiá de Baixo.



Pólo siderúrgico de Piquiá

¹⁴ Disponível em: <<http://piquiadebaixo.justicanostrilhos.org/Conflito>> acesso em 4 de junho de 2016.

POLUIÇÃO SONORA

A poluição sonora em locais próximos às minas é causada geralmente por obras e por explosões para desmonte das rochas. A poluição sonora é constante em regiões por onde passam as linhas férreas. A movimentação de carga provoca ruídos intensos e em diversos momentos do dia, abalando as estruturas de estradas, poços artesianos, túneis, residências e prédios, além de poder provocar problemas de audição e distúrbios psicológicos.

A poluição sonora acontece em todas as comunidades que ficam próximas às estradas de ferro de Carajás e Nacala, assim como nas residências vizinhas às áreas de lavra do Complexo de Moatize. O assentamento Novo Oriente (Açailândia-MA) e o povoado Nova Vida (Bom Jesus da Selva-MA) são algumas das comunidades impactadas pela logística de transporte do complexo minerador de Carajás. No povoado Nova Vida (Bom Jesus da Selva-MA), uma escola teve suas atividades afetadas pelo constante barulho do trem se movimentando. No assentamento Francisco Romão (Açailândia-MA), a trepidação causada pela movimentação de carga na estrada de ferro abalou estradas, residências e poços, o que levou o Ministério Público Federal a entrar com uma Ação Civil Pública contra a Vale S.A.¹⁵.

Algumas outras comunidades afetadas pela poluição sonora ao longo da EFC são: assentamento João do Vale (Açailândia-MA), Centro dos Farias, Vila Concórdia, Povoado Labote, Vila Pindaré (Buriticupu-MA), Povoado Barbados, Povoado Pimental (Arari-MA), Cariongo3 (Miranda), Capotal (Anajatuba), Capim-Açu e Mutum II (Arari), Auzilândia, Mineirinho e Flor do Dia (todas em Alto Alegre do Pindaré). No CLN, destacamos que a poluição sonora afeta as comunidades de NKaya (Malauí), Ribaue e Muezia.

Podemos elencar ainda como violações causadas pelos corredores logísticos de Nacala e Carajás:

- ❶ A fragmentação de ecossistemas cortados e separados pelas linhas férreas. Os ecossistemas são conjuntos bióticos integrados. O transporte de minérios pode desfazer essas redes naturais. A EFC cruza terras indígenas, unidades de conservação e outros territórios ambientalmente integrados;
.....
- ❷ Redução da população da fauna terrestre. A entrada de complexos de megamineração e suas infraestruturas de transporte diminuem a população de fauna das regiões por atropelamentos, utilização de explosivos e remoção de bioma. Quando os minerais são escoados por ferrovias e rodovias, aumentam os atropelamentos de animais ao longo do trajeto;

¹⁵ Disponível em: <<http://justicanostrilhos.org/Assentamento-Francisco-Romao>> acesso em 4 de junho de 2016.



3 Aumento da incidência de doenças transmitidas por vetores animais devido à destruição de seu habitat e consequente deslocamento para áreas urbanas;

4 Modificação da paisagem. Este é provavelmente o impacto mais evidente e imediato quando da instalação dos complexos mineradores. Como a mineração movimenta milhares de toneladas de material para a separação dos minérios, o impacto visual na paisagem é mais uma consequência. O relevo é alterado de maneira definitiva nos locais de lavra e de disposição de estéril e rejeito. Isto acontece também com a transformação dos territórios em corredores de exportação de minerais, como é o caso da EFC e do CLN.

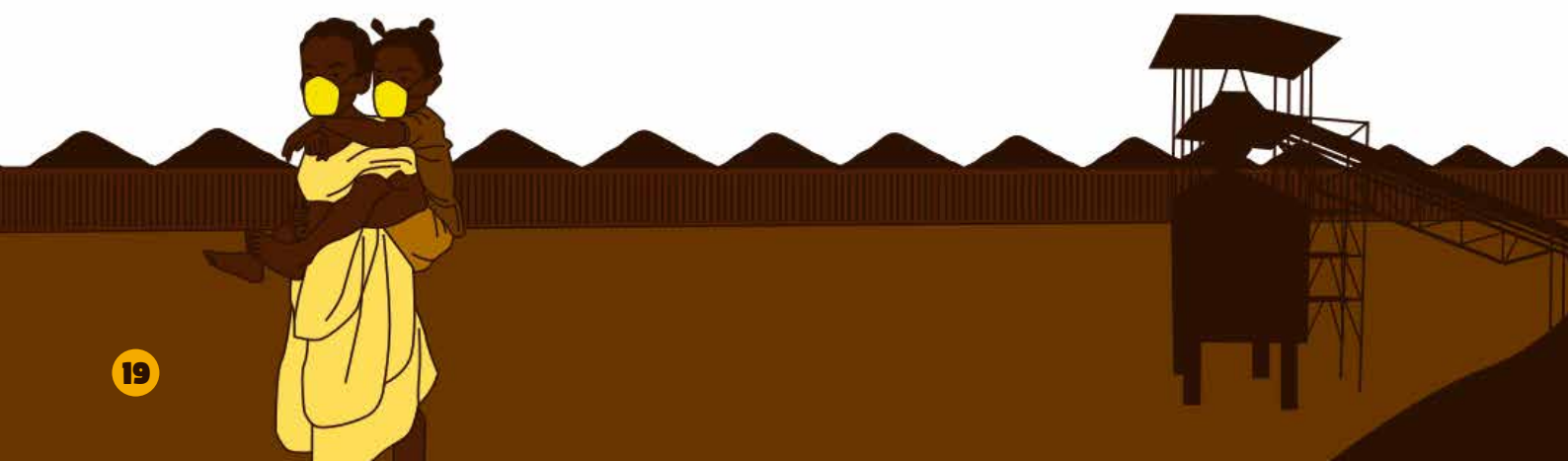
VIOLAÇÕES AOS DIREITOS SOCIOAMBIENTAIS

A expansão da logística primário-exportadora altera as dinâmicas socioculturais das comunidades locais, principalmente em territórios ocupados por populações tradicionais. São diversos fatores que afetam estas populações quando da chegada de projetos primário-exportadores e suas infraestruturas. Esta é uma

violação menos evidente e acaba sendo muitas vezes subestimada.

Uma das violações aos direitos socioculturais cometidas na instalação e ampliação do CLN e da EFC é a inviabilização de formas tradicionais de viver, estar e produzir nos territórios. A pressão exercida pela mineração sobre os territórios tem impactos sobre as formas de sociabilidade e culturas. A chegada de atividades econômicas voltadas à exportação de matérias-primas e/ou ao atendimento de serviços por empresas terceirizadas inviabiliza formas tradicionais de reprodução social. A atividade mineradora da Vale, junto a seus corredores logísticos, ocupam os territórios de comunidades camponesas e de populações tradicionais no Brasil e em Moçambique. A EFC afeta as formas de viver de quilombolas, ribeirinhos, indígenas e outras populações. Em 2009, a Vale S.A. interpôs recurso administrativo contestando o processo de regularização fundiária do território quilombola de Santa Rosa dos Pretos (Itapecuru Mirim-MA)¹⁶. O objetivo da empresa era evitar possíveis mobilizações populares contrárias a seus projetos e dispor de mais territórios para as obras de expansão da EFC.

¹⁶ “Como foi dito, corre no INCRA o processo administrativo de titulação definitiva das duas comunidades com relação às terras tradicionalmente ocupadas. Uma das fases desse procedimento é a publicação de edital contendo a delimitação exata dos domínios das comunidades quilombolas, nos termos do art. 7º do Decreto nº. 7.887/2003, a fim de propiciar a terceiros interessados o direito de impugnação de seu conteúdo. No processo 54230.001364/2009-79, que versa sobre o reconhecimento da comunidade Santa Rosa dos Pretos, a VALE S.A. impugnou o respectivo laudo, aduzindo a necessidade de exclusão de área do domínio quilombola para a expansão da Estrada de Ferro Carajás. Não obstante essa questão não guardar pertinência direta com o objeto da presente ACP – pois o litígio, aqui, não é dominial, e sim referente às deficiências no estudo ambiental e à ausência de ações mitigatórias/compensatórias/informativas por parte da VALE S.A. - transcreve-se trecho da análise da impugnação



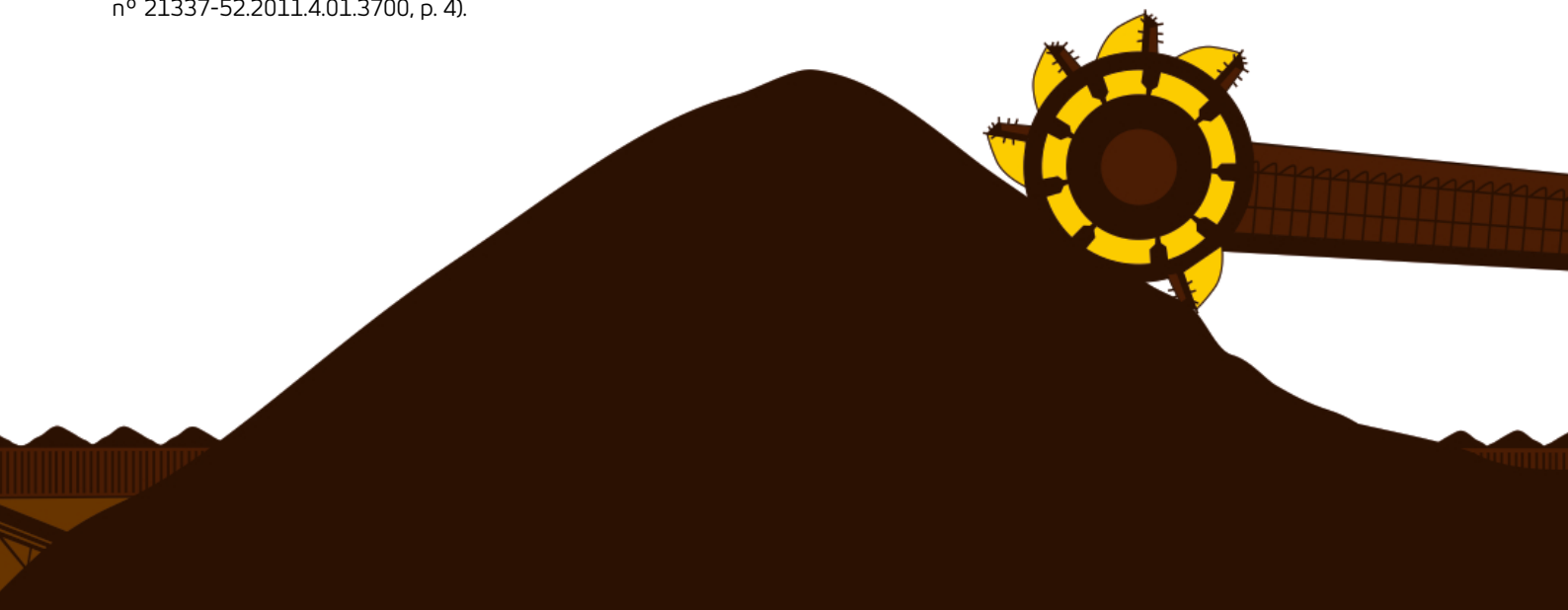
As culturas tradicionais possibilitam também formas de produção de bens. Em geral, a produção é de subsistência e comercializam-se os produtos excedentes no mercado. As relações sociais desses grupos baseiam também a produção de bens e a forma das comunidades se inserirem nos sistemas econômicos. As alterações no território causadas por corredores logísticos, as remoções forçadas, a migração e outros fatores causam sérios problemas às formas tradicionais de viver e produzir.

O deslocamento de grandes contingentes populacionais para cidades e regiões próximas aos corredores logísticos é decisivo para a inviabilização de formas tradicionais de cultura. A oferta de empregos na empresa ou em terceirizadas atrai relativamente uma grande quantia de migrantes. O crescimento populacional repentino pode resultar em aumento da violência urbana, da especulação imobiliária,

dos preços relativos, e do tráfego local. Este fenômeno é particularmente pernicioso para populações tradicionais. Hoje, são pelo menos dez terras indígenas no Pará e vinte no Maranhão diretamente afetadas pela infraestrutura de mina, ferrovia e transporte do PGC ou pela migração decorrente da instalação de sua infraestrutura (FAUSTINO et. al, p. 103, 2013).

A expulsão de populações residentes próximas às minas e aos corredores logísticos é uma constante nos projetos primário-exportadores. A necessidade de imensos territórios destinados à extração de recursos naturais, infraestrutura de beneficiamento e transporte dos minérios e de oferta de água e energia em abundância, assim como a permissividade do Estado e seus órgãos de licenciamento faz com que as populações residentes nesses locais sejam removidas contra sua vontade. Além do aspecto físico dessas remoções

(Nota Técnica 06/09/INCRA/SR-18(PB)/F4) apresentada, em que o INCRA realçou o fato de a empresa não ter procedido a qualquer ação de negociação ou compensação em relação as populações tradicionais em questão: "Apesar disso, não soubemos de nenhuma tentativa da empresa de negociar com os moradores de Santa Rosa ou mesmo de notificá-los da ampliação da estrada de ferro. [...] Ora, a comunidade que deveria ter sido abordada com maior cuidado por parte da empresa, por tratar-se de comunidade há muito reconhecida por diversos órgãos governamentais e não governamentais como remanescente de quilombo e, portanto, protegida pela Constituição Federal, foi simplesmente ignorada, assim como o foi o título de propriedade que possui. Ao contrário do que afirma o EIA, não houve um "tratamento universal", mas sim discriminatório. [...] Tais atitudes configuram total desrespeito à comunidade de Santa Rosa e à Constituição Federal, devendo a contestação em questão ser indeferida. Sugerimos ainda que seja encaminhada ao Ministério Público Federal em São Luís cópia do procedimento administrativo 54230.001364/2009-79 para que o mesmo seja parte de uma possível negociação entre a comunidade e a empresa" (ACP nº 21337-52.2011.4.01.3700, p. 4).



forçadas, há o impacto cultural que atinge o patrimônio imaterial e cultural da mudança de local de residência. Isso resulta em inúmeros sofrimentos e aflições para as comunidades, como a destruição do tecido social, da cultura imaterial e material, mudanças nos costumes e tradições dos grupos, etc.

Segundo a própria empresa Vale S.A., em decorrência do Projeto Moatize foram reassentadas 1.108 famílias das comunidades de Malabwe, Bagamoyo, Mithete e Chipanga. Destas, 254 foram reassentadas por meio de indenização sem acompanhamento, 33 por reassentamento com indenização, 106 com indenização assistida e 715 por reassentamento sem indenização¹⁷. Sendo assim, mais da metade das famílias não foram indenizadas pelo reassentamento. Para além das transformações econômicas impostas pelo reassentamento forçado, a mudança de local e a destruição do antigo território afeta a ligação afetiva com o território, a cultura, as tradições e, ainda, as relações sociais na comunidade.

O caso mais conhecido de remoção a forçada é o dos reassentamentos do Cateme e Vinte e Cinco de Setembro. A empresa relatou¹⁸ que o projeto afetou 1.300 famílias para a instalação da área de lavra, contando ainda com a área

de segurança ao redor da lavra de 500 metros, conhecido como *buffer* de segurança. Estas famílias foram divididas em dois grupos de acordo com o tipo de trabalho que exerciam. Noventa por cento do grupo vivia da produção agrícola e foi destinado ao reassentamento do Cateme, com área de 8.000 m². Os dez por cento que trabalhavam na cidade formaram o reassentamento 25 de setembro, com 600 m² e próximo à área urbana. O Estado teria definido onde eles seriam reassentados. A primeira opção foi uma região conhecida como Samoa, a 92 km de Moatize, mas que já se encontrava ocupada.

Segundo a empresa, não havia em Moçambique legislação que regulasse os reassentamentos forçados e por isso optaram por seguir os *Guidelines* do Banco Mundial (BM) para este tipo de situação. Uma das características do *Guideline* é que não conta com parâmetros para o tamanho das casas a serem construídas. As casas do Cateme são visivelmente pequenas e constituem uma das principais reclamações dos reassentados. Mesmo com a utilização dos *Guidelines* do BM, é evidente que a falta de legislação e a delegação de tamanha autonomia à empresa para definir o que fazer gerou violações aos direitos das comunidades da região, que ao não contarem

¹⁷ Vale. África. Material publicitário.

¹⁸ Entrevista concedida em 28 de novembro de 2014 na sede da empresa em Moatize.

com formas oficiais de influenciar as decisões, acabaram desprotegidas e tiveram seus direitos violados.

Ao longo da EFC, a Vale S.A. realiza a mesma dinâmica de tentar expulsar as populações de seus territórios para ocupá-los com o circuito logístico de exportação.

IMPACTOS ECONÔMICOS

Os impactos econômicos dos projetos primário-exportadores obedecem a determinadas condições em países periféricos. A principal condição econômica de regiões pobres e especializadas na exportação de matérias-primas é a dependência reproduzida socialmente por esta atividade econômica. Analisando a atividade mineradora, a minério-dependência se dá quando a estrutura produtiva de um município, região ou país é especializada na extração de minerais. Por conta desta especialização, existe dificuldade em criar alternativas econômicas. A correlação de forças políticas tende a reproduzir esta dependência.

A pobreza das regiões mineradas facilita a instalação da atividade mineradora e a aceitação de seus impactos porque cria a ilusão de que a atividade servirá como redenção social para a população, quando na verdade a atividade mineradora reproduz a dependência e a pobreza. A presença da mineração dificulta a instalação de outras atividades econômicas. A dependência e a pobreza se reproduzem até o momento em que os preços no mercado in-

ternacional tornam o mineral extraído não mais rentável ou quando as jazidas são exauridas. Após qualquer um destes dois momentos, acaba a dependência e fica a pobreza. A pobreza das regiões mineradas e a dependência destas regiões à mineração se retroalimentam e asseguram a sobrevivência de ambas.

São muitos os impactos econômicos gerados neste processo. A dependência econômica das regiões e países onde é realizada a extração mineral dificulta as negociações com as empresas multinacionais do setor. Os países dependentes da exportação de matérias-primas adentram a relação com as empresas de maneira subordinada e buscam conjugar seus interesses aos interesses empresariais, e em detrimento das necessidades da população. As empresas negociam vantagens para que possam produzir com menores custos. As exigências sociais e ambientais neste contexto acabam sendo flexibilizadas e burladas.

Alguns fatores contam a favor da instalação de grandes mineradoras em países dependentes: incentivos dados pelos governos, como linhas de crédito, isenções fiscais e preços de bens e serviços abaixo dos exercidos pelo mercado; flexibilidade nas exigências ambientais e trabalhistas; qualidade e extensão das reservas minerais, que muitas vezes estão intocadas ou pouco exploradas. Contra a instalação em países dependentes está a necessidade de investimentos em infraestrutura, principalmente de transporte dos recursos minerais e de fornecimento de energia elétrica, em países que contam com poucas estradas e linhas férreas.



As empresas mineradoras buscam destacar possíveis impactos positivos para a sociedade local, ao mesmo tempo em que subestimam os problemas econômicos decorrentes de suas atividades. Apesar do discurso das empresas, o empobrecimento das populações locais é um dos resultados da instalação dos corredores logísticos mais constantes.

Dentre os impactos econômicos causados pela EFC e CLN estão as violações aos direitos trabalhistas. Os dois focos da exploração em Carajás e Moatize são o meio ambiente e a força de trabalho. Para aumentar a taxa de lucro, as empresas reforçam a exploração das reservas minerais e diminuem os custos com a força de trabalho. A superexploração do trabalho também está presente na cadeia produtiva do ferro-gusa. Ocorre quando as condições de trabalho e os baixos salários colocam em risco a própria reposição física do trabalhador. Isso aconteceu na produção de carvão vegetal, insumo utilizado em altos fornos na produção de ferro-gusa. A Usina Siderúrgica de Marabá S.A. (Usimar) está incluída na lista “suja” do trabalho escravo, realizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Durante 2006, a Usimar submeteu 20 pessoas a condições análogas à escravidão, em Abel Figueiredo (PA).

Os corredores logísticos primário-exportadores tendem a concentrar renda, distendendo desigualdades e fazendo uso da pobreza das regiões por onde passa. Estas regiões em geral apresentam oferta abundante de mão de

obra barata para os postos de trabalho menos qualificados. Isto permite que os corredores logísticos primário-exportadores sejam particularmente vantajosos nestas condições. A megamineração beneficia pequenos grupos de acionistas e empresas multinacionais, e não gera maiores encadeamentos econômicos. As divisas criadas no processo de extração e comercialização dos recursos naturais tendem a se concentrar. Os depoimentos na comunidade de N´Kaya, no Malauí (país vizinho a Moçambique por onde passa o CLN), mostram como as promessas da Vale S.A., de criação de postos de trabalho para a população local, não se concretizaram. Segundo os moradores da comunidade, a maioria dos contratados vem de Portugal.

Significa que aqui os megaprojetos estão a trazer uma cultura de colonização. Eles substituíram a colonização. E não só aquilo que em história falavam que os africanos eram vendidos como escravos, os governos atuais também nos entregam de bandeja aos que têm dinheiro¹⁹.

A instalação de sistemas econômicos ligados ao complexo primário-exportador se faz muitas vezes em detrimento da economia local, criando dificuldades e mesmo impossibilitando

¹⁹ Entrevista concedida por representante da Justiça Ambiental, Tete (MOZ), 17 de novembro de 2014.



a sua existência. Um exemplo é a redução da disponibilidade hídrica (superficial e subterrânea), que é causada pela limpeza, controle do pó suspenso nas minas e transporte e nos processos de beneficiamento, a poluição de rios e destruição de lençóis freáticos e reservatórios. Assim, pequenos agricultores, artesãos e outras formas de produção rural de pequena escala são diretamente afetados.

No caso do ProSavana, as machambas e os pequenos agricultores são os mais prejudicados. É provável que as populações expulsas de suas terras para a instalação do ProSavana se dirijam para as grandes cidades formando bolsões de pobreza urbana, até porque, assim como na megaminerção, são relativamente poucos postos de trabalho criados na agricultura para exportação. A modificação das propriedades do solo também causada pela infraestrutura de transporte, além da remoção de estéril e rejeitos e sua disposição, reduz o potencial agrícola para pequenas propriedades. Ainda, as propriedades vizinhas à área da jazida e das estradas de ferro podem perder valor comercial devido aos impactos negativos gerados pela instalação de uma estrada de ferro.

O bairro do Bagamoyo, em Moatize, está localizado ao lado de uma jazida de carvão mineral a qual a Vale S.A. pretende explorar no futuro. O local era utilizado por criadores de cabra para

alimentação e circulação dos animais. A principal utilização econômica da área era a produção de tijolos por oleiros locais. A lama da área servia de matéria-prima para os tijolos. Para evitar que a população da região acessasse o local, a Vale S.A. cercou a área com grades e arame farpado, além de ter depositado pilhas de estéril. Os oleiros perderam a matéria-prima de seus produtos e os criadores de cabra não podem mais utilizar o local. A foto a seguir demonstra uma olaria paralisada por causa do bloqueio da área e, ao fundo, as cercas e as pilhas de estéril.



Foto Tádzio Coelho

Pilhas de estéril

As pilhas de estéril depositadas pela Vale S.A. ao lado do bairro Bagamoyo, em Moatize, alteram o curso d'água e a represam durante as chuvas²⁰. Em setembro de 2014, duas crianças morreram afogadas em uma vala aberta pela Vale S.A. e que se encontrava repleta de água²¹.

²⁰ Entrevista com o diretor provincial do bairro Bagamoyo, Moatize, em 24 de novembro de 2015.

²¹ Disponível em: <https://issuu.com/justicaambiental/docs/outubro_2014> acesso em 21 de junho de 2016.



O ProSavana tem sido decisivo nos impactos econômicos ao longo do corredor logístico. Como demonstrado, as obras do CLN e a infraestrutura circundante afetaram o sistema agrícola de pousio e/ou destruíram machambas nas comunidades Madambo (Moatize), Mutuali (Malema), Muezia, em Cuamba e Monapo.

A EFC corta a comunidade da Vila Concórdia (Buriticupu-MA) dividindo o assentamento em duas partes. De um lado, ficam as plantações e a criação de gado, ou seja, as atividades econômicas locais, e do outro lado, estão as residências²². Quando o trem está passando ou estacionado, a população fica impedida de circular entre as duas partes, o que obviamente afeta a atividade econômica local. Ainda, a passarela – que foi construída em 2012, após pressão popular – não possibilita a passagem de veículos de tração animal ou veículos automotivos.

As comunidades de Capim-Açu e Mutum II (Araçari-MA) são cortadas pela EFC. E como não existem viadutos ou túneis – em Capim-Açu há um túnel, porém distante da comunidade –, a passagem é impossibilitada quando o trem está passando ou quando ele é estacionado. O trem já ficou horas e dias parado no povoado²³ o que prejudicou a circulação das pessoas e de mercadorias. O mesmo acontecia no Povoado Retiro São João da Mata (Anajatuba-MA) e nos povoados Sítio do Meio e Oiteiro dos Pires

(Santa Rita-MA), que tinham as únicas vias de acesso frequentemente bloqueadas pela passagem do trem e pelo pátio de cruzamento da empresa. Em 2015, após Ação Civil Pública nº 8630.81.2013.4.01.3700 e muita pressão popular, o viaduto para atender a essas comunidades ficou pronto. No Povoado Pedrinhas (São Luís-MA), as obras de ampliação da EFC desviaram o curso de um rio fazendo-o secar²⁴.

ATROPELAMENTOS

As estradas de ferro são conhecidas causadoras de atropelamentos. Dependendo da ausência de passarelas e túneis para a passagem de pedestres, a probabilidade de atropelamentos aumenta. A frequência de trens por dia também influencia o risco de acidentes e atropelamentos. Com o crescimento dos níveis de extração de minerais, cresce também a necessidade de comboios fazendo o transporte e aumenta a frequência de circulação dos trens. Com o crescimento da capacidade produtiva das minas da Vale em Moatize e em Carajás, e a expansão das logísticas de transporte, a probabilidade de acidentes também aumenta. Entre 2006 e 2013, 309 acidentes ocorreram na EFC com 23 vítimas fatais (ANTT, 2014). Até 2012, a EFC possuía nove viadutos rodoviários em toda a sua extensão (892 km).

Existem outros meios de travessias para além dos viadutos rodoviários, como passagens inferiores, os túneis e a passagem por cima dos trilhos, chamadas tecnicamente de passagens em nível. Ambas não são adequadas, ou por se

²² Disponível em: <<http://justicanostrilhos.org/Vila-Concordia-MA>> acesso em 4 de junho de 2016.

²³ Disponível em: <<http://justicanostrilhos.org/Pimental-MA>> acesso em 2 de junho de 2016.

²⁴ Disponível em: <<http://justicanostrilhos.org/Pedrinhas>> acesso em 3 de junho de 2016.



encontrarem distantes dos locais apontados pelas comunidades como ideais para a travessia ou por não possuírem condições de uso. Por exemplo, os túneis geralmente são estreitos impossibilitando a passagem de veículos maiores e ônibus escolares. Ainda, no período chuvoso alagam e não possuem iluminação. Os viadutos ferroviários são voltados para o trânsito dos trens e não possuem condições adequadas de trânsito de pessoas. Em 2014 o Ministério Público Federal instaurou uma Ação Civil Pública (ACP) em função da precariedade e insuficiência das vias de travessia da EFC: nº0112334-42.2015.4.01.3700. Essa ACP é resultado de pressão popular e dos movimentos e organizações sociais.

A rigor, todas as populações das comunidades cortadas ou próximas à EFC e ao CLN sofrem risco de atropelamento. A comunidade Centro dos Farias (Buriticupu-MA) fica ao lado da EFC e detém apenas um ponto de travessia, que fica a 1 km de distância do conjunto de residências²⁵, o que os deixa vulneráveis a atropelamentos. No mesmo município, a população da Vila Concórdia sofre também com os atropelamentos. Ainda em Buriticupu, os moradores da Vila Pindaré também estão expostos a acidentes graças ao pequeno número de pontos de travessia.

RESISTÊNCIAS

Os projetos primário-exportadores da Vale S.A. geram impactos socioeconômicos, socioambientais e socioculturais nos territórios e populações. Como debatido, os corredores logísticos da Vale S.A. no Brasil e em Moçambique

potencializam estes impactos e geram novas violações. Em muitos casos, estes impactos e violações são causa de conflitos sociais. As violações aos direitos das populações afetadas pelas atividades da Vale S.A. podem ser enfrentadas pela mobilização popular. De maneira geral, movimentos sociais, organizações da sociedade civil e sindicatos aumentam o poder de influência dos atingidos e podem rechaçar ou atenuar impactos e violações.

As empresas mineradoras e suas contratadas, além de outros tipos de capitais presentes ao redor dos corredores logísticos, mobilizam um discurso que legitime a instalação e funcionamento de suas atividades. Apesar de se tratar de atividades que em geral são violadoras de direitos, o discurso traz a ideia à população de que os projetos primário-exportadores serão a redenção social dessas regiões. Por meio do convencimento, este bloco de capitais consegue fazer com que a mobilização popular contra esses projetos seja dificultada²⁶. Os projetos primário-exportadores passam a ser vistos pela população local

²⁵ Disponível em: <<http://justicanostrilhos.org/Centro-dos-Farias-MA>> acesso em 4 de junho de 2016.

²⁶ Durante julho e Agosto de 2014, líderes comunitários das províncias de Tete, Nampula e Niassa, por onde passa a CLN, foram mobilizados pela Vale para visitar a estrutura da ferrovia. Ainda, a empresa ofereceu um curso de formação técnica para jovens nas mesmas províncias por onde passa a CLN. Esta dinâmica de convencimento de trazer as lideranças comunitárias para visita na empresa e de oferecer cursos profissionalizantes é também utilizada no Brasil.



como a chegada do progresso, ou o incentivo ao desenvolvimento socioeconômico. Quando as formas de convencimento por meio do discurso não são suficientes para impedir mobilizações críticas as suas atividades, o bloco de capitais, auxiliado pelo Estado, passa a ameaçar fisicamente lideranças populares e/ou criminalizá-los. Lideranças locais ao longo de ambos os corredores logísticos sofrem com este tipo de assédio.

Mesmo assim, como reação aos projetos primário-exportadores, diversas foram as formas de resistência realizadas pelos atingidos. Chama a atenção o processo de resistência de Piquiá de Baixo, comunidade de Açailândia (MA). Em 2007 a Associação Comunitária dos Moradores do Piquiá de Baixo se uniu aos Missionários Combonianos, uma congregação da Igreja Católica, e ao Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos de Açailândia. Assim, foi formada uma rede de defesa dos interesses dos atingidos pela EFC intitulada Rede Justiça nos Trilhos²⁷.

Como relatamos anteriormente, a comunidade do Piquiá de Baixo sofre com a emissão de poluentes produzidos no Complexo Siderúrgico do Piquiá, que pode ser considerado um impacto indireto da infraestrutura primário-exportadora da Vale S.A. Em referendo realizado em 2008, a comunidade do Piquiá de Baixo decidiu por unanimidade pelo reassentamento em um local livre da emissão de poluentes. Esta foi vista como a melhor solução para a violação dos direitos socioambientais e de saúde da população. Por meio da ação contínua e articulada entre comu-

nidade e Justiça nos Trilhos, em março de 2016, representantes da Associação de Moradores de Piquiá de Baixo assinaram contrato do projeto de reassentamento da comunidade, em cerimônia do Programa Minha Casa Minha Vida, que ocorreu no Palácio do Planalto, em Brasília²⁸.

Junto à expansão mineradora no Brasil, também surgiram outras iniciativas de fundamental importância. Surgiram organizações contrárias aos projetos primário-exportadores da Vale e outras mineradoras, tais como a Articulação Internacional dos Atingidos e Atingidas pela Vale, O Movimento pela Soberania Popular na Mineração (MAM) e o Comitê em Defesa dos Territórios Frente à Mineração podem ser destacados como principais iniciativas críticas à mineração no Brasil.

Em Moçambique, mesmo que a Vale S.A. apresente uma trajetória mais recente, também está repleta de violações e conflitos sociais. O principal ponto de tensão com as comunidades até aqui foi o reassentamento involuntário de milhares de famílias em decorrência da mina de Moatize, como já debatido. Após a remoção, os protestos se tornaram frequentes devido às péssimas condições da terra e das habitações onde foram alocadas as famílias. A tabela a seguir dá uma ideia dos protestos que se seguiram após o reassentamento.

²⁷ Disponível em: <<http://piquiadebaixo.justicanostrilhos.org/Conflito>> acesso em 3 de junho de 2016.

²⁸ Disponível em: <<http://piquiadebaixo.justicanostrilhos.org/Brasilia-Piquia-de-Baixo-assina-contrato-do-projeto-de-reassentamento-no>> acesso em 2 de junho de 2016.

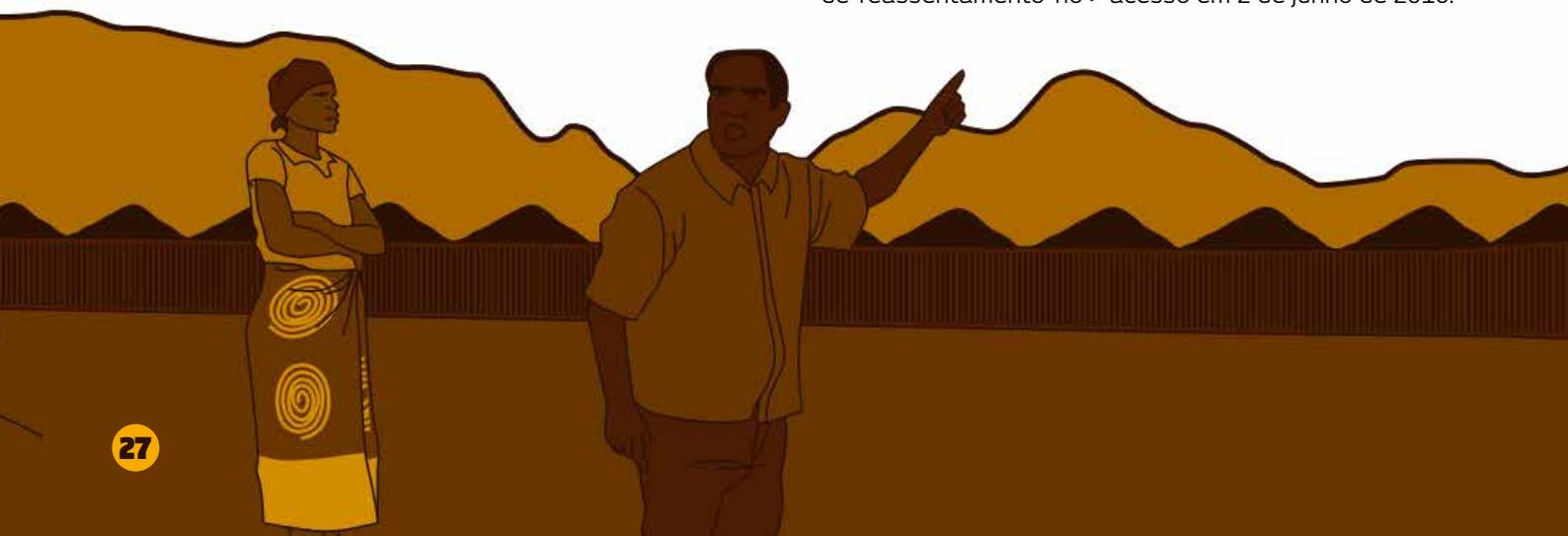


TABELA DE PROTESTOS DE FAMÍLIAS REASSENTADAS PELA VALE (PROTESTOS EM 2012 E 2013)

Fonte: LANGA, p. 231, 2014.

10 de janeiro de 2012

Cerca de 700 famílias

10 de janeiro de 2012

Cerca de 1300 famílias

10 de janeiro de 2012

Cerca de 200 famílias

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A internacionalização do bloco de capitais brasileiros dos últimos anos foi incentivada pelo Estado por meio de financiamentos e apoio político-diplomático. As grandes empresas brasileiras foram os principais agentes beneficiados neste processo. A atuação internacional dessas empresas gerou reações de populações atingidas por seus projetos. Em Moçambique, a convergência momentânea entre interesses de capitais estrangeiros e nacionais condicionou a atuação do Estado moçambicano, que acabou favorecendo a Vale S.A.

As logísticas da exclusão formam o padrão de atuação da empresa Vale S.A. Os complexos mineradores excluem as populações locais do usufruto dos bens naturais, tanto no sentido econômico de sua utilização, quanto no bem-estar potencialmente gerado pela sua conservação. Os impactos e as violações aos direitos humanos são em geral direcionados para grupos que estão à margem do processo decisório, tais como populações tradicionais,

pequenos agricultores e grupos de renda média relativamente baixa. Sendo assim, podemos afirmar que há uma desigualdade na distribuição dos impactos causados pelos projetos primário-exportadores da Vale S.A. A expansão dos projetos mineradores da empresa, a intensificação do ritmo de extração e a flexibilização de normas ambientais e trabalhistas aumentam a ocorrência de violações aos direitos humanos.

Apesar de muitas vezes se tratarem de multinacionais com imenso poderio econômico e político, se multiplicam no Brasil e em Moçambique os casos em que as demandas das populações locais foram atendidas em detrimento dos interesses empresariais. Sindicatos, movimentos sociais e organizações da sociedade civil são os elementos que aportam na resistência dos atingidos perante os graves impactos e violações de direitos humanos. Os povos de Moçambique e Brasil podem e devem aprender com as experiências de resistência de cada país. Espero que esta publicação seja mais um suporte a esse esforço.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACSELRAD, Henri. MELLO, Cecília. BEZERRA, Gustavo. O que é Justiça Ambiental. Garamond: Rio de Janeiro, 2009.

ANTT. Relatório de Acidentes. 2014. Disponível em: <file:///C:/Users/Hp/Downloads/vers%C3%A3o_final_relat%C3%B3rio_01.201.gerof.sufer..pdf> acesso em 21 de junho de 2016.

ATINGIDOS PELA VALE. Relatório de Insustentabilidade. 2015. Disponível em: <https://atingidospelavale.files.wordpress.com/2015/04/relatirio_pdf.pdf> acesso em 24 de junho de 2016.

COELHO, Tádzio. Projeto Grande Carajás: trinta anos de desenvolvimento frustrado. Ed. Iguana: Marabá, 2015.

CONTRATO DE CONCESSÃO MINEIRA. Contrato relativo à concessão mineira da mina de Moatize. 2007.

COTA, Raymundo Garcia. Carajás: a invasão desarmada. Vozes: Petrópolis, 1984.

FAUSTINO, Cristiane. FURTADO, Fabrina. Mineração e Violações de Direitos: o Projeto Carajás Ferro Carajás S11D da Vale S.A. Justiça Global: Rio de Janeiro, 2013.

GARCIA, Ana Saggioro. Empresas Transnacionais Brasileiras: dupla frente de luta. In: Empresas Transnacionais Brasileiras na América Latina: um debate necessário. (Org.) Instituto Rosa Luxemburgo Stiftung. Expressão Popular: São Paulo, 2013.

GARCIA, Ana Saggioro. KATO, Karina. FONTES, Camila. A história contada pela caça ou pelo caçador? Perspectivas sobre o Brasil em Angola e Moçambique. PACS: Rio de Janeiro, 2012.

GUDYNAS, Eduardo. Extractivismos: ecologias, economia y política de un modo de entender el desarrollo y a la naturaleza. CEDIB: Cochabamba, 2015.

IBASE. Carajás: o Brasil hipoteca seu futuro. Achiamé: Rio de Janeiro, 1983.

LANGA, Epifânia. MASSINGUE, Nelsa. Indústria Extrativa e Desenvolvimento Local: o papel da responsabilidade social empresarial. In: Desafios Moçambique 2014. IESE: Maputo, 2014.

MOÇAMBIQUE. LEI no 14, p. 22, 2002.

MOSCA, João. SELEMANE, Tomás. El Dorado Tete: os megaprojectos de mineração. 2011.

POEMAS. Antes fosse mais leve a carga: uma avaliação dos aspectos econômicos, institucionais e sociais do desastre da Vale/BHP/Samarco em Mariana (MG) – Relatório preliminar. Mimeo. 2015.

SANTOS, Dellayne. ASSIS, Jhene. In: Revista Não Vale. 2016. Disponível em: <http://www.justicanostrilhos.org/IMG/pdf/images.compressed.pdf> acesso em 4 de junho de 2016.

SELEMANE, Tomás. Alguns Desafios na Indústria Extractiva em Moçambique. 2009.

SCHLESINGER, Sergio. Cooperação e investimentos do Brasil na África. O caso do ProSavana em Moçambique. Rio de Janeiro: Fase, 2013.

VALE. Nossa História. 2012.

VALE. Relatório Anual de 2015. 2016.

ZIBECHI, Raúl. Brasil Potência: entre a integração regional e um novo imperialismo. Consequência: Rio de Janeiro, 2012.

**VEJA AQUI A
CARTOGRAFIA
DAS VIOLAÇÕES
DE DIREITOS
HUMANOS
DA ESTRADA
DE FERRO
CARAJÁS NO
BRASIL E O
CORREDOR
LOGÍSTICO DE
NACALA EM
MOÇAMBIQUE.**





justiça global