



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE MARABÁ
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS DO ARAGUAIA TOCANTINS

EDILEUZA MIRANDA FEITOSA

**DUPLICAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS E IMPACTOS SOCIAIS: O
CASO DO BAIRRO ALZIRA MUTRAN**

MARABÁ-PA

2013



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE MARABÁ
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS DO ARAGUAIA TOCANTINS

EDILEUZA MIRANDA FEITOSA

**DUPLICAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS E IMPACTOS SOCIAIS: O
CASO DO BAIRRO ALZIRA MUTRAN**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao colegiado de Ciências Sociais, da Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Marabá, como requisito para a obtenção do grau de bacharel e licenciatura plena em Ciências Sociais.

Orientador (a): Prof. Dr^a. Célia Regina Congílio

MARABÁ-PA

2013



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE MARABÁ
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS DO ARAGUAIA TOCANTINS

EDILEUZA MIRANDA FEITOSA

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao colegiado de Ciências Sociais, da Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Marabá, como requisito para a obtenção do grau de bacharel e licenciatura plena em Ciências Sociais.

Orientador(a): Prof. Dr^a. Célia Regina Congílio

Data de aprovação:

Banca examinadora:

Prof^a. Dr^a. Célia Regina Congílio (Orientadora)

Prof. Raimundo Gomes da Cruz Neto (Avaliador externo).

Prof^a. Msc Simone Contente Padilha (Avaliador Interno)

Conceito:

DEDICATÓRIA

Dedico à minha família: Pai, Mãe, irmão, irmãs, em especial aos meus pais que, apesar das dificuldades, sempre me incentivaram a estudar, são pessoas simples, mas que carregam um riquíssimo conhecimento, adquirido não nas escolas institucionais, mas com suas experiências de vida.

AGRADECIMENTOS

Este momento é considerado de suma importância, porque é aqui que deixo claro que este trabalho não seria possível sem a contribuição de companheiros que me acompanharam nesta difícil tarefa.

De início, agradeço aos moradores do Bairro Alzira Mutran, que me receberam em suas casas, onde colhi relatos os quais foram fundamentais para construção desse trabalho.

Meus agradecimentos vão também a todos os integrantes do Movimento Debate e Ação (Luciano Melo, Rafael, Thiago, Jane, Eric de Belém, Jaqueline, Iara, Simone Paiva, Rose, Weverton, e Mabiana). Dentre estes, em especial, gostaria de agradecer a duas pessoas que contribuíram de forma inesquecível para a materialização deste trabalho; a minha grande Amiga e companheira no curso de Ciências Sociais 2007. Simoninha, que sempre esteve disponível para contribuir no que fosse possível. Foi também uma grande companheira na etapa mais importante deste trabalho; a pesquisa de campo. Ao Marcelo Melo, agradeço não só pelos incentivos, e contribuições, muito importantes e indispensáveis, mas também pela ajuda na organização e correções deste trabalho.

Ao companheiro Cristiano Bento, agradeço, porque que desde início, se colocou a disposição para ajudar, cedendo material, e ainda tive a oportunidade de tirar muitas dúvidas, com direito a dicas sobre metodologia de como construir um texto.

Agradeço ao Raimundo Gomes da Cruz Neto, não por ter contribuído com materiais e com vasto conhecimento que tem sobre essa região, nem pela pessoa simples que é, que só por este motivo já merece todo o meu respeito, mas por sua história de lutas em defesa das populações atingidas por projetos de mineração na região. Além disso, Raimundinho é um companheiro que carrega dentro de si o desejo de lutar por uma sociedade onde não mais haja a dominação de uma classe sobre outra, com isso, parece renovar todos os dias de sua vida o espírito revolucionário de um militante incansável. É com esse desejo revolucionário que nos contagia, inspira e ensina a importância de lutar. Até a vitória sempre!

Agradeço à professora Dr^a Célia Congilio, não só pelo fato de ter me orientado, mas pelo esforço em contribuir através de seus debates e posições ideológicas, que somam bastante com as lutas existentes na nossa região.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT-	Agencia Nacional de Transporte Terrestre
APE -	Área de Pesquisa Econômica
BNDES-	Banco Nacional Desenvolvimento Econômico e Social
CEPASP -	Centro de Estudos Pesquisa e Assessoria Sindical e Popular
CLN -	Capacitação Logística Norte
CPT	Comissão Pastoral da Terra
CVRD-	Companhia Vale do Rio Doce
EFC -	Estrada de Ferro Carajás
EA -	Estudo Ambiental
EIA -	Estudo de Impacto Ambiental
EFVM -	Estrada de Ferro Vitoria Minas
FUNAI -	Fundação Nacional do Índio
IBGE -	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBAMA -	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
IBRAM -	Instituto Brasileiro de Mineração
ICMBio-	Instituto Chico Mendes e Conservação da Biodiversidade
IHU -	Instituto Humanista Unisinos
IIRSA-	Iniciativa de Integração da infraestrutura Regional Sul-Americana
INCRA-	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
JNT-	Rede de Justiça nos Trilhos
MME-	Ministério de Minas e Energia
MDA -	Movimento Debate e Ação
MPF-	Ministério Público Federal.
PAC -	Programa de Aceleração do Crescimento
PGC-	Programa Grande Carajás
PBA-	Plano Básico Ambiental
PIB-	Produto Interno Bruto
PNM -	Plano Nacional de Mineração
RIMA-	Relatório de Impactos Ambientais
SEMA-	Secretaria de Estado de Meio Ambiente
UFPA-	Universidade Federal do Pará

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

FIGURA:1CERTIDÃO DA LICENÇA DO TRECHO MARABÁ.....50

FOTOS

FOTO 1:RACHADURAS EM CASA CAUSADA PELA TREPIDAÇÃO.....67

FOTO 2:CASAS PROXIMAS DOS TRILHOS NO BAIRRO ALZIRA MUTRAN.....68

FOTO 3: TELHAS ESCORREGANDO DO TELHADO.....69

FOTO 4: ESPAÇO LAZER/ ESPAÇO RISCO.....70

FOTO 5: CRIANÇAS BRINCANDO PROXIMO DO TRILHO.....72

FOTO 6: PASSAGEM QUE DA ACESSO AOS BAIRROS: ARAGUIA, ALZIRA MUTRAN.....75

FOTO 7: MURO PARA PROTEGER A EFC NO BAIRRO ALZIRA MUTRAM.....76

FOTO 8: DIVERSAS FORMAS DE USOS DO LOCAL.....85

GRÁFICOS

GRÁFICO1:EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO EM MILHÕES DE TONELADAS.....23

GRÁFICO2: PRODUÇÃO DE MINÉRIO EM MILHÕES DE TONELADAS.....24

GRÁFICO 3: EVOLUÇÃO DE PREÇOS DE METAIS 1960 – 2011.....40

GRÁFICO 5: PRINCIPAIS DESTINOS DOS MINÉRIOS EXPORTADOS PELO PORTO DE SÃO LUIS.....42

GRÁFICO 6- SOBRE PROCESSO DE NEGOCIAÇÃO.....82

MAPAS

MAPA 1- TRECHOS LICENCIADOS E NÃO LICENCIADOS.....51

QUADROS

QUADRO 1: PRINCIPAIS PROJETOS MINERAIS NA REGIÃO.....	38
QUADRO 2: PRINCIPAIS PROJETOS DA VALE EM CARAJÁS.....	43
QUADRO 3: MUNICÍPIOS MINERADORES, SEGUNDO POPULAÇÃO, PIB E PIB PER CAPITA (2009).....	47
QUADRO 4: POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS MINERADORES SELECIONADOS, SEGUNDO AS CLASSES DE RENDA INDIVIDUAL NOMINAL MENSAL.....	48
QUADRO 5: VALOR DO RENDIMENTO MÉDIO E MEDIANO MENSAL E DOMICILIAR PER CAPITA.....	49
QUADRO 6: DIMENSÃO DO PROJETO DE DUPLICAÇÃO.....	55
QUADRO 7: TIPOS DE IMPACTOS MAIS CITADOS.....	84

TABELAS

TABELA 1- INVESTIMENTOS MAPEADOS NA INFRAESTRUTURA 2011- 2014....	29
TABELA 2- CRESCIMENTO DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA.....	30
TABELA 3- PREVISÃO DE PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO.....	35
TABELA 4- PRODUTOS TRANSPORTADOS PELA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS.....	44
TABELA 5- PRINCIPAIS FERROVIAS DE CARGAS DO BRASIL	59

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO 1 – ESTADO E ACUMULAÇÃO DE CAPITAL.....	16
1.1- ACUMULAÇÃO E CONSTITUIÇÃO DO CAPITAL NA PERSPECTIVA MARXISTA	16
1.2-FUNÇÃO GERAL DO ESTADO NO CAPITALISMO.....	19
CAPÍTULO 2 - ESTADO E ACUMULAÇÃO DO CAPITAL NA AMAZÔNIA NO CONTEXTO DA INSERÇÃO DOS GRANDES PROJETOS MINERAIS	21
2.1. OS GRANDES PROJETOS DE MINERAÇÃO E ACUMULAÇÃO DE CAPITAL.....	21
2.2. GRANDES PROJETOS MINERAIS NO SUDESTE DO PARÁ, SUA “IMPORTÂNCIA ECONÔMICA” E SUAS CONTRADIÇÕES SOCIAIS.....	24
2.3 AS “POLÍTICAS ESTRATÉGICAS” DO ESTADO BRASILEIRO INVESTIMENTOS DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA: O PAC I E II.....	27
2.4 O PLANO NACIONAL DE MINERAÇÃO 2030 E SUA RELAÇÃO COM O NOVO MARCO LEGAL DA MINERAÇÃO NO BRASIL.....	33
2.4.1 Novo marco legal de mineração no Brasil.....	36
CAPÍTULO 3. A DUPLICAÇÃO DA EFC: SINÔNIMO DE “DESENVOLVIMENTO” NA REGIÃO OU IMPACTOS?.....	37
3.1. OS ATUAIS PROJETOS DE MINERAÇÃO NO SUDESTE DO PARÁ	37
3.2 A DUPLICAÇÃO DA EFC E OS PLANOS ECONÔMICOS DA VALE.....	44
3.3- GRANDES EMPREENDIMENTOS: “DESENVOLVIMENTO” OU REPRODUÇÃO DA MISÉRIA?	46
3.4-A DUPLICAÇÃO: EMPREENDIMENTO DE “PEQUENO PORTE FERROVIÁRIO”?.....	50

CAPÍTULO 4. ESTRADA DE FERRO CARAJÁS E SEUS IMPACTOS SOCIAIS: O CASO DO BAIRRO ALZIRA MUTRAM.....	58
4.1- ESTRADA DE FERRO CARAJÁS: UMA DECISÃO EXTERNA	58
4.2 PRIMEIRO CONTATO COM AS COMUNIDADES ATINGIDAS PELA EFC	63
4.3-BAIRRO ALZIRA MUTRAM: VIDAS NOS TRILHOS DO CAPITAL.....	65
4.4 “A MINHA DIVERSÃO ERA VER O TREM PASSANDO, CONTAR OS VAGÕES, BRINCADEIRA DE CRIANÇAS MESMO”	70
4.5 “JÁ TEVE ACIDENTES COM PESSOAS, E ACIDENTES COM CARROS, MOTOS E COM ANIMAIS”.....	73
4.6 - “O TREM TAVA PARADO LÁ, E PASSOU MAIS DE UMA HORA PARADO E É ASSIM: EU MESMO, JÁ ME ARRISQUEI, JÁ PASSEI POR BAIXO, PORQUE TINHA AULA, E TINHA QUE IR PRÁ ESCOLA”.....	74
4.6.1- O muro é uma solução para os moradores?.....	76
4.7 “COM CERTEZA! AUMENTOU ASSUSTADORAMENTE, NÉ? A QUANTIDADE DE TREM E A QUANTIDADE DE VAGÃO NOS TREM, NÉ”?.....	77
4.8 - O PROCESSO DE REMOÇÃO: “SUA CASA ESTÁ CONGELADA”.....	78
4.8.1 “É como um ninho de um passarinho”.....	84
5- CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
6- REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	89

INTRODUÇÃO

Este trabalho visa um estudo sobre a Estrada de Ferro Carajás (EFC), e sua duplicação que se encontra em curso, bem como identificar os impactos causados, especificamente às populações residentes no bairro Alzira Mutran nas proximidades dos trilhos. Sabemos que na década de 1980, com implantação do projeto Ferro Carajás, o estado Brasileiro financiou a construção da estrada de ferro Carajás para que esta pudesse dar suporte ao transporte do minério da serra até o terminal portuário de Itaqui no estado do Maranhão.

A construção da Ferrovia Carajás a época causou enormes impactos sociais, sobretudo as populações que já residiam no local onde a ferrovia foi construída. Bairros e cidades foram cortados, vilarejos e assentamentos divididos. Além do barulho que desperta o sono dos moradores, é frequente os atropelamentos na ferrovia, que provocam tanto a morte de pessoas como de animais. O Bairro Alzira Mutran localizado na cidade de Marabá é um exemplo dos problemas sociais causados pela construção da EFC.

Como se não bastasse, atualmente, encontra-se em curso a duplicação da EFC, que atende especialmente aos interesses da mineradora Vale, que com o projeto S11D pretende duplicar a exportação de Minério de ferro sobre os trilhos. Neste sentido temos a duplicação, como um elemento que intensifica os impactos sociais e conseqüentemente os conflitos e as relações que se estabelecem entre os sujeitos que vivenciam esse processo – moradores e construtora.

A Estrada de Ferro Carajás surge por interesses tanto do Estado Brasileiro, quanto do capital internacional que se insere na Amazônia em busca das riquezas, sobretudo minerais. Sobre a inserção do capital nacional e internacional na Amazônia, reporta Hébette (2004, grifos do autor):

A abertura oficial da Amazônia ao capital, nacional e estrangeiro teve efeitos imediatos. Interessava a todo esse espaço relativamente protegido e preservado do planeta. Cada um vinha agora, sem constrangimento, procurar ali o que lhe aprofesse: terra, madeira, minério, recursos hidrelétricos. O Estado, inclusive, estimulou esses interesses por meio de incentivos fiscais e da implantação de obras de infraestrutura. Veio capital daqui e de fora para pesquisar e explorar. Veio o povo também, expulso de todos os cantos do País. Tudo dentro da filosofia referida: confiança no capital que se movimenta, absolutamente solto, à vontade, “em casa” para fazer e desfazer; mas cuidado com o povo que precisa ser enquadrado, dirigido, “assentado”, inclusive os tradicionais detentores da terra: os povos indígenas (p.33).

Na década de 60 estudos geológicos mostraram uma forte ocorrência de minerais ferrosos na serra dos Carajás. Concluídos os estudos de viabilidades do Projeto Ferro Carajás o Governo Federal emite uma concessão para a construção e operação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que interliga a Serra dos Carajás, no Pará, ao Porto da Ponta da Madeira, no litoral do Maranhão.

É neste contexto de inserção do capital na Amazônia atrelado aos interesses do capital internacional que é construída uma das mais importantes e produtivas ferrovias da América Latina: A Estrada de Ferro Carajás. Sua construção teve início em 1976 e foi inaugurada em 1985, com o primeiro carregamento de minério de ferro retirado da serra dos Carajás.

A EFC é uma das principais obras de infraestrutura e um elemento fundamental e estratégico para a exportação de minérios. Atualmente, encontra-se sob o domínio da segunda maior mineradora do mundo – Vale¹ - está sendo duplicada porque precisa ser mais eficiente para garantir as exportações em alta escala e cumprir com as exigências no mercado mundial. Por outro lado, em volta dos grandes empreendimentos, sejam eles de infraestrutura ou não, há uma grande zona de conflitos causados pelas consequências sociais.

Dentro dessa demanda do mercado global, consequentemente causador de grandes tensões, está o maior projeto de minério de ferro da Empresa Vale, o denominado Projeto Ferro Carajás S11D, que será implantado na Serra Sul de Carajás, no município de Canaã dos Carajás, no Pará. O projeto S11D tem como objetivo a extração de Ferro, localizado dentro da Floresta Nacional de Carajás. Atualmente encontra-se em fase de implantação, com previsão para operar em 2016. O Serra Sul deve operar inicialmente com produção de 90 Milhões de toneladas por ano.

Esse contexto de expansão da exploração de Minério tem relações profundas com a duplicação da Estrada de Ferro Carajás. Esta, por sua vez, atravessa o núcleo urbano de Marabá, gerando tensões sociais em virtude dos impactos que dela decorrem.

Diante disso, tentando cumprir o objetivo a que se propõe este trabalho, procuramos pesquisar um núcleo urbano em Marabá, o Bairro Alzira Mutran. O surgimento deste bairro é fruto das dinâmicas migratórias ocorridas nos últimos 30 anos. O processo de ocupação da nossa região se dá a partir do Grande capital, representado por grandes empresas, e a busca por melhores condições de vida e trabalho nessas e empresas é que provocam a vinda de tanta gente pra cá.

¹ A maior mineradora do mundo Anglo- Australiana BHP Billiton surge em 2001, com a fusão da Australiana Brokem Hill Proprietary Company (BHP) com a inglesa Billiton. Disponível em http://www.lestemais.com.br/Noticia.asp?Id_noticia=10703. Acessado em 19.11.12.

Segundo Harvey (2009), é o capital quem organiza as cidades e quem tem direito a ela. Ou seja, são os grandes grupos que monopolizam o direito a cidade enquanto o restante da população pobre tem que resistir, ocupando áreas em busca de moradia. Então é quase sempre a partir desta dinâmica que surgem os principais bairros de Marabá, inclusive o Alzira Mutran.

Partindo desse pressuposto, essa pesquisa se propõe a compreender os impactos locais em moradias próximas à Estrada de Ferro Carajás, tendo como objeto de estudo o Bairro Alzira Mutran, que se caracteriza como um bairro cujos moradores sofrem os efeitos que provocam alterações significativas no espaço urbano em que habitam.

É nesse contexto que se pretende abordar os impactos das obras da EFC, pois ela se constitui em elemento importante de infraestrutura aos grandes projetos de mineração, sobretudo no que se refere às conformações do núcleo urbano acima mencionado, cujo crescimento se atribui aos grandes contingentes migratórios nestes municípios da região do sudeste do Pará, devido à abertura da Estrada de Ferro Carajás e o Projeto Ferro Carajás.

Na década de 80, a implantação da Estrada de Ferro Carajás-EFC na região e os projetos a ela associados provocaram alterações sensíveis na estrutura do espaço geográfico do sul/sudeste do Pará. Os investimentos locais da Companhia Vale do Rio Doce-CVRD- atraíram um fluxo, já anteriormente significativo, de migrantes para a região. Novos povoados ou núcleos urbanos emergiram associados tanto às atividades mineradoras da CVRD, quanto às do garimpo de Serra Pelada e de beira de estradas (SILVA, 2005, p. 01).

Conforme destaca o texto acima, o espaço geográfico tem a sua estrutura modificada com o advento da estrada de Ferro Carajás. Nesse sentido, a produção do espaço segue determinações da expansão do capital, se distanciando da organização social anteriormente existente. Assim, ela é parte de um processo de ordenamento do espaço, o qual define uma maneira válida de se apropriar dele, desconsiderando, em contrapartida, outros usos possíveis.

Para o propósito acima mencionado faremos um estudo qualitativo que possibilitará melhor compreensão referente às particularidades que a temática apresenta, no sentido de entender os processos dinâmicos que os sujeitos vivenciam no momento. A pesquisa de campo se deu através do projeto de pesquisa: Mineração, Trabalho e conflitos Amazônicos no Sudeste do Pará, coordenado pela Prof. Dra. Célia Regina Congilio.

Em face da problemática proposta, tem-se a seguinte pergunta de pesquisa: Que elementos permitem visualizar os impactos e as contradições sociais decorrentes da

duplicação da Estrada de Ferro Carajás, a partir do bairro Alzira Mutran, localizado no núcleo urbano de Marabá?

Estando de posse da nossa problemática, lançamos mão dos seguintes artifícios metodológicos: num primeiro momento consideramos a pesquisa de campo como essencial, sobretudo com a elaboração de questionários semiestruturados para a realização de entrevistas com perguntas abertas para que assim pudéssemos ter um melhor levantamento de informações referentes aos impactos da EFC no bairro Alzira Mutran.

Num segundo momento recorreremos à análise bibliográfica, sob dois aspectos: um eixo de leituras bibliográficas que discutem teoricamente os temas ligados à proposta do trabalho; no segundo eixo temos o levantamento de documentos, Jornais, Audiências Públicas, que ajudam no levantamento de informações referentes a este trabalho. A metodologia que se refere a análises documentos que dão embasamento a este trabalho são os estudos feitos pela empresa, como por exemplo, o Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental que foi fundamental nas informações sobre dados relacionados às comunidades atingidas no corredor de Carajás no percurso Pará e Maranhão.

Alem disso foi possível descrever e tabular dados sobre a dimensão do empreendimento e compreender a forma como a empresa se articulou com os órgãos responsáveis pelo licenciamento IBAMA resultando em uma obra que vai se concretizando irregularmente. Trouxe também clareza sobre a estreita relação entre o Estado e a mineradora-VALE S.A., tema a ser abordado como um dos objetivos deste trabalho.

As revistas e matérias produzidas pelos movimentos sociais como a Rede de justiça nos Trilhos foram utilizadas com o objetivo de adquirir informações sobre o projeto de duplicação da ferrovia e Estrada de Ferro Carajás e sobre as comunidades atingidas ao longo do empreendimento, bem como sobre as ações do Estado para favorecer o empreendimento.

Ao que concerne à análise de documento do governo foi estudado o Plano de Mineração 2030 com o intuito de dar consistência às discussões em relação ao “discurso desenvolvimento” tal como propagado pela mineradora. Ainda em relação a documentos do governo foi estudado o relatório do IBRAM para obter informações sobre os dados de exportação de ferro e o destino que tem este componente mineral.

Por último, no que corresponde a documentos produzidos pela Justiça Global Rede de Justiça nos Trilhos destacamos as revistas de cunho científico e relatórios, pareceres, documentos e a ação civil enviada para o Ministério Público Federal questionando a duplicação da EFC.

A pesquisa em curso se justifica pelo fato de demonstrar os impactos causados às populações que residem no Bairro Alzira Mutran e como estas se relacionam com a linha férrea, que está sobre o domínio de atores privados (Vale, antiga CVRD). Destaca-se, nesse sentido, a importância da localidade para esses diferentes atores, (moradores e Vale) e o papel do Estado no que tange as prioridades em investimentos para os setores da mineração e de suas infraestruturas- como é o caso da duplicação da EFC. Outra prioridade é verificar a flexibilidade que o Estado exerce na legislação para favorecer e legalizar a execução desses empreendimentos, agilizando e induzindo o processo de acumulação e expansão do capital.

No capítulo 01 serão tratadas questões sobre o processo de origem da formação social capitalista, e como se deu e vem se dando a acumulação do capital nos dias atuais, referenciado na perspectiva marxista, com abordagem principal a partir de Poulantzas (1977); Luxemburgo (1985); Marx (1989).

No capítulo 02 discutiremos acerca do processo de acumulação do capital na Amazônia no contexto da inserção dos grandes projetos minerais pensados para o sudeste do Pará. Para dar consistência às discussões teóricas nos apropriaremos de estudos referentes ao tema, considerando os principais estudiosos tais como Hébette (2004); Nascimento (2006); Picoli (2006) Leal, (2004) Costa, (2008). Na discussão sobre integração e infraestruturas Castro (2012), contribuí para que tenhamos uma melhor compreensão sobre as “políticas estratégicas” que o Estado Brasileiro tem empreendido para garantir a expansão/acumulação do capital, a partir das atividades minerais. Dentro dessa perspectiva discutiremos a ação do governo a partir do programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e sua articulação com a Iniciativa de Integração da infraestrutura Regional Sul-Americana (IRSSA), considerando o processo de duplicação da EFC como um elemento estratégico para expansão da atividade minerária.

No capítulo 03 abordaremos os atuais projetos de mineração, implantados ou previstos para a região do sul e sudeste paraense, dando destaque para o Projeto Ferro Carajás S11D. que é o motivo pelo qual a Vale decidiu duplicar a EFC.

No capítulo 04 trataremos da pesquisa empírica deste trabalho, que tem como propósito investigar os impactos sociais ocasionados pela EFC aos moradores do Bairro Alzira Mutran núcleo urbano de Marabá. Nessa perspectiva iremos mostrar como os impactos sociais estão ligados a lógica de expansão do capital que se territorializa na região, trazendo em seu bojo o discurso de “desenvolvimento e progresso” regional, mas que não corresponde a sua ideologia. Para as populações locais, isso se apresenta de forma

contraditória que se materializa na expulsão destas de seus territórios, enquanto o capital se territorializa nestes locais.

CAPÍTULO 1

1- ESTADO E ACUMULAÇÃO DE CAPITAL

1.1. ACUMULAÇÃO E CONSTITUIÇÃO DO CAPITAL NA PERSPECTIVA MARXISTA

Neste capítulo trataremos dos processos que deram origem ao sistema capitalista, tal como ele é hoje. Ao que se refere, aos processos iniciais de acumulação do capital, Marx o define da seguinte forma:

O processo que cria o sistema capitalista consiste apenas no processo que retira ao trabalhador a propriedade de seus meios de trabalho, um processo que transforma em capital os meios sociais de subsistência e os de produção converte em assalariados os produtores diretos. A chamada acumulação primitiva é apenas o processo histórico que dissocia o trabalhador dos meios de produção. É considerada primitiva porque constitui a pré-história do capital e do modo de produção capitalista (p.830).

Esse é o processo que deu origem à própria constituição do sistema capitalista. A nova sociedade moderna, que nasce nas ruínas da sociedade feudal revela também o surgimento de novas classes antagônicas, de um lado os capitalistas donos e controladores dos meios de produção, de outro, os trabalhadores que na condição de expropriados dos seus meios de subsistência se veem obrigados a vender o que lhes resta; a força de trabalho, Ou seja, a expropriação do camponês de seus meios de subsistência, a terra, promove a ruína da indústria doméstica rural fazendo surgir a indústria moderna e consigo o capitalista industrial e o modo de produção capitalista.

Luxemburgo (1985) explica que o processo de acumulação do capital desenvolveu-se através de condições indispensáveis para que o capitalismo se expandisse e a condição mais importante, tanto para a aquisição da força de trabalho, quanto para a realização da mais-valia é a inclusão das comunidades de economia natural na economia de circulação mercantil, uma vez que estejam destruídos o modo de produção dos camponeses ou a produção artesanal. Conforme cita a autora na obra *A acumulação do capital*:

Um importante capítulo final da luta contra a economia natural é o da separação que se processa entre agricultura e a indústria, da exclusão da indústria rural da economia camponesa. Historicamente as artes industriais surgem como ocupação agrícola acessória, do tempo não preenchido pela

agricultura, o artesanato representou um papel importante na subsistência da economia camponesa. O desenvolvimento da produção capitalista conseguiu arrancar da economia camponesa um por um de seus ramos artesanais, para concentra-los na produção fabril maciça [...]. Um exemplo foi apresentado pela indústria têxtil [...] a fim de transformar a massa em consumidora de suas mercadorias, o capital procurou reduzir inicialmente a um só ramo [...] a superioridade da técnica da produção em massa, especializada e dotada de análise científica e método de combinação de processo produtivo, com suas fontes internacionais de matérias – primas e seus instrumentos aperfeiçoados, e indiscutível em comparação com o artesanato camponês primitivo (LUXEMBURGO,1985, p.271-272).

Nota-se que para o capitalismo se reproduzir foi necessário que as sociedades não capitalistas se incluíssem e se tornassem consumidoras das mercadorias produzidas pelo capitalismo e, para isso, foi imprescindível a destruição da economia natural em detrimento da economia de circulação mercantil.

Percebe-se que na discussão acerca da acumulação primitiva de capital segundo os autores (Marx e Luxemburgo) o objetivo era o mesmo; a gênese do modo de produção capitalista surge como resultado de um complexo processo de acumulação do capital. Vejamos como outra autora contemporânea (Nascimento, 2006, p.29), discorre sobre a gênese do modo de produção capitalista:

O modo de produção capitalista (MPC) resultou de um longo processo de acumulação de capital, o qual ocorreu em meio uma série de transformações políticas, econômicas, culturais e sociais, historicamente localizados a partir do século XV. Enquanto alguns desses acontecimentos se deram no período de transição do feudalismo para o capitalismo, outros ocorreram no seio do próprio processo de consolidação do MPC.

As transformações que ocorreram na transição do feudalismo para o capitalismo, sejam elas políticas, econômicas ou sociais são perpassadas pelo antagonismo das classes, que com o predomínio do capitalismo adquire novas formas de dominação e, assim, acirra-se um forte antagonismo, representado por capitalistas e trabalhadores, ou- exploradores e explorados.

Luxemburgo (1985) menciona que as ferrovias foram essenciais para expansão da economia mercantil nas regiões de economia natural:

Para estimular a construção de ferrovias e a colonização de terras foram feitas enormes doações de terras devolutas as companhias ferroviárias (...) a rede ferroviária, portanto como dantes (...) as ferrovias e as terras provocaram migração maciça da Europa para os Estados Unidos (...)

emanciparam-se cada vez mais a industria europeia principalmente a inglesa, criando, suas próprias manufaturas, industrias têxtil, siderúrgicas, metalúrgicas e mecânicas (p.273).

As ferrovias exerciam uma importante condição da concentração do lucro através da circulação das mercadorias. Um dos pontos de conquista da economia mercantil foi a construção de formidáveis obras modernas de transporte. A autora aborda sobre a importância do transporte ferroviário naquela época, considerando-o um pré-requisito indispensável para expansão da economia mercantil.

Essa hipótese parece confirmar-se pela circunstância de os meios de transporte (ferrovia, navegações, canais) representarem os pré-requisitos indispensáveis à expansão da economia mercantil em regiões de economia natural. A marcha de conquista da economia mercantil começa no geral com maravilhosas obras modernas de transporte, como linhas férreas, que atravessam densas florestas e montanhas (Luxemburgo p.265).

Neste sentido, as ferrovias são um elemento de infraestrutura muito importante já que geram lucros e impulsionam a acumulação e expansão de capital, principalmente, no caso de nossa região, pelas toneladas de minérios que a EFC exporta diariamente, exercendo assim, um campo de circulação de mercadorias.

Considerando que a origem do capitalismo está ligada a necessidade do controle dos recursos naturais, ou seja, das matérias primas, que são saqueadas transformando-se em superlucros para o capital, é neste contexto de expansão do capital que podemos afirmar também que seu destino é se deslocar para as áreas mais ricas em recursos naturais. Desde os primórdios da acumulação primitiva, o Brasil, historicamente, tem sido fonte enorme de recursos naturais cujo potencial tem sido de forma recorrente apropriado pelo capital.

Dentro desta mesma lógica, podemos classificar as ferrovias como um elemento de infraestrutura importante e estratégico para a conformação da expansão do capital no país, não como elemento menos oneroso, uma vez que as rodovias foram implementadas, também com essa estratégia, para beneficiar a indústria automobilística. O capitalismo se utiliza de estratégias diferentes para seu processo de acumulação e um caso exemplar está na duplicação da Estrada de Ferro Carajás em região onde o povo assiste um dos maiores saques da história do capitalismo. Isto é tanto verdade que a duplicação da EFC representa a estratégia mais ágil e menos onerosa da mineradora Vale para intensificar a acumulação de capital a partir da exportação do Minério de ferro.

Não poderíamos deixar de frisar neste processo, o papel desempenhado pelo Estado dentro do capitalismo. O Estado historicamente e especialmente no contexto de surgimento dos grandes projetos da Amazônia, sempre agiu como facilitador e financiador das grandes infraestruturas necessárias para o saque das nossas riquezas. Nas páginas que se seguem iremos discutir de forma mais sistemática a função geral do Estado capitalista.

1.2. FUNÇÃO GERAL DO ESTADO NO CAPITALISMO

Segundo Poulantzas (1977), na formação social capitalista o econômico desempenha um papel determinante porém não o único, uma vez que depende de outras instâncias quais sejam, o ideológico, e o sistema jurídico constituído pelo Estado.

“(...)A teoria geral do materialismo histórico define um tipo geral de relações entre instâncias distintas e unidas– o econômico,o político,o ideológico;define assim ,o seu próprio nível,e em relação necessária com os seus conceitos de modo de produção,de formação social de estrutura com dominante,etc.,conceitos relativamente abstratos destas instâncias.”(16p.)

Para compreender, esse processo de dominação pelo econômico, é indispensável conhecer dialeticamente, algumas esferas abstratas: Estado, modo de produção e ideologia. É preciso compreender os processos concretos, que envolvem a função geral do Estado capitalista, nas relações de produção, na estrutura e produtividade através do trabalho.

O Estado possui a função de manter a “ordem” através de suas instituições jurídicas e ideológicas, que mantém e legitimam as relações sociais de produção entre proprietário e não proprietário, através da apropriação da força de trabalho, que se dá por meio de contratos de compra e venda da força de trabalho.

Neste sentido o Estado capitalista moderno se apresenta como Estado popular de classe, suas instituições são organizadas em torno dos princípios de liberdade e igualdade, que transformam as classes em indivíduos ou pessoas jurídicas independentes do lugar em que ocupam na produção material:

A igualdade e a liberdade dos indivíduos-cidadãos residem na sua relação com as leis abstratas e formais, consideradas enunciativas dessa vontade geral no interior de um “Estado de direito”. O Estado capitalista moderno apresenta-se, assim, como encarnando o interesse geral de toda a sociedade... (Poulantzas, 1984, p. 43)

Nessa mesma relação, entre Estado e modo de produção, buscamos compreender como se dá a produção econômica, e sua reprodução, no que se refere aos grandes empreendimentos de infraestrutura para impulsionar a atividade minerária que na região do sudeste Paraense se manifesta, entre outras, através da duplicação da Estrada de Ferro Carajás, que é considerada, não só agora, mas desde a sua construção na década de 1980, um símbolo do “desenvolvimento” e do “progresso”.

Nesse discurso de progresso e desenvolvimento o Estado e suas instituições jurídicas desempenham um papel fundamental na organização e reprodução do capital, flexibilizando e criando leis em benefício das empresas mineradoras, nesse caso, representada pela Vale. S.A que detém o monopólio da Estrada de Ferro Carajás. “O Estado capitalista está, de fato, em relação com as relações sociais econômicas, tal como elas se apresentam em seus isolamentos, efeito do ideológico e do jurídico” (Poulantzas, 1984, p.51).

Outra função que o Estado exerce em favor da classe dominante é a repressiva. Este recurso é muito utilizado toda vez que alguém questiona o discurso do desenvolvimento ou tenta interromper o fluxo e a lógica da acumulação do capital. ALTHUSSER (2001) é bem incisivo quando afirma que:

O aparelho (repressivo) do Estado funciona predominantemente através da repressão (inclusive a física) e secundariamente através da ideologia. (não existe aparelho unicamente repressivo). Exemplos : o Exército e a Polícia funcionam também a ideologia, tanto para garantir a sua própria coesão e reprodução, como para divulgar os “valores” por eles propostos (p.70).

Um exemplo de repressão, assegurada pelo Estado, é o interdito proibitório que a mineradora Vale conseguiu na justiça para garantir que não haja manifestação dos moradores do Alzira Mutran sobre os trilhos por onde os trens levam diariamente milhões de toneladas de minérios. Neste sentido o estado como aparelho repressivo tira a possibilidade para que as populações locais atingidas pela EFC reivindiquem melhores condições de vida, enquanto grandes empresas como a Vale, acumulam lucros exorbitantes com a retirada do minério de ferro.

É assim que o Estado tem sido um instrumento repressivo muito importante para as classes dominantes assegurarem seu poder e garantirem a exploração dos nossos recursos naturais sem serem incomodadas. Além do aparato repressivo, iremos discutir mais a frente como o Estado brasileiro atuou no apoio a criação dos grandes projetos minerais para

Amazônia, garantindo subsídios, financiamentos e isenções para que grandes empresas aqui se instalassem.

CAPITULO 2

ESTADO E A ACUMULAÇÃO DO CAPITAL NA AMAZÔNIA NO CONTEXTO DA INSERÇÃO DOS GRANDES PROJETOS MINERAIS

2.1 OS GRANDES PROJETOS DE MINERAÇÃO E ACUMULAÇÃO DE CAPITAL

Vimos que no processo de acumulação do capital e sua expansão é indispensável que uma grande massa se torne consumidora e ao mesmo tempo libere trabalhadores para o capital. Neste sentido, podemos relacionar o sudeste do Pará com tais meios utilizados pelo capital quando vemos que, numa região ainda de predominância rural, com grandes reservas indígenas e povos ribeirinhos, se priorizam as exportações, abrindo-se grandes frentes de exploração mineral via destruição das formas de vida aqui existentes pelo confisco de terras, devastação das matas, dos rios e igarapés. Tudo torna-se propriedade do capital como meios de valorização do lucro.

A Amazônia é caracterizada como uma fronteira expansionista que teve seu rumo traçado no período da ditadura militar quando os interesses se manifestavam a partir da articulação entre Estado e Capital. Através dessa articulação se configura a dominação econômica e política da região, tendo como finalidade essencial a exploração desse espaço com o intuito de transformar a região em uma fronteira para expandir e concentrar capital.

De acordo com Picoli (2006):

O papel do Estado foi determinante no fornecimento de incentivos fiscais aos grupos econômicos organizado, proporcionados por órgãos governamentais criados propositalmente para servirem as classes dominantes, principalmente por meio da ditadura de 1964 (p.15).

Na lógica do capital em conjunto com o Estado inserem-se os Grandes Projetos que passaram a representar o “desenvolvimento econômico” da região. O Estado brasileiro sempre esteve a serviço dos grupos que representam o capital. Picoli (2006), observa que os incentivos fiscais criados no período da ditadura militar deram condições institucionais, garantindo a inserção das transnacionais no País e induzindo a reprodução e acumulação do capital. Essa ideia é reforçada em Nascimento (2006):

Foi, sobretudo, a partir da ditadura militar que o Estado brasileiro criou as condições institucionais para aquela internacionalização, através do aproveitamento dos recursos naturais da Amazônia pela via dos grandes projetos, demarcando um novo momento na história da Região. As empresas **transnacionais** aqui instaladas, beneficiadas pelos incentivos fiscais e outros benefícios deste período de desregulamentação, privatização e flexibilização, organizam a produção de matéria-prima a baixo custo (mão de obra barata, energia subsidiada, infraestrutura oferecida pelo Estado fiscalização ambiental incipiente e etc.), remetendo-a aos países hegemônicos, nos quais é processada e tornada mercadoria, alimentando assim, ciclo de produção e acumulação de capital. (grifo da autora, p.14)

Os benefícios que facilitaram para que as empresas transnacionais se instalassem na região amazônica não se reduzem somente aos incentivos fiscais, mas outras condições necessárias para a reprodução do capital, tal como uma organização da produção de matéria prima a baixo custo e mão de obras baratas. Além disso, o Estado oferece as condições necessárias, como infraestrutura, e fiscalização ambiental totalmente fragilizada.

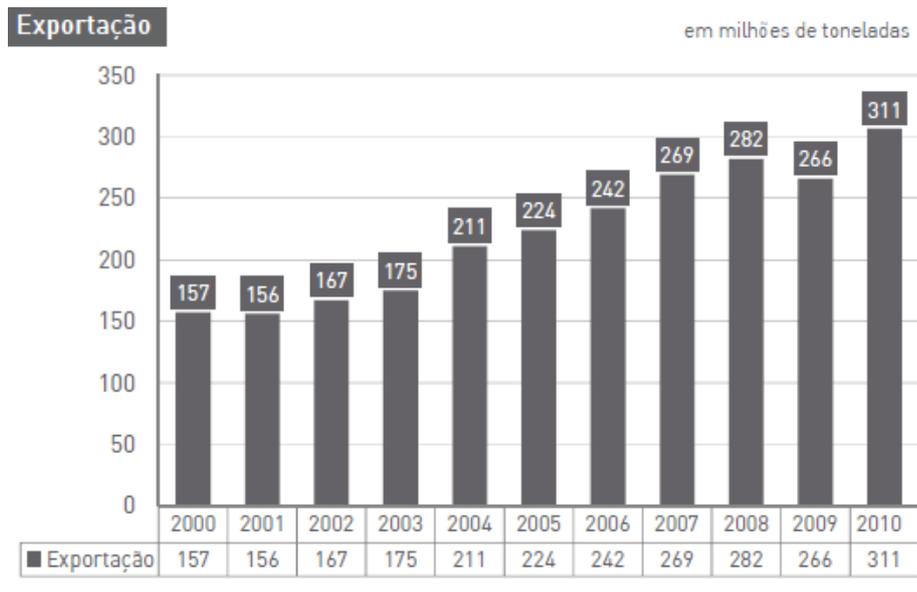
O Estado assume aí fundamental importância ao situar-se como ordenador das relações sociais a favor dos interesses da acumulação. Sua ação se inscreve nos marcos do Estado do Capitalismo Tardio, subsidiando o processo de industrialização ao “atrair” o capital estrangeiro com vistas a desenvolver o país (NASCIMENTO, 2006, p. 70).

Na Amazônia o Estado cumpriu função determinante como ordenador das relações para favorecer a acumulação, preparando o campo, oferecendo apoio e atraindo o capital estrangeiro com o objetivo de “desenvolver” o País.

A acumulação e expansão do capital na região a partir dos Grandes Projetos minerais se apresentam como um elemento que reafirma o papel dominante que o econômico exerce sobre a formação social que se desenha nessa região. Como afirma Poulantzas (1977):

(...) em uma formação dominada pelo modo de produção capitalista, o papel dominante é desempenhado regra geral pelo econômico, o que não é mais que o efeito da dominância, nesta formação social, desse modo de produção, este caracterizado na sua “pureza” pelo papel dominante que o econômico desempenha. (p.15)

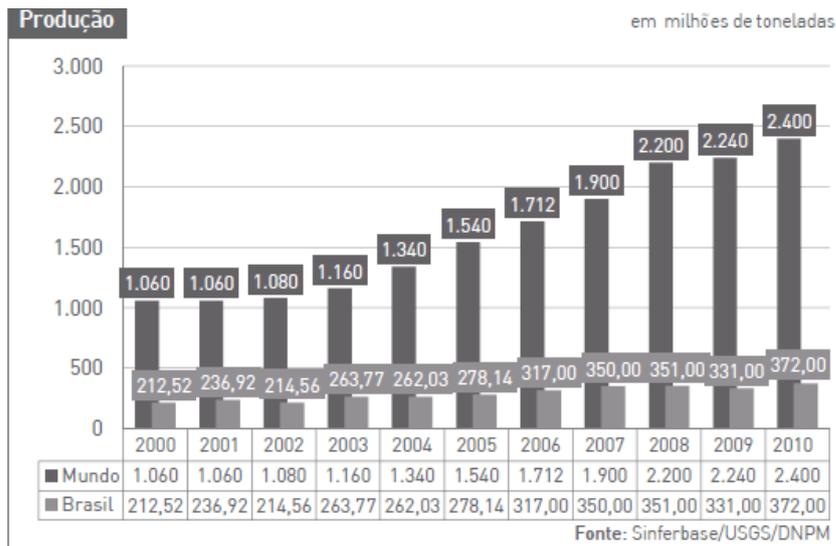
É inegável que o minério exerce um domínio sobre os outros setores econômicos existentes nessa região, o que se evidencia ainda mais quando se observa os investimentos do Estado para a Mineração e o papel que esta exerce na balança comercial do país.

GRÁFICO 1: EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO EM MILHÕES DE TONELADAS

Fonte: IBRAM 2011.

Segundo informações disponibilizadas pelo IBRAM (Instituto Brasileiro de Mineração 2011) o Brasil é o segundo maior produtor de Minério de Ferro, conforme a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad). Como demonstra o gráfico acima, a produção em 2010 foi de 372 milhões de toneladas, o que equivale a 15% do total mundial (2,4 bilhões de toneladas) ficando atrás apenas da Austrália. A China, considerando o teor do minério extraído de seu território, é a quarta maior produtora, com 300 milhões de toneladas. As maiores empresas produtoras no Brasil são: VALE (81,7%), SAMARCO (6,6%) CSN (2,9%), MMX (1,03%), NAMISA (0,9%) e outros (6,8%). Observa-se que a mineradora Vale é responsável por mais de 80% das exportações brasileiras de ferro.

Gráfico 2 – Produção de Minério em milhões de toneladas



Fonte: IBRAM 2011.

A partir do gráfico acima podemos constatar a importância que o Minério de ferro tem para a balança comercial Brasileira, tendo em vista que a cada ano tem aumentado a produção destas commodities. Para que se tenha uma ideia, só em 2010 o Brasil produziu 372 milhões de toneladas de Minério de ferro. Com a duplicação da Estrada de ferro Carajás e implantação do projeto S11D, a estimativa é que este percentual chegue ao dobro.

A ocupação da Amazônia e a introdução dos Grandes Projetos minerais tiveram e têm como finalidades a expansão e acumulação de capital proporcionada pelo potencial em recursos minerais que esse espaço oferece e as condições que proporcionam em volume de matéria prima explorada pelas grandes corporações que detêm o monopólio da exploração mineral alicerçado pelo Estado.

Assim, a ferrovia foi construída por regulações estatais que favorecem o capitalismo, assunto que será aprofundado com mais detalhe no capítulo no qual apresentamos a pesquisa empírica deste trabalho.

2.2 GRANDES PROJETOS MINERAIS NO SUDESTE DO PARÁ E SUA “IMPORTÂNCIA ECONÔMICA” E CONTRADIÇÕES SOCIAIS.

O sudeste paraense sempre teve importância aos olhos do mundo, sobretudo dos Países centrais, principalmente nos anos de 1960, quando a Jazida de Ferro Carajás foi encontrada por pesquisadores norte-americanos ligados ao grupo United States Steel

Corporation (Us Steel Co) que desenvolviam pesquisas minerais na Amazônia à procura do Manganês (COSTA, 2008).

Os interesses voltados para o sudeste do Pará devem-se ao seu potencial em recursos naturais, com diversos tipos de minérios existentes. Foi com este importante recurso natural que “A mineração mais conhecida, mais falada em virtude de seu extraordinário volume de ferro (estimado em 18 bilhões de toneladas) é a da CVRD; sua importância econômica não corresponde a sua fama”, (HÉBETTE, 2004).

A província mineral de Carajás tem mais de três décadas de intensa extração de minérios, e não tem prazo para acabar, porque os diversos tipos de minérios ali existentes como o ferro, manganês, cobre, bauxita, níquel, ouro e outros, continuam existir em abundancia. No momento atual as expectativas são de maior e mais acelerada produção de minério de ferro e cobre que o País já viveu.

Na região Amazônica, o sudeste paraense é um espaço privilegiado para o capitalismo em expansão, devido às imensas quantidades de recursos minerais, em que a exportação é tida como prioridade, tanto para o capital estrangeiro, quanto para o Estado brasileiro. Como ressalta Hébette (2004).

Na verdade, havia tempo que o capital estrangeiro pesquisava clandestinamente na Amazônia, levantando e mapeando seus recursos. Passou então a fazê-lo com respaldo da lei, abertamente, até com subvenções da Nação; enquanto isso o Estado equipava-se para fazê-lo articuladamente, investindo na modernização de suas estruturas e de seus equipamentos de pesquisa (p.32).

Para enfatizar a importância da Amazônia e seus recursos minerais para o capital estrangeiro não podemos deixar de mencionar o projeto RADAM que já foi considerado um dos maiores projetos de pesquisa científica do mundo e controlados por empresas norte-americanas, como menciona Leal, (2004).

O Projeto Radam, por exemplo, chegou a ser considerado pelo jornal New York Times como “o segundo grande projeto de pesquisa científica do mundo depois do Projeto Apollo” (programa lunar norte-americano), procedeu a um esquadramento minucioso da região à base de radar, mapeando os seus recursos naturais de todas as ordens e ampliando a um grau extremamente preciso os levantamentos iniciais procedidos por levantamento de satélite já efetuados sob a supervisão técnica da empresa norte-americana Earth Sattelites Co. e que vinham na esteira do [...] plano de levantamento dos recursos minerais brasileiros, posto em ação pelos militares” (LEAL, 2004, apud Nascimento p.111).

De acordo com o que foi sublinhado por Leal, o projeto tecnológico tinha como finalidade localizar as riquezas naturais da região amazônica, desde as florestas às jazidas minerais, e conseqüentemente, viabilizar o controle das matérias primas existente na Amazônia. Numa região onde as populações locais são vista como “atrasadas” e ao mesmo tempo com pouquíssimos benefícios da ciência, como atestam a precariedade e ausência dessa tecnologia nos hospitais, nas escolas etc., por outro lado, a região é “contemplada” com um dos maiores projetos científicos no campo da pesquisa que já existiu no mundo, que veio para beneficiar o grande capital na região sob o engodo das “políticas desenvolvimentistas”.

Sobre as políticas desenvolvimentistas para a Amazônia, Nascimento (2006) analisa que:

Em relação a esta região, a política desenvolvimentista adotada priorizou a exploração de recursos naturais - especialmente a partir da ditadura militar - com a implantação, na década de 1970, de **grandes empreendimentos econômicos**. O privilegiamento dos espaços que oferecem *rentabilidade máxima* para a acumulação capitalista, também explica este novo momento da acumulação capitalista no Brasil e mais especialmente na Amazônia, em que a busca por espaços na área rural se dá por estes apresentarem condições favoráveis à obtenção de uma rentabilidade que supera em muito a dos níveis de acumulação anteriores a década de 1970 (Nascimento, 2006,p.90 grifos da autora).

De acordo com o texto citado, os espaços onde se localizam os recursos naturais oferecem às grandes corporações maiores lucratividades e garantem a acumulação capitalista no Brasil e no mundo.

Esse novo momento colocado por Nascimento (op.cit.) foi desenhado no período da ditadura militar. Isso foi característica das políticas direcionadas no período à América Latina e a Amazônia ofereceu os espaços que o capital necessitava para a acumulação nessa época. No atual momento tende-se avançar muito para esses espaços privilegiados com o intuito de novas necessidades de acumulação do capital e, sem considerar a existência dos seres humanos presentes nesses mesmos locais.

Hall (1991) autor da obra *Amazônia desenvolvimento para quem?* Exemplifica bem as contradições sociais, que se expressam por não incluir as populações locais no “chamado desenvolvimento” e com isso há uma intensa disputa pela terra.

Um dos aspectos contraditórios está expresso na crise agrária e especialmente na área de Carajás, onde é intensa a violência rural desde os anos de 1980. Vejamos no trecho abaixo:

(...) o aspecto mais sensacional da crise na área do Programa Grande Carajás é, sem dúvidas, a rápida escalada da violência rural desde os princípios da década de 1980. Aumentando conflitos por terra na região, o número de morte resultantes saltou dramaticamente, de um punhado da década de 1960 para 60 em 1984, mais de 100 em 1985 e quase 200 em 1986(dois terços do total no Brasil), metade das quais ocorreu no estado do Pará apenas, e 70 no próprio coração da área do Programa Grande Carajás. Em 15 grandes “batalhas” continua por terra na região de Carajás no período de 1985-87, por exemplo, foram mortos cerca de 60 camponeses e 24 pistoleiros. A despeito assinado entre a CVRD, Banco Mundial e FUNAI, os 13.00 índios de 34 grupos tribais situados na esfera de influencia direta da Estrada de Ferro Carajás (apenas 23 dos quais foram incluídos no acordo) sofreram numerosas invasões de seus territórios por companhias de mineração, criadores de gado, madeireiros, pequenos agricultores e vários componentes infraestruturais do Programa Grande, tais com a barragem de Tucuruí, linhas de transmissão e projetos oficiais de colonização (HALL, 1991,p.245-246).

Os grandes projetos dentro do PGC, juntamente com obras de infraestrutura de suporte a eles, causaram às populações locais más condições de vida, não correspondendo assim a grande fama do “desenvolvimento e progresso”, mas cumpriram com uma das principais características do capitalismo- a apropriação das terras dos povos locais, tanto indígenas, como de trabalhadores e provocando um elevado índice de conflitos na área de influencia do Programa Grande Carajás. Em abril 1996, ocorre em Eldorado Carajás uma das maiores chacinas contra trabalhadores sem terra, pela policia do Estado do Pará, o que ficou conhecida como o Massacre de Carajás, na curva do S.

Ainda na atualidade a ideia de “progresso” e “desenvolvimento”, como no passado, está na contramão, tanto ao que se refere às populações que se encontram no campo, quanto as que residem no meio urbano, que se localizam em áreas de grandes projetos minerários, siderúrgicos e de infraestrutura. As condições e contradições em que as populações urbanas, que moram em cidades que sediam grandes projetos minerais, serão tratadas no capítulo 04, que refere-se à pesquisa empírica deste trabalho.

E ainda, considerando o momento atual da corrida drástica por exploração dos recursos minerais, passaremos ao tópico seguinte tentando discutir as expectativas do Estado brasileiro e de grupos econômicos mineradores, considerando também suas estratégias para viabilizar a mineração nos planos “econômicos” tanto dos grupos mineradores, quanto do Estado.

2.3 AS POLÍTICAS ESTRATÉGICAS DO ESTADO BRASILEIRO INVESTIMENTOS DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA: O PAC I E II

Neste tópico, o propósito é discutir as políticas que o Estado desenha, a partir da integração e do financiamento de infraestruturas para a construção dos grandes empreendimentos para

servirem a mineração. Veremos como o Programa de aceleração do Crescimento (PAC I e II), tem contribuído na viabilidade das infraestruturas necessárias a duplicação da Ferrovia Carajás. Nosso propósito não é detalhar o PAC, mas mostrar que o transporte está dentro do programa como uma das prioridades do governo, que vê nas exportações, uma forma estratégica ao capital.

Antes de tratar do caso específico deste trabalho, a duplicação da EFC e suas consequências para as populações locais, este tópico pretende discutir como o governo prioriza os investimentos para infraestrutura criando mecanismos de planejamentos para cada setor.

Vejamos as opiniões dos economistas da APE (Área de Pesquisa Econômica) sobre o setor:

Elevam a competitividade e as taxas de crescimento a longo prazo da economia. É através da melhoria das condições de logísticas (rodovias, ferrovias, aeroportos e portos) que a produção interna é escoada de maneira mais eficiente para atender aos consumidores domésticos e aos mercados internacionais (PUGA; JUNIOR, p.1 2011).

Percebe-se um discurso no sentido de acelerar os investimentos nos setores de infraestrutura tais como rodovias, ferrovias, portos, que são considerados estratégicos para o momento atual do Brasil, de crescimento da economia via projetos de mineração, e para as grandes corporações, tais como as empresas mineradoras que necessitam de garantir o escoamento de sua produção de maneira eficiente para os mercados consumidores e principalmente aos mercados internacionais, que demandam grandes quantias em toneladas de matérias primas. Isso é perceptível na visão de desenvolvimento da Área de Pesquisa Econômica do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em que os economistas defendem o crescimento de investimentos em infraestrutura por considerar um setor estratégico para o crescimento da economia nacional.

Conforme as ideias defendidas pelos referidos economistas (PULGA; JUNIOR, 2011, p.04) os investimentos mapeados dão conta de que no período de 2011 até 2014, R\$ 380 bilhões devem ser investidos em infraestruturas diversas. Para ilustrar essa situação, confira nos dados abaixo a distribuição por setores:

TABELA 1- INVESTIMENTOS MAPEADOS NA INFRAESTRUTURA 2011- 2014

Tabela 1: Investimentos Mapeados na Infraestrutura 2011 - 2014

Setores	R\$ Bilhões	%
Energia Elétrica	139	36,6
Telecom	72	18,8
Saneamento	41	10,7
Logística	129	33,9
Ferrovias	60	15,9
Transp. Rodoviário	51	13,3
Portos	18	4,7
Infraestrutura	380	100,0

Fonte: GT do Investimento. Elaboração APE/BNDES

Nesta classificação por setor sobressaem os investimentos para energia elétrica com R\$ 139 bilhões, em segundo classifica-se o setor de logística com R\$ 129 bilhões. Em seguida, estão os investimentos em telecomunicações de R\$ 72 bilhões, e em saneamento com R\$ 41 bilhões. As ferrovias também encontram destaque com R\$ 60 bilhões dos investimentos destinados a infraestruturas. Assim, percebe-se que é significativo esse crescimento dos investimentos previstos para 2011-2014. Se comparados aos dados realizados em 2006-2009 percebemos um crescimento real de 9,0%:

TABELA 2- CRESCIMENTO DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Tabela 2: Crescimento dos Investimentos em Infraestrutura

Setores	Valores (R\$ bilhão)		Crescimento	
	2006-2009	2011-2014	%	% a.a.
Energia Elétrica	104	139	34	6,0
Telecom	62	72	15	2,8
Saneamento	26	41	57	9,4
Logística	55	129	499	18,6
Ferrovias	20	60	202	24,7
Transp. Rodoviário	30	51	71	11,4
Portos	5	18	225	26,6
Infraestrutura	247	380	54	9,0

Fonte: GT do Investimento. Elaboração APE/BNDES

Nos dados acima observa-se que mesmo com o crescimento em investimentos comparados com os anos anteriores (2006-2009) o destaque vai para o setor de energia elétrica, porém é significativo o crescimento dos investimentos em ferrovias e portos que

corresponde R\$ 60 bilhões. Também há uma forte elevação no setor de transporte rodoviário. O único setor que se mantém estável é o de telecomunicação.

Sobre as ferrovias e portos é importante frisar - por considerar que o trabalho aqui proposto trás como objeto de estudo a Estrada de Ferro Carajás, e a recente duplicação- que são tidos como um dos procedimentos que buscam intensificar ainda mais a acumulação e a expansão do capital.

Nosso propósito é discutir a duplicação como projeto de infraestrutura que estimula a expansão do capital, mas, acima de tudo, questionar quais os impactos que um projeto dessa dimensão ocasiona aos sujeitos que residem próximos desses empreendimentos. Mais adiante retomaremos essa discussão.

Segundo os economistas as maiores taxas de crescimentos estão em saneamentos e nos setores de logísticas. Vejamos no trecho abaixo.

As maiores taxas de crescimentos estão em saneamentos e nos setores de logísticas (ferrovias, transporte rodoviário, e portos), setores em que a infraestrutura brasileira é mais precária e o investimento tem sido mais baixo. Trata-se de uma boa noticia. Decorre da retomada do planejamento e atuação do governo com o PAC, mas também de aperfeiçoamento do marco regulatório, que estimulam os investimentos privados. Predomina uma visão pragmática do desenvolvimento da infraestrutura, com atuação tanto do setor publico quanto do setor privado, através da concessão de serviços (PULGA; JUNOIR, 2011, p. 07).

De acordo com o trecho citado, percebe-se que o governo tem retomado os investimentos através do PAC (programa de aceleração do crescimento). Mencionaremos mais adiante a relação disso com a IRSA (Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana).

Outro fator determinante para as perspectivas de crescimento a partir de investimento em infraestrutura são as mudanças nos marcos regulatórios setoriais que tem como principal função reduzir a burocracia, e em seguida abrirem caminho para os investimentos privados. Tais aperfeiçoamentos são garantidos pelo próprio governo, que se encarrega de criar novas leis que favoreçam as empresas privadas.

Calcula-se que para o Brasil chegar aos níveis de “economias maduras” os investimentos para estes setores correspondem a 2,5% e 3% do PIB, nos próximos quatros anos. Esses investimentos que o governo propõe como estratégias através de planejamentos a exemplo do PAC têm como objetivo impulsionar o crescimento da economia brasileira.

É preciso mencionar que a duplicação da EFC não está dentro do programa do PAC, mas corresponde à mesma lógica que é da expansão de capital via exportação. Os investimentos para a duplicação vêm do setor público e o financiador é o BNDES. E não podemos esquecer que a ampliação do Porto de Ponta da Madeira em São Luís do Maranhão será contemplado com recursos do PAC.

Discorreremos agora sobre o PAC e sua relação com a IIRSA e simultaneamente como isto se reflete na Amazônia. Para Castro (2012) o PAC “constitui uma macropolítica de crescimento econômico, uma estratégia do Estado e dos setores econômicos”.

O PAC I foi criado em 2007 e se estendeu até 2010. Sua estrutura dividiu-se em três eixos: Logística, Energética e Social e Urbana. Já o PAC II, constitui uma estrutura muito mais ampla, são seis eixos: PAC Cidade Melhor que tem como objetivos enfrentar as grandes conglomerações urbanas, proporcionando melhores condições de vida; PAC comunidade Cidadã que garante o comparecimento do Estado nos bairros populares, aumentando a cobertura de serviços; PAC Minha Casa, Minha Vida; PAC Água e Luz Para Todos; PAC transporte, consolidar e ampliar as redes logísticas, interligando diversos modais, garantindo qualidade e segurança; PAC Energia garantir segurança do suprimento a partir de uma matriz energética e desenvolver as descobertas do Pré-Sal (Brasil, 2011, apud Castro, 2012 p.48).

Neste contexto, o papel da IIRSA e do PAC segue uma mesma organização política voltada para uma integração competitiva, adotando um modelo de modernização, tendo como alicerce os megaprojetos de infraestrutura.

Sendo que:

Ambos estão articulados pela concepção de *eixos de integração e desenvolvimento*. A IIRSA, no âmbito sul-americano bloco regional, e o PAC, em âmbito nacional, são programas voltados para a logística de transporte, energia e comunicação. No plano continental, essa logística representa interesses comuns do Brasil e dos demais Países nos projetos de infraestrutura. Ela reedita o modelo de desenvolvimento que orientou a expansão da fronteira Amazônica a partir dos anos 70 do século XX e provocou os conflitos socioterritoriais que envolveram diferentes atores locais e intensificando a exploração de recursos naturais e o desmatamento (Castro, 2012, p.46).

Conforme analisado por Castro, os referidos programas trazem em si as mesmas concepções e articulam-se entre si com o objetivo de “integração e desenvolvimento”, reescrevendo o mesmo modelo de desenvolvimento proposto para expandir a fronteira amazônica nos anos 70 do século XX. E ainda, no âmbito continental ou internacional os programas voltados para logística de infraestrutura representam os mesmos interesses puramente econômicos.

Os programas são criados com o único objetivo de difundir a ideia de “progresso” e “desenvolvimento” que configuram e intensificam o processo de dominação sem considerar as populações locais e suas práticas sociais concernentes aos espaços em que habitam. Os megaprojetos que são sustentados por estes programas do Estado Brasileiro provocam nas populações locais uma série de conflitos sociais, que vão desde problemas ambientais aos processos de desterritorialização com violações aos direitos sociais e étnicos.

Dentro da lógica de mercado o território tem outro significado, ou seja, está voltado para as estratégias do Estado, para o desenvolvimento nacional que segue a mesma lógica do modelo de modernização no âmbito internacional, que corresponde uma coerência da economia fortemente competitiva e globalizada.

Diante disto, o tempo desempenha um papel importante, pois é através da expropriação do tempo e do espaço por grandiosos grupos empresariais e até mesmo dos interesses do próprio estado que se configura uma lógica de mercado extremamente capitalista.

Essa noção foi redefinida a partir de mudanças na produção capitalistas que tenderam a comprimir espaço e tempo (Harvey, 1998 p.79) e funcionar sob uma lógica de deslocalização. É importante, porém dentro de outra configuração, na qual o espaço é desconectado de valores, lugares, tradições e passa a ser regido por relações econômicas e políticas protagonizadas sobretudo por agentes de mercados(Castro, 2012, p.47).

Neste sentido, as relações econômicas rompem com as raízes e com as territorialidades e culturas das populações locais, desta forma, tempo e espaço são mediadas pelo modo de produção capitalista. Ao mesmo tempo em que para os agentes que vivem na Amazônia, o território está relacionado à noção de modo de vida, na cultura e até mesmo o uso território para própria moradia.

Ainda segundo Castro:

Para os governos sul- americanos, a IIRSA representa, para seus países, a possibilidade de tornarem-se mais competitivos no mercado internacional e, dessa forma, usufruírem de condições vantajosas no processo de globalização. Tal perspectiva constitui uns dos fundamentos da política internacional do governo brasileiro presente na proposta do Plano Plurianual 2004-2007. Em ambos os casos, trata-se da integração sul-americana a partir da integração física.

Para Castro (2012) o PAC e a IIRSA são programas de infraestrutura que demonstram os intensos interesses para a exploração de recursos naturais na Amazônia, para além de suas fronteiras políticas, transformando-a em uma forte produtora de commodities.

Dentro do contexto dos megaprojetos de infraestrutura, a duplicação da Estrada de Ferro Carajás pode ser considerada um dos mais importantes projetos da mineradora Vale, que tem diversos projetos minerais que dependem deste empreendimento.

Veremos no próximo tópico como o estado Brasileiro define suas diretrizes de investimentos nos setores mais importantes e estratégicos da economia. Estamos falando do Plano nacional de mineração 2030 que prevê os investimentos no setor da mineração.

2.4 O PLANO NACIONAL DE MINERAÇÃO 2030 E SUA RELAÇÃO COM O NOVO MARCO LEGAL DA MINERAÇÃO NO BRASIL

Uma das principais estratégias do Estado é o Plano Nacional de Mineração, cujo objetivo vem é incrementar o incentivo ao setor mineral. Lançado em 09 de dezembro de 2010 o Plano Nacional de Mineração até 2030 (PNM-2030), tem como “objetivo nortear as políticas de médio e longo prazo que possam contribuir para que o setor mineral seja um alicerce para o desenvolvimento sustentável do País nos próximos 20 anos” (BRASIL, 2010 p.9). Com o PNM-2030 o governo garante investimentos no setor mineral, principalmente nas áreas de pesquisa, extração e transformação mineral, com U\$ 252 bilhões (duzentos e cinquenta e dois bilhões de dólares). Para favorecer ainda mais o setor mineral o governo brasileiro tem apostado também em alterações no Código de Mineração, com o objetivo de criar um marco regulatório para mineração garantindo, um maior controle sobre as atividades minerárias, mas sem alteração na atuação predominante das empresas com relação às populações que incidem nas jazidas e no seu entorno.

Segundo as informações disponibilizadas pelo MME sobre o novo marco regulatório da mineração, pode-se inferir que a proposta tem um forte caráter setorial e neodesenvolvimentista. O caráter setorial se deve ao fato de o Plano Nacional de Mineração 2030 e os documentos referentes ao novo marco regulatório tratarem da mineração de forma isolada e não dialogarem com outros setores da sociedade. Eles parecem ter sido elaborados de forma a ignorar os demais interesses e usos para os territórios. Ao mesmo tempo, (...), os documentos possuem um viés neodesenvolvimentista por sua preocupação sobre como o Estado, enquanto regulador do acesso ao subsolo e aos recursos minerais poderia favorecer a atuação das grandes empresas mineradoras, assim como valer-se desta atividade para acelerar o crescimento econômico (MILANEZ, 2012. p.49).

Como mencionado acima, tanto o PNM 2030, quanto os documentos do novo marco regulatório da mineração no Brasil, favorecem somente o setor de mineração, discutindo de forma isolada, e sem nenhum diálogo, com outros setores da sociedade, ou seja, o diálogo está fechado entre governo e empresas mineradoras, obviamente entre os agentes mais interessados nas negociações.

Tais documentos foram elaborados de modo a desconhecer os interesses das demais camadas da sociedade que utilizam os territórios para outros fins como, por exemplo, os indígenas que hoje se encontram com suas terras comprometidas e ameaçadas pelos grandes projetos de mineração. Isto sem falar nos agricultores que têm a terra como meio para a sua subsistência e reprodução.

Podemos então concluir que o objetivo das mudanças e alterações no código de mineração constituem simplesmente em ação do Estado facilitando e intensificando a exploração mineral no País, que com isso induz a expansão do desenvolvimento capitalista.

Conforme já discutimos sobre o papel do estado, podemos dizer que ele está respondendo ao atual contexto: que é atender a demanda do mercado em uma dimensão global, com isso, passando a investir em alguns setores da economia tais como infraestrutura, principalmente em transporte e energia para atender os projetos de mineração.

Na tabela abaixo é possível perceber tais expectativas relacionadas a produção de ferro e cobre; no momento os projetos estão na preferência dos economistas e grupos mineradores em conjunto com o Estado brasileiro.

TABELA 3- PREVISÃO DE PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO

Tabela 4.1: Previsão de produção, importação, exportação e consumo de minérios ferrosos – 2015 /2022/ 2030

Minérios Ferrosos		Un.	2008	2015	15/08	2022	22/15	2030	30/22
Ferro	Produção	Mt	351	585	7,6%	795	4,5%	1.098	4,1%
	Importação	Mt	0	0	0	0	0	0	0
	Exportação	Mt	231	428	9,2%	582	4,5%	797	4,0%
	C. Aparente	Mt	120	157	3,9%	213	4,5%	301	4,4%
Pelotas	Produção	Mt	55	66	2,6%	87	4,0%	119	4,0%
	Importação	Mt	0	0	-	0	-	0	-
	Exportação	Mt	50	60	2,6%	74	3,0%	95	3,2%
	C. Aparente	Mt	5,0	6,0	3,0%	13	11,3%	24	8,0%

Fonte: PNM 2030 (2010)

De acordo com Wanderley, (2012):

Dentre os projetos que estão sendo desenvolvidos pela multinacional brasileira Vale destaca-se a expansão da capacidade de produção das minas nas Serras Norte e Sul do Complexo de Carajás (Parauapebas/PA) em 40 Mt/Ano. O Projeto de Ferro Carajás S11D é um dos maiores da história do Brasil, que planeja instalar uma mina, com uma produção de 90 Mt/Ano, ferro Carajás – São Luis, expandir o porto de Ponta Madeira e construir uma rodovia no município de Canaã dos Carajás. O valor total do projeto está estimado em US\$ 19,49 bilhões e está previsto para operar em 2016 (p.135-136).

Nesse trecho, é manifestado o planejamento da mineradora Vale para expandir sua produção e ainda é possível perceber que as obras requerem um grande investimento do Estado para sua concretização até 2016.

2.4.1 Novo marco legal de mineração no Brasil

Passamos agora a discutir com mais detalhe a importância do novo marco regulatório da mineração no Brasil, para os grandes grupos empresariais, uma vez que todas as expectativas que se tem da mineração só se tornam possíveis com as alterações promovidas

pelo governo. O novo marco regulatório é o que torna legítimas todas as expectativas que se tem da mineração.

O novo marco regulatório da mineração é uma atualização do atual código de mineração datado de 1967, colocado em discussão desde 2010. O objetivo deste é instituir novas bases legais para ampliação da exploração dos recursos minerais brasileiro, servindo de suporte para o Plano Nacional de Mineração até 2030, ou seja, tornar legal para não enfrentar a burocracia.

A discussão sobre o novo marco regulatório da mineração no Brasil se encontra somente entre os agentes interessados no fator econômico, ou seja, entre Estado e grupos empresariais sobretudo os setores mineradores.

A expansão das atividades de extração mineral proposta no Plano Nacional de Mineração até 2030 é legitimada pela legislação que só se materializa com o novo marco legal da mineração no Brasil.

Os principais pontos a serem alterados até o momento, identificados pelo pesquisador da revista Fases Milanez (2011), são:

- a) Ampliar e intensificar a exploração mineral no País;
- b) aumentar a participação do Estado nos resultados econômicos gerados pela mineração;
- c) promover a verticalização do setor, por meio da instalação de indústria de base.

Na entrevista em 20/11 de 2012 para IHU- Instituto Humanista Unisinos, (On-line), a especialista em análise de processos de licenciamento ambiental, Telma Monteiro, quando questionada sobre que fatores que motivam a alteração no atual Código de mineração responde:

Segundo o governo a burocracia e a “fraqueza” do poder concedente foram identificados como principais do setor da mineração. Em meu entender, isso significa que o Estado se sente inseguro e, como não dizer, pouco soberano com o estado da arte da mineração brasileira.

A necessidade dessa nova regulação é tornar legítima a expansão da atividade mineradora e garantir perspectivas de mercado internacional. Um grande e bom negócio geram superlucros para os grupos mineradores, e o Estado capitalista, por sua vez, cumpre seu papel de manutenção e reprodução do modo de produção.

Harvey (apud Paula, 2012, p.89) ilumina o que acabamos de mencionar como estratégias do Estado brasileiro para impulsionar a atividade mineradora. Vejamos nas

palavras do autor: “Resumidamente, denominamos como “grande projeto” aquilo que dá sentido à objetivação dos empreendimentos do capital e o seu conjunto e o modo como se territorializam em múltiplas escalas”. Paula acrescenta: “Da intensificação da exploração dos bens naturais e construção de infraestrutura correspondente, até aquelas voltadas para obra de re-urbanização tal como analisando por Harvey (2011)”.

O que a autora afirma é que não há uma separação entre os diversos projetos que se instalam aqui na Amazônia, mas que todos têm o mesmo objetivo, a concretização e consolidação do capital, que é o que chama de o “grande projeto”. Ou seja, na sua essência “o grande projeto” expressa o capitalismo para Amazônia e sua forma de exploração e fixação. Seus objetivos aos se territorializar, são geração de superlucros e acumulação e consequentemente a destruição da natureza via exploração dos recursos naturais.

CAPITULO 3

3- A DUPLICAÇÃO DA EFC:“DESENVOLVIMENTO” NA REGIÃO OU IMPACTOS DESTRUTIVOS?

3.1 OS ATUAIS PROJETOS DE MINERAÇÃO NO SUDESTE DO PARÁ

Na atualidade o sudeste do Pará apresenta uma vasta quantidade de projetos minerais, o que torna esta região como uma das principais produtoras de minérios do Brasil, especialmente de ferro, onde se destaca o Projeto Ferro Carajás.

Os projetos minerais aqui existentes, na sua maioria se encontram sobre o controle da mineradora VALE S.A, alguns ainda em fase de implantação, outros já na fase de operação.

Essa ampla quantidade de projetos minerais é considerada, neste momento, um importante instrumento de acumulação do capital na região e, também, no contexto mundial. O quadro abaixo comprova esse cenário dos projetos minerais:

QUADRO 1 - PRINCIPAIS PROJETOS MINERAIS NA REGIÃO

Município	Projeto	Minério Explorado	Empresa	Fase do Projeto
Marabá	Buritirama	Manganês	Mineração	Operação

			Buritirama	
	Projeto Salobo	Cobre	Vale	Implantação
Curionópolis	Projeto Cristalino	Cobre	Vale	Implantação
	Serra Pelada	Ouro	Colossus	Implantação
	Projeto Serra Leste	Ferro	Vale	Implantação
Parauapebas	Projeto Salobo	Cobre	Vale	Implantação
	Projeto Ferro Carajás	Ferro	Vale	Operação
	Projeto Alemão	Cobre	Vale	Implantação
Canaã dos Carajás	Projeto Sossego	Cobre	Vale	Operação
	Projeto 118	Cobre	Vale	Implantação
	Projeto Níquel do vermelho	Níquel	Vale	Implantação
	Projeto Ferro Carajás S11D	Ferro	Vale	Implantação
Ourilândia do Norte	Projeto Onça	Níquel	Vale	Operação
	Projeto Puma	Níquel	Vale	Implantação
Floresta do Araguaia	Projeto Ferro	Ferro	SIDEPAR	Operação

Fonte: CEPASP, 2010. (grifos nossos)

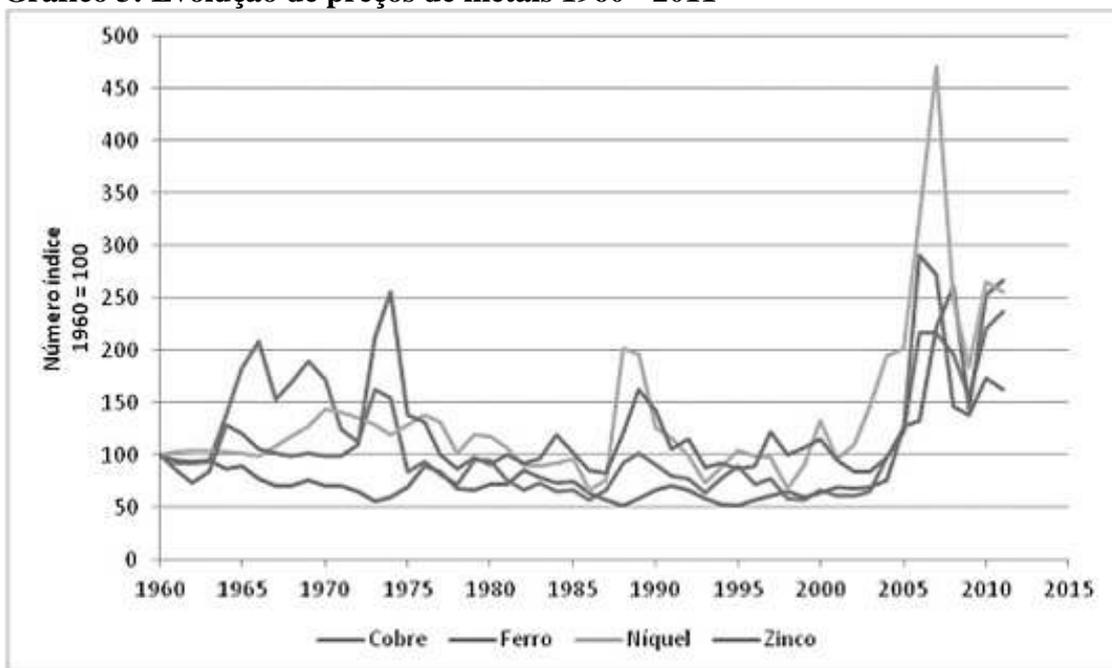
O quadro nos mostra que há diversos Projetos Minerais em fase de implantação, com um destaque para Cobre com 06 (seis) projetos, desses 05 (cinco) se encontram em fase de implantação e apenas 01 (um) em fase de operação, e todos são controlados pela mineradora Vale. Apesar de os projetos de cobre estarem em números bem maiores não podemos esquecer que o “ferro é a bola da vez”, sobretudo agora com a implantação do projeto S11D,

um dos maiores projetos da história da mineradora Vale. S.A. O S11D encontra-se localizado em Canaã dos Carajás, no sudeste do Pará. É a partir dele que surge a necessidade da duplicação da estrada de ferro Carajás, que se encontra em andamento, e atende principalmente aos interesses da demanda mundial, representada aqui pela mineradora Vale.

Diante do contexto atual, nas afirmações de Milanez (2013, p.63) “as informações obtidas indicam que as obras de infraestruturas previstas estão intimamente ligadas às instalações da mina S11D, sendo este um projeto central nos planos da Vale de ampliar sua participação no fornecimento de minério de ferro na Ásia, e em particular a China”.

A explicação para que a Vale tenha urgente interesse na implantação do S11D está ligada não só a demanda mundial por minério de ferro, mas também pelas altas nos preços destas commodities. Vejamos no gráfico abaixo os dados sobre a evolução do preço do minério até 2011:

Gráfico 3: Evolução de preços de metais 1960 - 2011



Fonte: World Bank (2012)

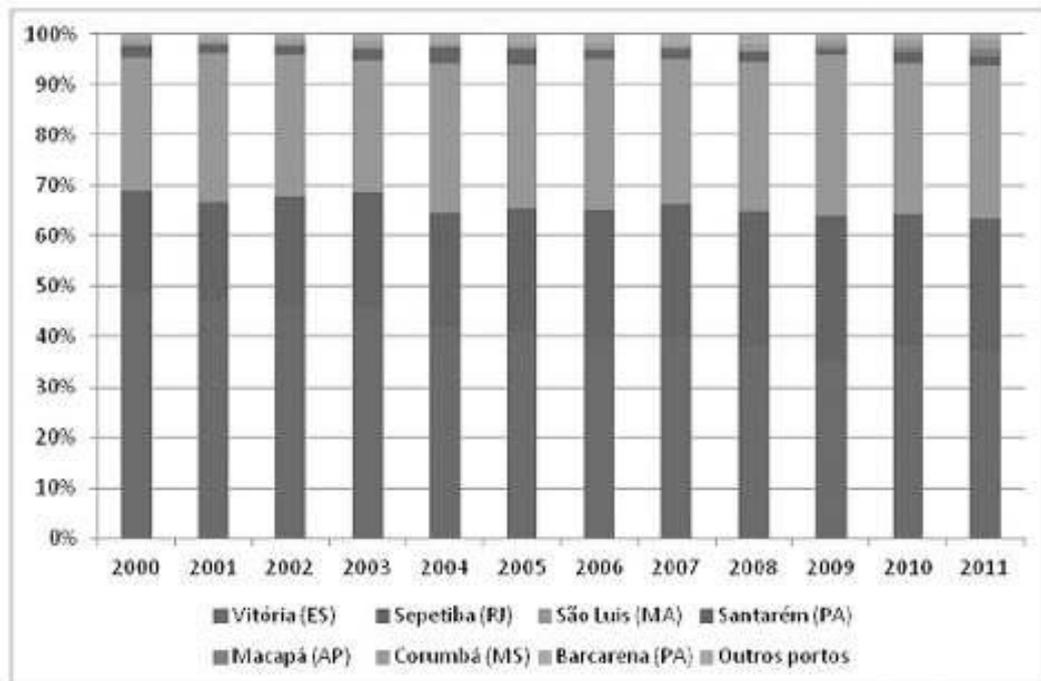
Percebe-se a partir dos dados acima que há uma evolução nos preços dos minerais e que essa previsão deve se manter constante por um longo período. Esse é o motivo que leva grandes corporações como a mineradora Vale S.A. a investir em conjunto com o Estado na expansão de projetos de mineração, infraestrutura de transportes e tecnologias. Quanto a tecnologia o que se tem é que ela é um instrumento muito importante para extração das matérias primas em alta escala, sendo que as infraestruturas possibilitam o escoamento também em alta escala.

Confirma-se nos lucros da mineradora no ano de 2012, segundo informações da própria empresa.

O resultado rápido será o incremento, em níveis elevados de sua produtividade, o que deve promover também considerável aumento de sua lucratividade, cujos números já são bastantes elevados: só nos trimestres de 2012, o lucro líquido da Vale ultrapassou U\$ 6 bilhões (VALE, 2012 apud FAUSTINO & E FURTADO, 2013,p.48).

O próximo gráfico demonstra a participação dos portos nos volumes de minérios exportados:

Gráfico 4: Participação dos portos no volume de minérios exportados



Fonte: MDIC (2012a)

O gráfico trás um destaque para os de Vitoria (ES) e Sepetiba (RJ), de acordo com Milanez (2013, p.68) apesar de apresentar uma leve queda no período 2000-2011, ainda são responsáveis por cerca de 65% das exportações de minérios do país, enquanto que o porto de São Luiz (MA) vem aumentando sua importância, tendo respondido por 30% dessas exportações em 2011.

O aumento da demanda de minérios escoados pelo porto de São Luiz demonstra que a região Norte, e no caso do estado do Pará, em especial o sudeste do Paraense, são estratégicas na inserção internacional de mineradoras, em particular a Vale. S.A com grandes perspectivas em alimentar as demandas do mercado internacional, em particular a Ásia. Vejamos agora, os principais destinos dos minérios exportados pelo porto de São Luiz, no gráfico abaixo:

Gráfico 5: Principais destinos dos minérios exportados pelo Porto de São Luis

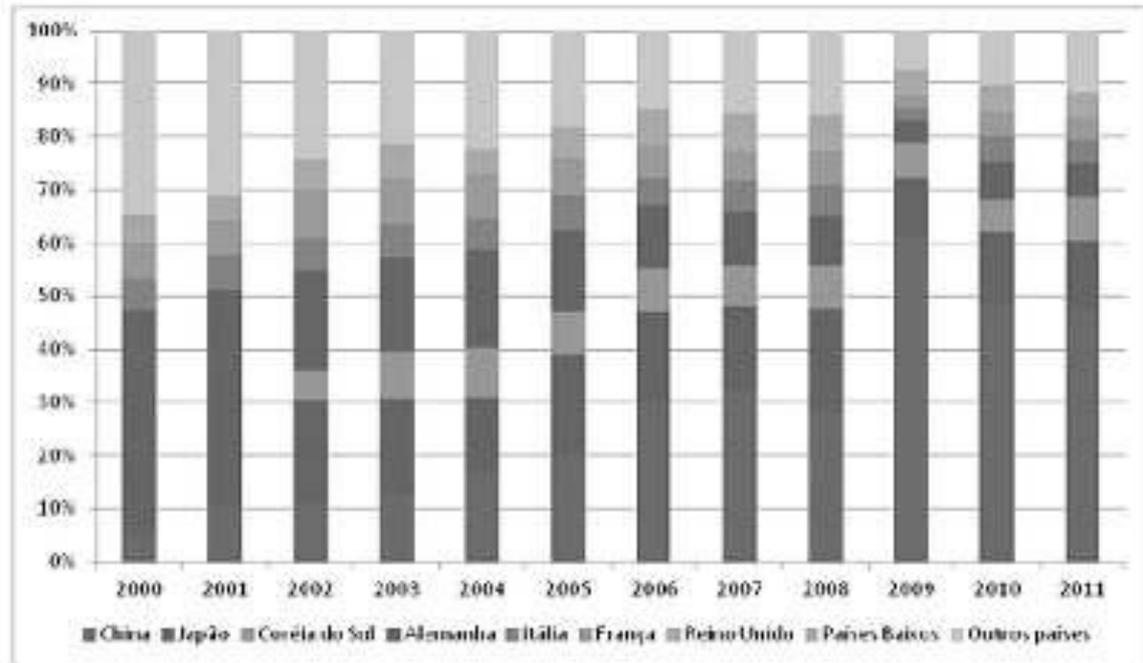


Gráfico 5: Principais destinos dos minérios exportados pelo porto de São Luis
Fonte: MDIC (2012a)

Dado o atual contexto mundial, a mineradora Vale. S.A vem expandindo sua capacidade para atender a necessidade dos mercados asiáticos, principal comprador de ferro no momento e nos próximos anos. Diante disto, em Carajás o aumento da capacidade da extração de minério de ferro vem se concretizando por uma serie de investimentos que inclui, tanto expansão de novos projetos , quanto abertura de novas minas. Com isto, “o principal projeto da Vale em Carajás consiste em uma nova mina, o projeto Serra Sul (mina S11D). O potencial total da mina 11 é de 10 bilhões de toneladas de minério de Ferro, dos quais 2,8 bilhões seriam extraídos só do bloco **D** (Milanez s/d. p.71) .

Ainda, segundo estimativas da Vale, o Projeto Ferro Carajás S11D seria capaz de produzir 90 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. com isso, a produção de Carajás passará de 109 para 230 milhões de toneladas.

Dado às expectativas, da mineradora Vale em atender, a demanda de seus consumidores, principalmente os mercados como mencionamos acima, surge também a necessidade de ampliar os meios de escoar os minérios, a exemplo da Duplicação da Estrada de Ferro Carajás, que está articulada de forma estratégica com os principais projetos da empresa. Vejamos no quadro abaixo, os esforços da mineradora em expandir sua capacidade de extração mineral.

QUADRO 2: PRINCIPAIS PROJETOS DA VALE EM CARAJÁS

Projeto	Objetivos	Situação atual	Previsão de conclusão
Carajás adicional 40 Mtpa	Usina de processamento e minério de ferro em Carajás	-Licença de instalação emitida -Execução de terra terraplanagem e construção civil	2013
Serra Leste	Construção de uma nova usina de processamento	-Licença de instalação emitida -Terraplanagem de estrada de acesso	2013
CLN 150 Mtpa	Ampliação da Estrada de Ferro e do Porto de Ponta da Madeira incluindo quarto píer	-Execução da obra	2014
Serra Sul (S11D)	Abertura de Nova Mina	-Licença Previa e instalação emitida	2016

Fonte: adaptado pela autora com base em Vale (2011) apud Milanez 2013.

O quadro acima mostra os principais projetos da Vale em Carajás, o que nos dá um melhor conhecimento de como a empresa está investindo para ampliar a capacidade de extração mineral. Diante disto, vejamos com mais detalhe como a empresa tem exaltado a importância do seu principal projeto que encontra-se em curso:

Embora a história de Carajás seja grandiosa, outro empreendimento ainda maior está em andamento. Carajás Serra Sul (S11D) é o maior projeto da história da Vale e também o maior da indústria global de minério de ferro, adicionando 90 milhões t/ano à capacidade de produção da empresa. Ele é dividido em duas partes: Carajás Serra Sul S11D, envolvendo investimentos na mina e no beneficiamento em Carajás, e CLN S11D, que se refere a expansão da infraestrutura de logística (Minérios e Minerais, 2011, p.)

Segundo o texto o projeto se divide em duas partes; uma refere-se à mina de beneficiamento do minério, e outra e envolve a expansão da infraestrutura de logísticas. Nesta última, encontra-se a duplicação da Estrada de Ferro Carajás, cujas obras encontram-se em andamento desde ano de 2012. Neste sentido, “em agosto deste ano, o BNDES anunciou a aprovação de R\$ 3,882 bilhões para a mineradora e seu projeto de Capacitação Logística Norte (CLN), que abrange a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e os terminais ferroviário e marítimo de Ponta da Madeira, no PA e MA (FAUSTINO & E FURTADO, 2013,p.50)”.

Desta forma, a duplicação da Estrada de Ferro Carajás não deve ser considerada como algo isolado, tendo em vista que está diretamente ligada a criação do projeto S11D. E a implantação do projeto S11D surge da estratégia da Mineradora Vale em axaurir, a partir do

investimento em megaminas e infraestruturas, o mais rápido possível todo o minério de ferro existente na serra dos Carajás²

3.2 A DUPLICAÇÃO DA EFC E PLANOS ECONÔMICOS DA VALE

Apresentamos anteriormente as expectativas econômicas e os programas de investimentos e seus principais financiadores. Agora, discorreremos sobre a duplicação da EFC, considerando-a como estratégia da mineradora Vale e Estado para intensificar a produção de recursos minerais, em um processo que vem favorecer expansão e acumulação do capital.

Para ilustrar a função da EFC observamos através dos números os principais produtos que foram transportados nos últimos anos, tornando evidente que o destaque vai para o ferro.

TABELA 4- PRODUTOS TRANSPORTADOS PELA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS

Tabela 2-1: Produtos Transportados pela Estrada de Ferro Carajás

PRODUTO	2006 (103TU)	2007 (103TU)	2008 (103TU)	2009 (103TU)	2010 (103TU)
Minério de ferro	85.133	93.151	97.716	92.183	97.700
Indústria siderúrgica (ferro-gusa exportação)	3.353	3.342	3.133	1.605	1.531
Granéis minerais (manganês, cobre, ferro-níquel)	1.781	1.595	1.960	1.659	2.362
Combustíveis, derivados de petróleo e álcool	765	879	841	821	999
Soja e farelo de soja	1.502	1.231			1.860

Fontes: Vale, 2011 e Relatórios Anuais de Acompanhamento de Concessões Ferroviárias da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

Fonte: EA/PBA, 2011

No primeiro plano o ferro como sempre, está classificado como o principal produto transportado pela EFC e os números referentes a esse produto são bastante significativos em relação aos outros. Em segundo está o escoamento para as indústrias siderúrgicas com destaque para o transporte de Ferro-Gusa para o próprio corredor dos estados Pará e Maranhão. Em terceiro está o escoamentos de outros minerais (manganês, cobre, ferro-níquel) provenientes do complexo minerador de Carajás.

² A Vale tem investido cada vez mais no modelo de megaminas; projetos de larga escala um aumento da lucratividade da empresa nos momentos de elevado preço dos minérios e maior flexibilidade de negociação, nos períodos de baixa demanda (Milanez, 2013, p.73).

Vejam como ocorre a dinâmica de exportação desses recursos naturais, ou seja, os minerios do complexo de Carajás. Segundo Pinto (2013, p.56):

O trem de Carajás é o maior do mundo. Todos os dias ele faz 24 viagens de ida e volta entre a mina de Carajás, no coração do Pará, e o porto da Ponta da Madeira, no litoral do Maranhão. Daqui a 80 anos talvez não servirá mais para nada, pois a Serra de Carajás poderá ser totalmente consumida.

Uma vez demonstrados os números concernentes aos principais produtos escoados pela EFC, agora, passamos a refletir sobre o que esta significa, e que expectativas a duplicação representa, para os principais grupos econômicos interessados, a exemplo da Vale, mineradora que controla a linha férrea desde sua construção em 1985.

No Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental são traçados os objetivos e justificativas do empreendimento e outras melhorias projetadas para viabilizar a adequação desta ferrovia para transportar o minério produzido nas ampliações e nas novas minas da Vale situadas na Província Mineral de Carajás.

Percebe-se a ampla importância da duplicação da linha férrea para empresa Vale no trecho abaixo retirado do Estudo Ambiental, Plano Básico Ambiental, (2011).

A Expansão da Estrada de Ferro Carajás garantirá o escoamento ferroviário dos produtos provenientes da Província Mineral de Carajás, além de transportar com maior segurança e flexibilidade produtos siderúrgicos, agrícolas e insumos para a operação da Vale na região, garantirá uma melhor logística de transporte de passageiros, otimizando os aspectos de segurança e qualidade nestas operações. A duplicação da Estrada de Ferro Carajás contribui para o objetivo estratégico da Vale de fazer crescer a produção de minério de ferro para exportação no Sistema Norte, atendendo a demanda mundial de minério de ferro, garantindo a posição da Vale como principal produtora global desta commodity, e colocando o Brasil como principal país exportador (p.37).

Podemos dizer que a duplicação da ferrovia reforça a acumulação de capital na região, através da exportação de minério de ferro, a principal commodity que a Vale exporta hoje principalmente do sudeste do Pará onde está localizada a maioria dos seus projetos de mineração. Para a Vale, a duplicação significa mais que uma simples contribuição, e sim a garantia de crescimento da produção de ferro para exportação. Sobre isso, Almeida (2012) afirma em outras palavras que:

A mineração da Vale encontra-se em expansão, tal ampliação tem implicado incremento da infraestrutura de transporte multimodal para escoar a produção. A ferrovia de Carajás terá a duplicação de 600 km do total de 800 (...). Os territórios são pressionados a cada novo projeto de mineração e construção de obras de infraestrutura. O que implica em novas tensões. Na

ferrovia Carajás circula o maior trem do mundo, com 33° vagões e uma extensão de 3.500 metros com capacidade para carregar 40 mil toneladas de minério. Os números sempre estão estratosféricos, *assim como os problemas* (p.133).

Perceber-se que os conflitos sociais só aumentam com o surgimento de cada projeto desses e suas grandiosas obras de infraestrutura. É a elevação da mineração provocando tensões sociais com camadas da sociedade que disputam ou dividem seus territórios com os empreendimentos. A ferrovia, assim como outros empreendimentos, geram grandes tensões a algumas camadas da sociedade. O processo de duplicação da EFC atingirá áreas de interesse de povos indígenas, quilombolas, de conservação ambiental, de patrimônio histórico e arqueológico, de assentamentos de reforma agrária e também áreas urbanas tanto no Estado do Maranhão, quanto no Pará.

Sobre isso, podemos afirmar que a EFC e sua duplicação, que se encontra em curso, geram conseqüentemente disputas de territórios, e impactos sócio-territoriais, uma vez que o mesmo espaço utilizado para a construção deste empreendimento é utilizado por pessoas com a função de moradia e atividades econômicas, sejam as de subsistência ou integradas ao comércio local.

3.3- GRANDES EMPREENDIMENTOS: “DESENVOLVIMENTO” OU REPRODUÇÃO DA MISÉRIA?

Além disso, é necessário refletir sobre as condições de vida à que populações que moram em municípios que são alvos da acumulação de capital, são submetidas, especialmente a classe trabalhadora. Parauapebas e Marabá são municípios de influência da Estrada de Ferro Carajás, no Pará e é possível afirmar que há fortes contrastes entre a riqueza produzida e a miséria provocada às populações, como mostram os dados do IBGE(Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) referentes aos dois municípios.

Ambas são cidades que sediam empreendimentos minero-siderúrgicos, que expressam a acumulação do capitalismo, mas levam as pessoas a acreditarem no mito do desenvolvimento. Um dos principais elementos que está expresso no discurso de desenvolvimento é o PIB (Produto interno Bruto) que representa a soma de todas as riquezas finais produzidas de um determinado País, Estado, ou município. Porém isso não significa que essa riqueza gerada garanta uma distribuição de renda e qualidade de vida para a população.

A partir dos dados abaixo, vamos compreender que o PIB das cidades que estão entre as 05 (cinco) de maior PIB do Estado do Pará mostram que as reais condições de vida da população na sua maioria podem ser consideradas péssimas:

QUADRO 3- MUNICÍPIOS MINERADORES, SEGUNDO POPULAÇÃO, PIB E PIB PER CAPITA (2009)

Municípios	População	PIB (mil reais)	PIB per capita
Parauapebas	153.903	5.617.969	36.772,35
Marabá	233.669	3.058.909	15.064,88

Fonte: adaptados por Feitosa, com dados do IBGE, 2010, apud Leal, et.all., 2012.

O quadro, mostra que Parauapebas lidera o maior PIB, com mais de R\$ 5,6 bilhões de reais , e um PIB per capita de R\$ 36.772,35 (trinta e seis mil e setecentos e setenta e dois e trinta e cinco centavos. Enquanto em Marabá o PIB é de R\$ 3 bilhões de reais e com um PIB per capita de 15.064,88 (quinze mil e sessenta e quatro reais e oitenta e oito centavos) menor que Parauapebas devido o número elevado da população como demonstra a tabela.

No quadro a seguir veremos como as populações desses municípios(Marabá e Parauapebas) ganham segundo as classes de renda individual nominal mensal.

QUADRO -4 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS MINERADORES SELECIONADOS, SEGUNDO AS CLASSES DE RENDA INDIVIDUAL NOMINAL MENSAL.

Classes de renda	Parauapebas	%	Marabá	%
Sem declaração	0	0,0	13	0,0
Sem rendimento	54.359	44,5	86.031	46,5
Até ½ salário mínimo	4.822	4,0	10.404	5,6
Mais de ½ a 1 salário mínimo	21.675	17,8	39.607	21,4
Mais de 1 a 2 salários mínimos	21.011	17,2	27.502	14,9
Mais de 2 a 5 salários mínimos	15.481	12,7	15.577	8,4
Mais de 5 a 10 salários mínimos	3.513	2,9	4.547	2,5
Mais de 10 a 20 salários mínimos	913	0,7	1.039	0,6

Mais de 20 salários mínimos	268	0,2	318	0,2
Total	122042	100,0	185038	100,0

Fonte: Adaptados por Feitosa, com dados do IBGE 2010, apud Leal, et.all., 2012.

Nota-se que aproximadamente 90% da população de Parauapebas e Marabá recebem entre zero e dois salários mínimos. No caso de Parauapebas, 83,5% das pessoas possuem renda individual mensal de zero a dois salários mínimos; 88,4% da população de Marabá, mas a situação é muito mais agravante, quando se observa que mais de 50% da população de Marabá só recebe renda de até meio salário mínimo. Em Parauapebas esta porcentagem chega a 48% da população.

Apesar de esses municípios sediarem grandes empreendimentos minerais que trazem no seu bojo o discurso do progresso e desenvolvimento, o que se tem visto, a partir dos dados apresentados, é o acirramento das desigualdades sociais com um padrão de renda cada vez mais concentrado nas mãos de poucos grupos. Vejamos abaixo a tabela da renda média mensal por pessoa nos respectivos municípios.

QUADRO- 5 VALOR DO RENDIMENTO MÉDIO E MEDIANO MENSAL E DOMICILIAR PER CAPITA.

Municípios	Rendimento médio mensal	Rendimento mediano mensal
Parauapebas	R\$ 533,00	R\$ 325
Marabá	R\$ 463,00	R\$ 255

Fonte: Adaptados por Feitosa, com dados do IBGE, 2010, apud Leal, et.all., 2012.

Os dados acima fazem um contraponto entre o rendimento mensal domiciliar e o PIB per capita. O rendimento domiciliar mede o valor médio da renda domiciliar adquirida por cada pessoa, enquanto o PIB per capita mede a distribuição da riqueza gerada no município pelo total da população.

No quadro-3 vimos que Parauapebas tem um PIB per capita correspondente a R\$ 36.772,35 (trinta e seis mil setecentos e setecentos e setenta e dois e trinta e cinco centavos) possui um rendimento médio mensal domiciliar per capita de R\$ 533,00 (quinhentos e trinta e

três reais) enquanto Marabá, com o PIB per capita de R\$ 15.064,88 (quinze mil, sessenta e quatro reais e oitenta e oito centavos), possui um rendimento médio mensal domiciliar per capita de R\$ 463,00 (quatrocentos e sessenta e três reais).

Mas a contradição maior está nos dados de rendimento médio mensal domiciliar que mostra uma outra distribuição de renda bastante desigual nesses municípios, ou seja, metade da população de Marabá e Parauapebas possui renda inferior R\$ 255 (duzentos e cinquenta e cinco reais) e R\$ 325,00 (trezentos e vinte e cinco reais) respectivamente. Isso acontece porque a mediana é uma medida estatística que separa a população pela metade, ou seja, 50% ficam abaixo da mediana e outros 50% ficam acima da mediana.

Na contramão do discurso do desenvolvimento e progresso os dados sobre as riquezas produzidas e exportadas dos municípios de Parauapebas e Marabá, no Pará mostram que há uma população empobrecida, cujas demandas referentes às condições de vida não são supridas. As populações que vivem no entorno destes grandes projetos são privadas de ter acesso a serviços considerados essenciais tais como saúde, educação, saneamento, habitação, e transporte.

Os elevados índices de desigualdades sociais têm sua raiz na apropriação e privatização das riquezas produzidas por esses municípios. Segundo Leal, et al (2012):

Concluimos por afirmar que o crescimento econômico, tal como entende a lógica do capitalismo – centrado nos resultados de indicadores como o PIB- não tem resultado final num igual crescimento dos investimentos sociais, o que poderia reverter na melhoria, nunca na plena satisfação das necessidades sociais da população do estado do Pará. Isso é porque o Pará é um exemplo, acabado, da dominação capitalista, no que se confirma a máxima de que à produção da riqueza- nesse tipo de sociedade-, corresponde a uma igual produção da miséria (p. 164)

Conclui-se assim que o controle capitalista sobre as riquezas naturais do estado do Pará resulta no empobrecimento das populações.

3.4-A DUPLICAÇÃO: EMPRENDIMENTO DE “PEQUENO PORTE FERROVIÁRIO”?

Aqui voltamos a tratar da Duplicação, assunto central deste tópico, passando a chamar atenção para um elemento importante referente à forma como a empresa adquiriu o licenciamento para duplicação, utilizando o seguinte procedimento: a licença foi requerida e aprovada por trechos e por diferentes organismos responsáveis. Para maior esclarecimento vejamos na ilustração a seguir:

FIGURA-1 CERTIDÃO DA LICENÇA DO TRECHO MARABÁ

<p>PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ</p>	<p style="text-align: center;">MODELO DE CERTIDÃO DE USO DO SOLO CONFORME RESOLUÇÃO CONAMA Nº 237/1997</p> <p style="text-align: center;">CERTIDÃO</p> <p style="text-align: center;">Certificamos, para os devidos fins, que a duplicação da Estrada de Ferro Carajás – EFC, que será realizada no município de Marabá, está em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo.</p> <p style="text-align: right;"><i>Marabá 26 de Novembro de 2008.</i></p> <div style="text-align: center;">  Sebastião Miranda Filho Prefeito de Marabá </div>
---	---

Fonte : EA/PBA, 2011

A forma em que o uso do solo foi cedido para realização da obra de duplicação da EFC em Marabá, não corresponde à realidade das populações que moram próximos dos trilhos que estão sofrendo fortes impactos devido à obra da duplicação.

Este é o procedimento estratégico que a empresa, em conjunto com organismos, ligados ao estado tem utilizado para concretizar o licenciamento de suas obras. O mesmo método foi utilizado para os outros trechos, já que a Vale tem conseguido as licenças para construção da ferrovia a partir de trechos e não do empreendimento como um todo. Vejamos o que nos diz o mapa abaixo:

Em julho do ano passado me parece, que começou a ser redigida uma ação civil publica, contra a duplicação dos trilhos, é [...] ressaltando que ao nosso ver, ao ver de pelo menos quatro grandes entidades que deram entrada a essa ação que foram o Centro de Cultura Negra, a Sociedade Maranhense dos Direitos Humanos, o Conselho Indigenistas Missionário, com articulação da Rede de Justiça nos Trilhos, é [...] ao ver dessas entidades o licenciamento ambiental da Duplicação era ilegal e continua sendo ilegal ao nosso ver .

Ainda acrescenta, sobre denúncias encabeçadas pelos movimentos sociais:

Então ouve uma denúncia muito bem embasada mostrando onde havia as irregularidades e ilegalidades desse licenciamento, e foi redigida uma ação civil pública. O Juiz Federal da 8ª Vara do São Luiz Maranhão deu razão as entidades e decretou a suspensão das obras de duplicação e também imediata realização de um Estudo de Impacto Ambiental mais amplo e de audiência publicas ao longo de todos os municípios né. Só que essa decisão do Juiz resistiu por 45 dias porque a Vale apelou em Brasília, apelo até o presidente do Tribunal Regional Federal, que suspendeu essa liminar, então agora, estamos na espera do julgamento, porque tudo isso, era decisão liminar, e agora estamos esperando o julgamento da ação em si né? Tem ainda chance que a duplicação seja interrompida, se o juiz considerar que efetivamente que há essa ilegalidade. (entrevista com membro da Rede de Justiça nos Trilhos).

A partir das denúncias dos movimentos sociais podemos perceber que a obra de duplicação da EFC está sendo executada ilegalmente. Para um melhor entendimento desta situação buscamos compreender o que diz a resolução do CONAMA, sobre as condicionantes que as empresas devem cumprir ao construir uma ferrovia ou um empreendimento de pequeno porte.

Segundo a lei “**RESOLUÇÃO CONAMA nº. 349/2004**”

Art. 3º. Para efeito desta Resolução, considera-se atividade ou empreendimento ferroviário de pequeno potencial de impacto ambiental as obras ferroviárias desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio preexistente, **que não impliquem:**

I - remoção de população;
II - intervenção em áreas de preservação permanente, unidades de conservação ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos;

III - supressão de vegetação sujeita a regime especial de proteção legal, bem como de espécies referidas no art. 7º, da Lei nº. 4.771, de 15 de setembro de 1965.

§ 1º. Além das obras ferroviárias previstas neste artigo, poderão ser também consideradas atividades ou empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental, quando assim avaliados pelo órgão ambiental competente:

I - a ampliação ou construção de ramais ferroviários de até cinco quilômetros de extensão;

II - a ampliação ou construção de pátios de manobras, transbordo e cruzamento;

III - a ampliação ou construção de terminais de carga, descarga e transbordo, cujos produtos não sejam classificados como perigosos pela legislação vigente.

§ 2º. Os empreendimentos e atividades referidos neste artigo ficam sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos do art. 12 da Resolução CONAMA nº. 237, de 1997.

§ 3º. Aplicam-se aos empreendimentos e atividades que não sejam considerados de pequeno potencial de impacto ambiental a Resolução CONAMA no 237, de 1997 e, quando couber, a Resolução CONAMA nº. 01, de 1986.

§ 4º. Fica vedada a fragmentação de empreendimentos e atividades a que se refere o parágrafo anterior para fins de enquadramento nesta Resolução.”
(grifo nosso)

Assim sendo, a obrigatoriedade da prévia confecção de EIA/RIMA, e correlatas discussões públicas, deveria ter sido cumprida antes de qualquer concessão de licença referente às obras de duplicação da EFC.

Uma das questões críticas que desmascaram a classificação do empreendimento como de pequeno porte ferroviário é a quantidade de comunidades atingidas ao longo da ferrovia, principalmente nos bairros urbanos localizados na cidade de Marabá, a exemplo do Bairro Alzira Mutran onde se encontram aproximadamente 30 famílias morando dentro da faixa de domínio. A execução do empreendimento só será possível com a remoção dessas famílias, e que não se reduz às que estão dentro da faixa de domínio, mas envolvem outras que sofrem interferências da EFC.

Outro ponto refere-se aos impactos ambientais que a obra de duplicação apresenta, o que tornaria obrigatório que se fizesse o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, Vejamos o que diz o trecho abaixo sobre a degradação ambiental que a obra apresenta:

A obrigatoriedade na elaboração prévia do EIA/RIMA começa a brotar logo do texto do artigo 225 da Constituição Federal – que está sendo violado no presente caso. De fato, o referido dispositivo constitucional, em seu inciso

IV, é claríssimo ao “exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade”. (Ação Civil Pública 2010)

Tanto no mapa 1, quanto no trecho cima, nota-se com clareza que o empreendimento está sendo executado ilegalmente. E que há uma tentativa dos responsáveis pela execução do empreendimento em minimizar a dimensão da obra, considerando-a até então, como uma obra de “pequeno porte”.

Conforme destacamos na entrevista a Ação Civil Pública contra a obra de duplicação da Estrada de Ferro Carajás, esta tem sido feita de forma “legal” com o apoio do IBAMA (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renovais), órgão fiscalizador do empreendimento e responsável pelo licenciamento.

De fato, segundo a referida resolução, a obra de duplicação da EFC não poderia jamais ter sido considerada como um “empreendimento ferroviário de pequeno potencial de impacto ambiental”, sendo portanto **vedada a concessão das licenças ambientais de maneira fragmentada** (Ação Civil Pública, 2010, p. 5 grifo dos autores)

Do ponto de vista social e das comunidades, a duplicação da EFC é totalmente inviável devido a quantidade de problemas e conflitos sociais que apresenta para as comunidades no corredor Carajás que, abrange os Estados Pará e Maranhão. Este assunto será retomado com maior atenção mais adiante, quando passarmos a descrever a dimensão deste empreendimento e como tem causado problemas às comunidades no seu entorno, sobretudo o bairro Alzira Mutran, no entorno urbano de Marabá.

QUADRO 6- DIMENSÃO DO PROJETO DE DUPLICAÇÃO

Duplicação	559,712 km de linha
Pátios ferroviários	54 (remodelados 4km)
Pontes ferroviárias	23 (implantação)
Desvios ferroviários	16 (implantação)
Viadutos ferroviários	6 (ampliação\implantação)
Pontes ferroviárias	41(ampliação\implantação)

Viadutos rodoviários	24 (implantação)
Linhas para operações de carga e descarga	47 com comprimento de 41,8 km
Muros de concreto	18
Cercas de arames	1.338 km
Instalações fixas	88
Ampliação do Porto de Itaqui/Ma	

Fonte: quadro elaborado pela autora com base retirados do EA/ PBA, 2011

A partir das informações que temos podemos afirmar que a duplicação é um megaprojeto de infraestrutura, e que, portanto, não pode ser olhado e considerado isoladamente. Trata-se de um megaprojeto inserido nas estratégias da empresa Vale para intensificar as exportações de recursos minerais, sobretudo o ferro, que, a despeito da crise que ora se anuncia no setor, mantém-se em preços elevados.

É importante sempre frisar que a duplicação da EFC surge da necessidade da implantação do projeto de extração de ferro mais conhecido como S11D. Localizado na Serra Sul, na Floresta Nacional de Carajás, no município de Canaã dos Carajás, o Projeto Ferro Carajás S11D é considerado o maior projeto da Mineradora Vale. As informações são organizadas na página web da mineradora³. A estimativa é que a mina, denominada S11, contenha 10 bilhões de toneladas de minério de ferro, o bloco 'D' teria 2,8 bilhões.

O projeto S11D está previsto para operar a partir de 2016, com a extração de 90 milhões de toneladas por ano. A meta da mineradora é retirar de Carajás 230 milhões de toneladas ano.

Quanto à fase de implantação, a informação que se têm é que a licença de instalação do projeto foi emitida no dia 03 de julho de 2013, com nº 947/2013, pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). A liberação da licença inclui 20 condicionantes que exigem da mineradora proteção da fauna, flora, cavernas e demais ambientes naturais da região.

³ Informações disponível em: <http://www.vale.com/PT/aboutvale/initiatives/s11d/Documents/Final-Book-S11D-PORT.pdf> acessado em 7 de agosto de 2013.

Em sua página web⁴, o IBAMA destaca que ao longo do processo de licenciamento foram feitas solicitações de alterações no projeto que resultaram em significativos ganhos ambientais, tais como: evitar a supressão de duas lagoas existentes na área, deslocamento da pilha de estéril para fora da Flona, evitar o impacto sobre drenagens através do deslocamento das áreas de disposição de materiais excedentes e de estocagem de solo orgânico; modificação do método de lavra, passando a utilizar o chamado “Truckless”, onde não são utilizados caminhões fora de estrada, reduzindo o consumo de combustível e a emissão de particulados e de ruídos; otimização da distribuição espacial das estruturas do complexo, com diminuição da área a ser desmatada em 1.099 hectares e diminuindo o Plano Diretor em quase 300 hectares.

Apesar das reformulações realizadas no Projeto Ferro Carajás S11D, que segundo o IBAMA são ganhos ambientais significativos, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade-ICMBio levanta diversas questões sobre a exploração mineral na Floresta Nacional de Carajás, sobretudo da necessidade de preservação da área de canga ferrífera por conter uma biodiversidade única com vegetação que lembra a caatinga. Outra questão apresentada é a necessidade de preservação de cavidades que além de ser testemunhos da ocupação humana nesta região, possui uma fauna de invertebrados e animais de médio e grande porte que utilizam essas cavidades como abrigo.

O ICMBio (INSTITUTO CHICO MENDES DE BIODIVERSIDADE) também chama atenção para a necessidade de preservação de lagoas naturais, perenes ou temporárias, existentes na canga ferrífera da Serra Sul, pois estas lagoas abrigam uma fauna de reptéis, anfíbios e animais que vivem na floresta circundante como antas, capivaras, felinos e canídeos. Ninhos de aves são comumente encontradas nas proximidades das lagoas. A duplicação da EFC se depara com problemas de diversas ordens; Social, ambiental, territorial, sobretudo para as populações que residem no entorno da EFC.

Antes de entrar no próximo capítulo, onde nossa pesquisa será tratada com mais detalhe, apontaremos alguns aspectos sobre o que significa a duplicação da Estrada de Ferro Carajás para os sujeitos que moram próximo dos trilhos. Vejamos o que relatam os moradores quando questionados “sobre o que significa os trilhos para você”?

⁴ Informações disponível em: <http://www.ibama.gov.br/publicadas/ibama-emite-licenca-de-instalacao-para-o-projeto-ferro-carajas-s11d-no-para> acessado em 7 de agosto de 2013.

É [...] na verdade dizem que é um bem né? mais que tá só pro outros, por que pra nois não tá servindo de nada, não tem serventia de nada na verdade, só incomoda né?(entrevistado 02).

“Pra” mim, os trilhos e duplicação não tem significado nenhum, porque eles que racha minha casa, e com a duplicação vai piorar ainda mais né? (entrevistado 10).

Olha! É [...] Pra quem, tem pessoas que nunca nem viu um trem, pra quem nunca viu um trem, chegar aqui acha uma novidade, porque, mais como nois já estamos aqui há muitos anos, pra nois tá péssima a morada, muito barulho, porque quando a gente chegou aqui era bem poucos vagões, eu acho que era oitenta vagões e agora é quase quatro centos vagões, então tá péssima a morada aqui, não tá boa(entrevistado 01)

É mais um crescimento, de mais um desempenho de mais um projeto deles né? que vai ser bom para eles [...] Como eu moro aqui acho que pode nos causar um transtorno pior, né? (entrevistado 05)

Da maneira como eles têm mostrado para o povo que eu já tive a oportunidade de ver de assistir lá com eles pelos os que eles “informa” que vai haver uma nova linha ao lado da linha atual e [...] ela vai duplicar o barulho ela suponhamos que seja o mesmo da maneira como ta agindo hoje né? Vai duplicar o barulho e duplicar a buzina e a trepidação vai ficar cada vez mais forte né? (entrevistado 01)

Eles apresentam o projeto deles, mais envolta do povo até agora nunca foi resolvido nada, apresenta a questão deles o que eles vão fazer é mostrada ao povo, mais a solução para o que vai ser vai mudar na vida do pessoal, o que vai ficar de melhor para eles, para gente não! (entrevistado 03)

Nos relatos acima, nota-se que os moradores afirmam que a duplicação certamente irá intensificar os impactos para quem mora próximo da linha, e que os benefícios deste empreendimento não será para os moradores e sim para a empresa. Esta conclusão advém da forma como a empresa apresenta os projetos para a comunidade e o descaso com que ela vem tratando os moradores. As afirmações reforçam a ideia de que a duplicação da EFC tem a função de acumulação de riqueza de uma mineradora, sendo que para as populações locais o resultado disso expressa em impactos e dominação de uma classe sobre outra.

Na entrevista abaixo, o entrevistado 06 afirma que os impactos causados pela ferrovia no bairro Alzira Mutran são diversos, desde a “zuada”, causada pelo barulho e quantidade de trens que passam por dia, até as trepidações que provocam rachaduras e desestruturam o aterro e o piso das casas.

Olha! A ferrovia a Vale o trem, ela causa problemas não só pra mim como morador do Alzira, mas “pra” Marabá, para Marabá, pro Alzira em geral, porque se eu for olhar só para mim, né? Pela zuada do trem, pela a quantidade de trem, para o que o trem faz na minha casa, por exemplo, é porque você não tem como ver, mais a minha casa toda é [...] fofa, eu já quebrei ela uma vez, por quê? Porque como a quantidade de aterro que eu coloquei né? Passa um trem ela fica tremendo e o aterro é só cedendo, então geralmente, tem que trocar, se você bater na minha casa, você vai ver a zuada dru, dru [...] por causa do balançado do trem, tanto as rachaduras como isso também. Mais não toda a população é prejudicada, porque ninguém tem benefícios né?

Os impactos não se reduzem ao bairro Alzira Mutran, pelo contrário se expande a toda Marabá e região, no sentido de que toda população é prejudicada: alguns de forma direta, como os que habitam próximos aos empreendimentos da VALE, mas temos que refletir sobre todo um conjunto de pessoas não beneficiadas com o processo de exploração mineral na região, haja visto os indicadores sociais que demonstram que, em sentido contrário à riqueza extraída, a produção da mineração expressa a reprodução da miséria.

CAPÍTULO 4

4- ESTRADA DE FERRO CARAJÁS E OS IMPACTOS SOCIAIS: O CASO DO BAIRRO ALZIRA MUTRAM

4.1 A ESTRADA DE FERRO CARAJÁS: UMA DECISÃO EXTERNA

Antes de tratar do foco da pesquisa, no caso, os impactos, faremos um histórico da Estrada de Ferro Carajás, que interliga a província mineral de Carajás no Pará ao porto de Ponta da Madeira, em São Luís, Maranhão. Inaugurada oficialmente em 28 de fevereiro de 1985, com extensão de 892 km, a EFC começou operar transportando minério de ferro, ferro-gusa, manganês, cobre, combustíveis, carvão e grãos.

A EFC desempenha um papel fundamental para a economia do minério, desde sua construção até os dias atuais. É caracterizada como a maior e mais importante ferrovia da América Latina por ser uma das mais produtivas, como destaca Costa (2008) sobre o papel que ela (EFC) exerce para o transporte de carga:

A experiência da Estrada de Ferro Carajás lhe deu papel de destaque no transporte de carga na Amazônia, o que fez da mesma (EFC) sinônimo de segurança, pontualidade, confiabilidades para os clientes da CVRD e dos demais conglomerados que utilizam a ferrovia como meio de transporte de carga (p.11).

De acordo com o que foi analisado por Costa (2008), a EFC se apresenta como sinônimo de segurança, pontualidade, confiabilidade para os grandes grupos econômicos que a utilizam como meio de transporte de carga. Todos esses sinônimos são garantias do retorno que a linha férrea oferece gerando eficácia aos grandes grupos econômicos dentro do tempo necessário da lógica colocada pelo capitalismo, ou seja, a EFC corresponde e garante o lucro dentro do tempo e da lógica do capital.

Podemos observar na tabela 10 abaixo que a EFC é contratada pela mineradora Vale e que os principais produtos que são transportados por esta ferrovia, é o minério de ferro:

Tabela10-Principais Ferrovias de Cargas do Brasil

Principais Ferrovias de Carga do Brasil – 2008			
Controladora	Ferrovia	Km	Produtos
Vale	EFVM – Estrada de Ferro Vitória à Minas	905	Minério de ferro, carvão mineral, soja, produtos siderúrgicos e celulose
	EFC – Estrada de Ferro Carajás	892	Minério de ferro, ferro gusa, manganês, cobre e combustíveis derivados do petróleo e da soja
	FCA – Ferrovia Centro-Atlântica S/A	8.066	Soja e farelo, calcário siderúrgico, minério de ferro, fosfato, açúcar, milho e fertilizantes
	FNS – Ferrovia Norte-Sul	420	Soja e farelo, areia, fosfato e cloreto de potássio
Vale, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Usiminas e Gerdau	MRS – MRS Logística S/A	1.674	Minério de ferro, carvão mineral, produtos siderúrgicos, ferro gusa, cimento e soja
ALL	ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A	7.304	Soja e farelo, açúcar, derivados de petróleo e álcool, milho e cimento
	ALL – América Latina Logística Malha Paulista S/A	1.989	Açúcar, cloreto de potássio, adubo, calcário e derivados de petróleo e álcool
	ALL – América Latina Logística Malha Oeste S/A	1.945	Minério de ferro, soja e farelo, açúcar, manganês, derivados de petróleo e álcool
	ALL – América Latina Logística Malha Norte S/A	500	Soja e farelo, milho, óleo vegetal, adubo e combustível
CSN	Transnordestina Logística S/A	4.207	Cimento, derivados de petróleo, alumínio, calcário e coque
Gov. PR	Ferroeste	248	Soja e farelo, milho, contêiner e trigo
FTC	FTC – Ferrovia Tereza Cristina S/A	164	Carvão mineral
Total		28.314	

Fonte: ANTT (2009) – dados de 2008.

Fonte: IPEA (2010) - Transporte Ferroviário de Cargas no Brasil.

Fonte: IPEA (2010). Transporte Ferroviário de Cargas no Brasil

Na tabela acima, percebe-se que as principais ferrovias de transporte de carga do Brasil são controladas pela mineradora Vale, que mantém o monopólio tanto do minério, como das infraestruturas. Conforme a tabela acima, a Vale controla duas grandes ferrovias; A Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e a Estrada de Ferro Carajás. A Vale é pioneira e tem toda uma experiência na construção de ferrovias e investimentos em logística. A ferrovia é a forma de transporte mais produtiva e eficaz para a exportação de minérios de ferro que o mercado mundial necessita. As ferrovias também são uma ferramenta estratégica de acumulação e expansão do capital na região.

Inicialmente o escoamento do ferro do projeto Ferro Carajás foi marcado por grandes polêmicas. O questionamento que se fazia era: qual seria a solução para o escoamento do minério de ferro? A princípio existiram pelo menos duas opções; a primeira opção está ligada ao transporte hidroviário, representado pela Hidrovia Itacaiúnas- Tocantins, e a segunda opção diz respeito ao transporte ferroviário, representado pela Estrada de Ferro Carajás, mas é importante lembrar que as opções por transporte não se resumem somente a essas duas alternativas. Diversas outras foram pensadas e disputadas para escoar a produção de Carajás:

Todavia, os caminhos hidroviários nem sempre levaram a melhor quando grandes quantidades (tonelagens) precisam ser transportados para se contrapor ao preço decrescente da matéria prima (...) para os financiadores japoneses,, as vantagens da ferrovia altamente tecnificada para o transporte no volume e na velocidade que requeriam o abastecimento do mercado transoceânico, no qual as industria japonesas, naquele momento, seriam as maiores beneficiadas, eram incontestáveis (COELHO, 2006, p.420).

É possível perceber que a hidrovia (Itacaiúnas – Tocantins) foi considerada inviável, na época, não somente por problemas físicos que os rios apresentavam, mas por ser um transporte que não correspondia às exigências de seus financiadores e posteriores compradores de minérios.

A alternativa vencedora (Estrada de Ferro Carajás) foi considerada de fundamental importância na viabilidade do Projeto Ferro Carajás, que necessitava de transporte competente, mas também pelo próprio interesse da CVRD em escoar minério pelos trilhos, cedendo principalmente à pressão dos Japoneses, na época, um dos mais importantes compradores de minérios de ferro e outros minerais não ferrosos.

De acordo com o que foi mencionado, podemos considerar, a respeito da EFC, que se constitui como elementos de infraestrutura construída com interesses puramente econômicos:

Principalmente no caso do ferro (commodity de preço tendencialmente decrescente, fato na época não oficialmente reconhecido), seus representantes argumentavam que era preciso contar com um porto com capacidade de receber navios de porte superior a 250 mil toneladas, permitindo-lhe, assim, reduzir o custo de transporte, caso o contrario seria impossível competir com a Austrália, a maior produtora de ferro do mundo, mais próxima do Japão do que o Brasil. Advogava ainda que era a opção mais eficiente, quando se trata de transportar nada menos do que 35 milhões de toneladas de ferro, quantidade inicialmente para tornar o Projeto Ferro Carajás economicamente viável, em faces dos preços reduzidos deste commodity no mercado internacional (COELHO, 2006, p.420 a 421).

A disputa entre os diversos agentes sociais em controlar os recursos minerais não consistiu somente em uma dimensão regional, mas manifestava-se principalmente em dimensões globais, e isso se mostra a partir da commodity do ferro que tem um papel importante na economia mundial. No entanto, no período em que se discutia a forma de escoamento do ferro, tal commodity se encontrava com preços reduzidos.

De acordo com Coelho (2006):

As disputas entre diversos agentes sociais pelo o controle dos recursos naturais não se processavam ou se manifestavam somente em termos regionais; no caso do minério de ferro esta disputa tinha dimensões globais, haja vista que as iniciativas japonesas haviam catalisado a globalização da extração e exportação do ferro e do carvão, estimulando empresas e estados nacionais a investir em minas e transporte, a fim de fornecer matérias primas baratas às usinas cada vez mais centralizadas e de economia de escala, localizada nas nações centrais (p.428).

A antiga CVRD era pioneira nesse ramo e com toda uma experiência na construção de ferrovias, ou investimentos em logística. E o Estado já investia em transporte com o objetivo de facilitar o escoamento das matérias primas para os países centrais, desconsiderando os impactos sobre as populações.

Em estudos mais recentes sobre os impactos da EFC, Silva (2013), pesquisadora da Rede de Justiça nos trilhos, em trabalho intitulado “Legado e Violações: impactos da Estrada de Ferro Carajás no Maranhão”, critica a forma como são delimitados os territórios considerados sob influencia da EFC. Geralmente são planejadores estatais e privados que delimitam o que é o corredor de Carajás, o complexo composto mina-ferrovia-porto, que abarcam a região do sudeste do Pará e até o litoral do Maranhão, que são alvos dos conflitos e impactos e concentrados em mais de 100 comunidades decorrentes das atividades de operação da ferrovia Carajás.

Os impactos negativos, no corredor de Carajás são históricos e tratados de forma bem “resumida”, vão desde o direito de ir e vir, ao apito, trepidações, barulho das locomotivas, valas, bueiros, pátio de cruzamentos, faixa de domínio, longas paradas, travessias oficiais e travessias “clandestinas”, assoreamentos dos rios, igarapés, açudes e alagamentos, desmoronamentos de poços e rachaduras em casas, tudo isso são problemas que as comunidades vivenciam no seu cotidiano.

Ainda de acordo com Silva (2013) “nos povoados, a duplicação vem se dando quase que na mesma forma que a construção da ferrovia na década de 1980, sem que os sujeitos

sociais implicados no processo tenham o conhecimento como serão atingidos” (p.12). Na época da construção da Ferrovia os moradores tinham suas casas invadidas por pessoas que se diziam representantes das empresas, e fazia o que bem entendiam, marcando com uma mancha de tinta vermelha as casas que deveriam ser desapropriadas.

Os impactos descritos acima possuem várias semelhanças com os que observamos a partir de nossas pesquisas no bairro Alzira Mutram, que fica no entorno da ferrovia Carajás e cujos problemas estão aumentando ainda mais a partir da duplicação. É isso que discutiremos no item a seguir.

4.2 PRIMEIRO CONTATO COM AS COMUNIDADES ATINGIDAS PELA EFC

A nossa primeira experiência e contato com as comunidades atingidas pela duplicação da ferrovia se deram a partir de reuniões animadas por movimentos e entidades que realizam trabalho de base, com o intuito de organizar os sujeitos atingidos pelos grandes projetos de mineração. São eles; Centro de Educação Pesquisa e Assessoria Sindical e Popular (CEPASP), Comissão Pastoral da Terra (CPT) e Movimento Debate e Ação (MDA).

Nossas primeiras visitas foram realizadas no bairro Nossa Senhora Aparecida, conhecido popularmente como Coca-Cola e segundo informações do presidente da associação deste bairro, a ocupação surge desde 2005 e os moradores sempre tem empreendido uma forte luta pelos direitos básicos da população que vive ali. Este relatou que já tentou fazer intervenções junto à Vale para conseguir alguns benefícios para área. Sem sucesso, somente foram feitas algumas promessas, mas que até agora não obtiveram nenhum resultado. Questionado sobre os impactos, afirmou que além de não se ter nenhum apoio da empresa às populações que vivem a “margem” da ferrovia sofrem assaltos e tentativas de estupros, pois quando o trem passa os moradores têm que esperar á beira da ferrovia e na demora, por falta de vigilância e pela grande escuridão que tem no local, as pessoas ficam vulneráveis as mais diversas situações de perigo.

Nos últimos tempos já ocorreram 03 interdições na ferrovia. Uma em função de prejuízos causados pelos alagamentos das casas devido a um entupimento de bueiro causado pelas obras de duplicação. E as outras duas por morte de moradores atropelados pelo trem. Em ambos os casos, a Vale nega sua responsabilidade social, já que em laudos produzidos pela empresa, em nenhuma das situações ela foi responsável.

No caso dos alagamentos foi destinado um valor de R\$16.000,00 mil reais a ser dividido por mais de 30 famílias, o que segundo o presidente rendeu a cada família um valor irrisório em entorno de R\$500,00. Outro valor de R\$ 60.000,00 mil reais foi doado a Prefeitura de Marabá (defesa civil) para apoio aos alagados daquela região e da chamada Grota Criminosa que corta boa parte da cidade de Marabá.

Além dessas comunidades outras duas vivem as margens da ferrovia, considerando apenas o município de marabá: Araguaia, Km 07 e Alzira Mutran. É preciso destacar que essas áreas são o retrato do descaso com a dignidade humana: ruas sem pavimentação, sem rede de esgoto e água, sem infraestrutura de lazer e saúde precária.

Em função da última interdição, as lideranças dessas comunidades estão sofrendo um forte processo de criminalização de suas lutas, pois, atualmente temos 07 lideranças respondendo a processos na justiça federal, com uma ação liminar de interdito proibitório⁵

Na visita ao bairro Alzira Mutran, no primeiro momento, fomos recebidos pela diretora da associação que nos informou que as ações da Vale “reparadoras” na comunidade são pontuais e não tem continuidade e, especialmente, não resolvem os problemas estruturais. As consequências são evidentes em todas as localidades por onde passa a EFC.

Um dos principais problemas constatado nas áreas que ficam no entorno da EFC é a construção de um muro de isolamento da ferrovia. Segundo Danilo da rede Justiça nos Trilhos, em entrevista a revista Caros Amigos, “a Vale está agindo com dois pesos e duas medidas”. Enquanto, em outras localidades ao longo da ferrovia a Vale está querendo “limpar” 70 metros de cada lado da linha, a chamada faixa de domínio, como por exemplo no caso da demarcação do território dos quilombolas de Itapecuru-Mirim (MA), já em Marabá eles solicitaram e conseguiram da ANTT(Agencia Nacional de Transporte Terrestre) reduzir a faixa de domínio para 28 metros, isto além da presença de um muro que já está sendo construído.

A redução da faixa de domínio e o muro foi a forma que a empresa encontrou para “regularizar” a situação sem precisar arcar com os custos da remoção daquelas centenas de famílias (MERLINO, 2012). Nesse caso, precisamos ver essa situação melhor com a

⁵ O interdito Proibitório tecnicamente é uma ação possessória em que o autor (nesse caso a Vale), ameaçado em sua posse (a Ferrovia), pede um mandato à justiça para que o réu (no caso a população) seja proibido de realizar qualquer tipo de manifestação ou fechamento da Ferrovia. Disponível em: <http://jb.jusbrasil.com.br/definicoes/100010981/interdito-proibitorio> acessado em 24 de Agosto de 2013.

comunidade, pois, segundo a diretora, esse muro pode também prejudicar a passagem de pessoas para outras áreas como o bairro Araguaia.

Sobre a faixa de domínio, a empresa faz é somente o que é mais lucrativo para ela. No caso de Marabá existem muitas pessoas morando próximos dos trilhos, por isso, é economicamente mais viável exigir uma menor faixa de domínio do que remover e indenizar as pessoas que se encontram próximas à duplicação. (cadernos de campo - visita realizada em 2012).

Após ter feito o primeiro contato com os bairros impactados pela ferrovia, passamos a fazer a pesquisa de campo, delimitando a principal problemática a que esse trabalho se propõe: levantar os impactos ocasionados pela Estrada de Ferro Carajás nos bairros ALZIRA MUTRAN, localizado as margens da ferrovia. Imaginamos que situações semelhantes a aqui relatadas se reproduzam nas demais áreas atingidas pela duplicação da EFC.

Na frente das casas dos moradores desses bairros, o trem transporta, todos os dias, minério de ferro bruto, que valem cerca de 50 milhões de Reais. O trem da Vale é considerado o maior trem do mundo, com 330 vagões, e cerca de 3.500 metros de extensão com capacidade para transportar 40 mil toneladas, porém as condições de vida dos habitantes que moram no entorno de onde passa toda essa riqueza, são as piores possíveis.

No tópico a seguir, passamos a detalhar melhor os impactos no bairro Alzira Mutran escolhido por ser um dos bairros que mais sofre diante dos impactos provocados pela Estrada de Ferro Carajás e que, visivelmente, tem o maior número de residências as margens da linha férrea, as quais muitas destas se encontram dentro da faixa de domínio. Por isso entende-se que diante da execução do empreendimento, ou seja, da duplicação, ali será removido o maior número de casas, e principalmente as que se encontram dentro dos 40 metros da faixa de domínio.

4.3 BAIRRO ALZIRA MUTRAM: UMA VIDA NOS TRILHOS DO CAPITAL

Para a realização deste trabalho, investigamos a partir do relato dos moradores e associações, o histórico do Bairro, pois não há registros institucionais que expliquem o surgimento deste. Por isso apelamos para a história oral. Conforme relatos de uma moradora, entre os ocupantes iniciais, as primeiras ocupações surgiram a partir de 1990. Os moradores não souberam informar quantos moradores existem no bairro atualmente, mas conhecido como “invasão da Coca-Cola”, sabe-se que é uma população numerosa, frequentemente alvo

de notícias na imprensa local pelas manifestações que promove por melhores condições de vida. Segundo os moradores, a aquisição da área se deu por meio de uma doação da família Mutran, até então a terra já era ocupada por algumas famílias. Desde então, iniciou-se uma luta para regularização do bairro, pois os doadores não tinham documentação que provasse a posse da área.

Mas um aspecto que vale ressaltar refere-se à origem dos moradores. A partir das pesquisas e das entrevistas constatamos que os moradores do bairro Alzira Mutran, na sua maioria são migrantes dos Estados do Maranhão, Tocantins e Bahia, que vieram pra esta região em busca de melhores condições de vida e trabalho.

Uns dos propósitos desta pesquisa, além de investigar os impactos gerados pela Ferrovia, é compreender as relações de convivência entre moradores e empresa no seu cotidiano. Esta compreensão se justifica no sentido de entender o que a empresa tem causado aos moradores do referido bairro. Vejamos abaixo como uma moradora do bairro Alzira Mutran descreve a relação entre empresa e comunidade:

Tem alguma coisa que se arrasta acho que desde de 2007 de 2008, por aí assim já ‘passaro’ varias pessoas mais até agora num teve nada de concreto. Até agora não tem ninguém que diga assim, “nois” estamos aqui para ajudar naquilo que tiver ao nosso alcance se responsabilizar por alguma coisa, não só não pelas nossas brigas, mais sim pelos os danos causados que vem ser pela a própria empresa, entendeu? (moradora do bairro Alzira Mutran)

Quando questionado sobre desde quando a empresa está presente na área, o morador nos informa que desde o ano de 2007.

Constantemente os moradores do bairro Alzira Mutran tem denunciado os impactos gerados pela estrada de ferro Carajás. Mas mesmo assim, em entrevista cedida, um morador nos informa que a empresa não se responsabiliza pelos impactos que causam aos moradores, e que trata com morosidades as reivindicações e as demandas relacionadas a eles.

Dentre as diversas reclamações dos moradores do bairro Alzira Mutran, temos as rachaduras, provocadas pela passagem do trem de ferro. Quando o trem passa treme todas as casas no entorno e provoca enormes rachaduras nos alicerces. Por outro lado, a empresa simplesmente justifica que o problema não é por causa dos trens. Vejamos abaixo a foto que mostra esta triste realidade:

FOTO 1- RACHADURA CAUSADA PELA TREPIDAÇÃO



Fonte: Feitosa, 2013.

Sobre a relação entre a empresa e os moradores, foi constatado que não há nenhum diálogo, como atesta o relato do morador 01:

É que eles nunca “dero” nenhuma oportunidade, para nenhum morador se comunicar com eles, dizer o que tem causado na vida deles, isso aqui nunca “tivero” um respeito, pelas as pessoas que moram próximo da linha férrea, que mora pessoas, não sei se é... que “nois somos considerados” como baixa renda, como uns pobres coitados, que mora próximo a ferrovia e não tem o direito de conversar, não tem direito de dizer nada, mas só de deixar que eles entra na nossa casa, e [...] imprima lá nos cadernos deles, nos computador deles, o projeto deles, mas o nosso, não tem, nos não temos projeto e não temos e não somos é [...] dignos de poder um dia, conversar com alguém deles, responsável pela a situação. (moradora do bairro Alzira Mutran)

No depoimento dos moradores, é nítido que a Vale S.A não se responsabiliza diante dos problemas por ela causados, o descaso da empresa reflete bem o quanto esta tem interesse apenas em escoar todas as nossas riquezas sem deixar nenhum beneficio para as comunidades locais. E ainda como agravante, os moradores acusam funcionários de empresas terceirizadas, contratadas pela Vale, de entrarem nas casas, nos terrenos para fazer pesquisas, sem pedirem permissão e sem a devida autorização.

Sobre as dificuldades dos moradores em relação aos impactos (barulho, trepidação e assim sucessivamente) vejamos o que foi relatado pela moradora 02:

(risos) não é bom! de jeito nenhum, porque primeiro passo eles tira um pouco, olha eu acho, que particularmente eu só continuo morando aqui por questão financeira e porque a minha casa, é casa própria, se não fosse, de aluguel, eu não morava mais aqui próximo, gosto da minha casa, e por isso estou aqui, mais se fosse pra mim dizer eu sou inquilino, eu não moraria aqui próximo, de maneira nenhuma, porque incomoda, tira a paz das pessoas, o barulho é intenso[...].

A foto abaixo mostra a proximidade entre uma residência e os trilhos:

FOTO 2- CASAS PRÓXIMAS DOS TRILHOS NO BAIRRO ALZIRA MUTRAN



Fonte: Feitosa, 2013.

“As casas que você constrói elas cada tijolo cada parede, cada potinho de cimento são gotas de suor e [...] ao longo dos anos vem se arrastando a decadência das casas vem rachando a telha escorrega [...]” (entrevistado 02).

Outra situação comum aos moradores do bairro são as telhas das casas que vivem escorregando dos telhados também provocados pela trepidações, isso envolve todas as casas que ficam mais próximos da linha.

FOTO 3: TELHAS ESCORREGANDO DO TELHADO



Sobre a perspectiva quanto ao futuro, considerando que a Estrada de Ferro Carajás está em fase de duplicação, os moradores indicam que a situação deve ficar mais difícil. Os impactos devem dobrar. É nítido nos diversos relatos dos sujeitos entrevistados, que têm em suas expectativas de vida, não continuarem a morar nessas localidades que representam riscos e muitos transtornos, conforme relata o morador 06:

[...] eu espero que a casa não caia em cima de mim (risos) (trepidações e barulho e apito do trem) olha, como uma pessoa que pensa no futuro eu imagino que os poderes tanto executivo, quanto legislativo, judiciário e comunidade é [...] ‘nois’ como cidadão que moramos aqui nesse bairro não porque queremos morar aqui, porque não é bom morar perto de um trem que passa, que apita, e tem horas que parece que vai cair a casa com os vagões batendo um no outro truturutru, com uma zuada horrível, não sei nem te explicar como é que é, não é porque a gente quer morar aqui há 30 metros da linha do trem, não, é por necessidade, entendeu? Porque o próprio governo não tem um plano de habitação de dizer assim, olha: eu vou remanejar vocês para um lugar, não, não tem isso, a Vale também não se responsabiliza, né? [...] olha pra tu ter uma ideia ‘nois’ tem o título daqui, se nois tem o título é nosso! ‘nois’ tem o nosso direito eu espero que a Vale der o rumo pra gente.

Diante da morosidade da empresa o relato acima mostra que os moradores temem as consequências e que nem os governos têm planos para remanejar as pessoas do local e a Vale por sua vez também não se responsabiliza pelos danos.

4.4 “A MINHA DIVERSÃO ERA VER O TREM, PASSANDO, CONTAR OS VAGÕES, BRINCADEIRA DE CRIANÇAS MESMO”

Outra problemática recorrente no bairro Alzira Mutran, que os moradores convivem há muito tempo são os acidentes que ocorrem na linha férrea. A cada ano os jornais noticiam diversos casos de atropelamentos na ferrovia. O maior cuidado que tem que se ter é com as crianças, que veem o trem como uma diversão. As crianças adoram andar de bicicleta e brincar de bola as margens da ferrovia. Muitas vezes estas não tem a dimensão do perigo que correm:

“Quando a gente chegou, a minha diversão era ver o trem passando, contar os vagões, brincadeira de crianças mesmo, ‘pra’ mim era uma coisa de outro mundo, eu não sabia, eu nunca tinha visto e a diversão era aquilo” (entrevistado 07).

Segundo o relato acima, o momento de lazer das crianças é ao mesmo tempo um risco de vida, pois o mesmo local que é usado pelas crianças para brincar, é onde passa o trem todos os dias e diversas vezes, com isso o espaço/lazer fica completamente comprometido, porque oferece riscos para as crianças moradoras do bairro.

Espaço lazer/espço risco



É muito comum presenciar crianças brincando as margens da ferrovia. Isso também é natural, tendo em vista que estas têm a ferrovia como espaço de lazer. As crianças se arriscam atravessando, para brincarem e a empresa sequer desenvolve ações de orientação para conscientizar as pessoas do perigo de acidentes na ferrovia. Vejamos o que a entrevistada diz sobre esta discussão:

(...) as crianças se assusta, corre de lá da onde estiver lugar por que é tipo assim, um terremoto que vai tremendo tudo. E aí, eu acho que isso aí vale uma questão de que envolve a questão de valores econômicos né? porque se “nois” não tomasse se “nois” que somos proprietários das casas “nois” continuávamos aqui até para “nois” vender se torna mais difícil se “nois” continuamos aqui, daqui “nois” vamos ter que cada um comprar cimento ou ferro e cada vez mais, mais e tentando edificar a sua casa, por que se você não quer ver ela destruída mais, na verdade mais na frente.(entrevistado 05)

FOTO 5: CRIANÇAS BRINCANDO PRÓXIMO DO TRILHO

Fonte: Feitosa, 2013

Sobre a forma como a Mineradora Vale se apropria dos espaços públicos e coletivos utilizados pelos moradores para o lazer, citamos o caso do campo de futebol de uso coletivo da comunidade, conforme nos informa uma professora do bairro:

[...] Próximo linha férrea tinha um campinho de futebol, que é o único, era o único meio das crianças se divertirem né? de lazer lá, e simplesmente eles desmontaram, passaram o trator por cima e assim quando nós ficamos sabendo disso, eles já tinham passado, não teve nenhuma conversa, não teve nada, então assim a Vale é uma empresa que é um rolo compressor mesmo, ela passa por cima de todo mundo. (entrevistado 08).

Tal ocorrência é também relatada por um adolescente morador do bairro, que vivencia pessoalmente essa situação:

Outra coisa do campo de futebol [...] agente tava jogando, e o fiscal sempre ia lá, o fiscal ferroviário, ele ia armado, e eles tirava e ameaçava, ou vocês pára de jogar ou eu meto bala em vocês, e ameaçando todo mundo, ele ia com a arma, uma vez ele colocou a arma na minha cabeça, porque disse que eu tava jogando pedra no trem, eu tava jogando bola e terminou de passar o trem, e aí ele apareceu e ameaçou todo mundo e mandou todo mundo embora, aí outro dia a Vale mandou uma máquina lá, e abriram uma vala no campo, aí os moradores se juntaram e fecharam, foi quando o guarda foi lá e disse que se alguém fosse lá ia ser preso mesmo. E esse campo era a alternativa que as crianças e os jovens de lá tinham para se divertirem, tinha

outro campo só que ele era muito frequentado por usuários de drogas, então para quem gosta de bola a opção era essa, então eles iam pro meio da criminalidade justamente porque o que era deles foi tirado. (ENTREVISTADO 07).

4.5 “JÁ TEVE ACIDENTES COM PESSOAS, E ACIDENTES COM CARROS, MOTOS E COM ANIMAIS”

Um adolescente relata que os moradores têm convivido com outros tipos de acidentes. Além de atropelamento o que tem levado pessoas a óbitos: “Já, teve acidentes com pessoas, e acidentes com carros, motos e com animais, entre outros” (entrevistado 08).

[...] na época que morreu o meu vizinho atropelado pelo trem, eu tirei fotos, eu recebi um documento em casa, que se a gente fosse fazer alguma manifestação em cima da linha é [...] “nois” ia ser penalizado por uma juíza de Belém que nem conhece a nossa realidade, mas como é fácil para eles ter acesso a esse povo né? Uma juíza mandou um documento me dizendo que se algum de “nois” ali da comunidade chegasse a invadir a linha pra fazer alguma manifestação “nois” iríamos direto pro xadrez.

É muito comum também conforme já discutimos, a empresa Vale intimidar os moradores que tentam se mobilizar para lutar por seus direitos. Essas ameaças na maioria das vezes sempre se dão no sentido de a empresa mobilizar os aparelhos repressivos do Estado para garantir os seus interesses e neutralizar qualquer tipo de revolta que venha a ocorrer por parte dos moradores que se encontram na ferrovia.

O maior temor da Vale em relação aos moradores, é que estes ocupem a ferrovia. Isso já aconteceu diversas vezes, mas sempre que ocorreu os moradores foram perseguidos, presos ou estão respondendo processos na justiça.

Uma das práticas da Mineradora Vale, é tentar o máximo possível abafar suas práticas, sobretudo em relação aos acidentes na ferrovia:

Bom em relação aos acidentes, é os acidentes são abafados , é tanto acidentes na linha, como acidentes dentro da empresa também, que eu tenho amigos que já perderam parentes lá dentro, eles abafam de todas as maneiras, a ponto de abafar até para família, só saber depois que a pessoa já ta morta mesmo. Quando se fala em acidentes, assim, esse ultimo acidente que teve que o do meu vizinho, que eu filmei, e o pessoal da Vale tava tentando esconder as evidencias de que a culpa era da empresa e tudo mais, é eu fui chamada por eles para não divulgar, não entregar as fotos e as filmagem que eu fiz. Porque eles não querem que apareça isso na mídia né?

Há relatos também das famílias que perderam seus parentes em acidentes na linha férrea. A empresa não se responsabiliza e alega que o local é privado e não tem como controlar os acidentes.

A moradora que é esposa do rapaz que morreu e a filha dela até hoje, não receberam indenização nenhuma, e tá na justiça, e eles não admitem que a culpa era deles, porque aquele local é privado, que não tem como controlar, não sei, até agora, não tem nada de concreto em questões de indenização, pelo menos para a minha vizinha nada de concreto ela tá na justiça com eles né? (ENTREVISTADO 08)

Diante disto, as famílias ficam aguardando as indenizações na justiça, por um longo tempo ou até mesmo pelo resto de suas vidas, e a empresa sempre justificando que não é de responsabilidade dela os acidentes que ocorrem na linha.

4.6 - “O TREM TAVA PARADO LÁ, E PASSOU MAIS DE UMA HORA PARADO E É ASSIM, EU MESMO, JÁ ME ARRISQUEI, JÁ PASSEI POR BAIXO, PORQUE TINHA AULA, E TINHA QUE IR PRA ESCOLA”

Quando questionamos quais os impactos que a ferrovia causa a sua vida? A moradora que vive há mais de 20 (vinte) anos no referido bairro, em relato afirma que o trem fica parado atrapalhando as pessoas de atravessar de um bairro para o outro:

É... O barulho, é o apito, tem hora que a gente quer atravessar num pode, porque o trem tá parado aí, tem que ficar horas e horas esperando eles sair, como hoje de manhã, eu fui comprar o pão, de manhã, o trem tava parado aí eu tive que já ir para outro lugar, porque tava **interditado** e passou bem uma hora parado, ou duas horas mesmo. (ENTREVISTADO 02)

Durante a pesquisa foi observado esse aspecto relatado acima, o trem fica parado minutos ou até mesmo horas impedindo o trajeto das pessoas. O local em que o trem costuma parar é a única passagem que dá acesso e divide os bairros Km 07 e Alzira Mutram, do Km 07 e o Bairro Araguaia. Vejamos essa situação ilustrada na fotografia abaixo:

FOTO 6- PASSAGEM QUE DA ECESSO AOS BAIRROS: ARAGUIA, ALZIRA MUTRAN



Fonte: FEITOSA, 2013

Em entrevista concedida pelo entrevistado 07, este relata bem como ocorrem os transtornos causados pelo trem de ferro, que muitas vezes passa horas parado, impedindo que as pessoas transitem de um lado para o outro da ferrovia. Em busca de uma saída muitas vezes os moradores se arriscam passando por debaixo do trem, ou buscam outras alternativas tais como andar quilômetros a frente para passar pelo trem:

Para vocês ter uma ideia o fluxos de pessoas nesse local, são muitas pessoas, é a maioria, são estudantes, trabalhadores, que ficam, é eu já vi o trem ficar de quatro horas parado ou a pessoa dava o contorno pelo o km 6 ou o contorno pela Coca-Cola, ou passava por baixo arriscando a própria vida, que já morreu gente também passando por baixo do trem, e é muito perigoso, isso aí, a comunidade sofre muito, [...] e o trem tava parado lá, e passou mais de uma hora parado, e, é assim, eu mesmo, já me arrisquei, já passei por baixo, porque tinha aula, e tinha que ir pra escola, já passei por cima do trem, uma vez eu passando por cima do trem, o trem se movimentou, a sorte é que a velocidade tava pouca e eu pulei dele.(entrevistado 07).

A partir dos relatos dos moradores, colhidos em nossas entrevistas, pudemos perceber como o trem muda a dinâmica de vida das pessoas. O cotidiano das pessoas que precisam ir trabalhar muitas vezes é regulada pelo ritmo do trem. Sempre é preciso sair, fazer compras visitar o vizinho do outro lado, mas isso deve ser feito sempre levando em conta a hora que o trem passa.

4.6.1 O muro é uma solução para os moradores?

Como parte das estratégias utilizadas pela Vale para a duplicação da ferrovia, poderíamos elencar aqui a construção de um muro, isolando assim todas as comunidades que são cortadas pela EFC. O discurso da empresa é o de que o muro é necessário para proteger os moradores e evitar acidentes sobre os trilhos. Mas o que se vê na verdade é uma tentativa da mineradora Vale, em segregar as comunidades no entorno, e impedir possíveis manifestações que possam ocorrer, inclusive com a interdição da ferrovia. Observe a foto abaixo:

FOTO 7- MURO PARA PROTEGER A EFC.



Fonte: Feitosa, 2013.

Vejamos nos relatos a percepção dos moradores sobre a construção do muro, que foi apresentado pela Vale como a solução aos problemas, que a ferrovia vem causando. Na opinião dos moradores, a solução apresentada não está sendo bem vista pela maioria dos que moram no local, ao contrario, favorece o surgimento de outros impactos, intensificando assim, os problemas para os que vivem as margem da ferrovia. Vejamos a indignação de um morador:

E esse é o projeto que eles apresentaram para a solução dos problemas, mas detalhe, a solução dos problemas da Vale, assim, de amenizar acidentes, amenizar o fluxos de pessoas na ferrovia, cruzamentos irregulares, só que não ia ser a solução para os moradores, que a trepidação ia continuar, o barulho ia continuar, ia continuar a mesma coisa é apenas. A Vale tava fazendo isso, para se livrar dos problemas, ela ia fazer isso de um lado e outro, começou esse lado e não sei porque o motivo parou, iniciou de um lado, e do outro lado ia fazer ia reduzir a faixa de domínio e o resto era da prefeitura, ela disse que ia urbanizar a área, mas o resto ia ser da prefeitura, e nada das casas serem removidas,[...] já a bastante tempo eles vem entrando na residência da gente, pegando dados, contando arvores, proíbe a gente de tirar as arvores, eles dizem que não podem cortar que é uma área de preservação permanente deles e agente não pode tirar a arvore de lá, e muitas coisas eles fazer com a gente eles escondem essa verdade da sociedade, nas reuniões eles dizem que esses problemas não estão acontecendo, falam na mídia que não está acontecendo problemas tá tudo sobre controle, mas é o que eu to mostrando pra vocês (entrevistado 07).

Ainda, sobre o muro outro morador afirma que:

Ah! eu acho horrível a ideia e ‘nois’ não aceitamos que eles coloque o muro aqui na nossa frente, eu acho que é um desrespeito, porque se ‘nois’ sair com esse muro na nossa cara, aí minha irmã, nossas casas num vai ficar desvalorizada? na verdade, que já não vale muita coisa. Se o muro passar aí vai ser pior pra ‘nois’ né? as casas vai ficar mais desvalorizada ainda, quem é que vai querer vim morar aqui com um muro na frente? Ninguém vai querer vim morar aqui né? nem se ‘nois’ quisesse vender nossas casas ‘nois’ não acharia comprador eu acho.

A partir dos relatos podemos perceber que a população vem resistindo à construção do muro de concreto, que segundo os moradores não resolve nenhum problema entre os que a comunidade vem sofrendo.

4.7 “COM CERTEZA! AUMENTOU ASSUSTADORAMENTE, NÉ? A QUANTIDADE DE TREM E A QUANTIDADE DE VAGÃO NOS TREM, NÉ”?

Como moradores sentem o ritmo da exploração mineral na região?

Com certeza! Aumentou assustadoramente, né? a quantidade de trem e a quantidade de vagão nos trem, né? porque antes passava um trem, duas, três horas depois passava um outro e era um trem pequeno, se tu sentasse num lugar dava até para tu contar os vagão, hoje não conta a quantidade de vagão do trem hoje. Antigamente, era uma máquina que puxava o trem, só puxava uma maquina, hoje, tem três, quatro máquina puxando ele, [...] hoje é meia hora, 20 ‘minuto’, tem noite que parece que é ‘insuportavo’ é trem direto, né? É trem 24 horas dia e noite! (entrevistado 03)

Os reflexos da expansão da atividade mineradora para quem vê todos os dias os trens saindo carregados de minério, se expressa na comunidade de forma aguda, porque na medida que se avança a extração mineral, intensificam também os impactos, e é preciso recordar que quem vive as margens da ferrovia, convive também com impactos que são históricos em suas vidas. O que antes já era ruim, agora com a duplicação, piorou!

E, na medida em que avança a extração mineral do ferro e outros na região do sudeste do Pará, avança também, a quantidade de trem e é por isso que a atual linha férrea está sendo duplicada, e não expandida como a empresa apresenta para os moradores. Vejamos essa situação no trecho abaixo. Segundo Pinto (2013, p.56).

O trem percorre quase 900 quilômetros em cada viagem, com duração de 18 horas. Sua passagem por qualquer ponto demora quatro minutos. Ele tem quatro quilômetros de comprimento. Cada trem, com 300 vagões de 80 toneladas, arrasta 24 mil toneladas. Ao final de um dia transporta 576 mil toneladas do melhor minério de ferro do mundo, com pureza de mais de 65% de hematita, sem igual na crosta terrestre. É o equivalente à carga de 17 mil caminhões pesados. Essa carga diária vale quase 60 milhões de dólares quando chega ao seu destino. Ainda nesta década a produção de minério de ferro estará mais do que duplicada.

Conforme foi apresentado, mas sempre é bom lembrar, essa expansão da atividades referente a extração mineral está ligada a expansão/acumulação do capitalismo na referida região, mas acima de tudo ligada à demanda econômica no âmbito internacional. Outras consequências disso são relatadas abaixo:

E também tem a questão das nossas casas que a maioria estão rachadas, tudo rachada, a maioria das casas, podem fazer o alicerce que fizer, feita como fizer! Elas são rachadas, até porque feita discussão com algumas pessoas que conhecem bem da história, toda o material que fez a elevação do trilho foi tirada da própria comunidade, então nossos terrenos das casas, isso antes da gente entrar lá claro, então todo aquele terreno ele foi retirado a parte de terra boa para fazer um alicerce bacana acima, e só ficou mesmo uma lama, um barro horroroso que não presta para construir nada, então assim, algumas casa são de madeira porque as pessoas tem medo de construir de tijolo, porque racha, tudo racha, a escola Inácio é rachada a escola Tio Míngue é rachada, e o apito do trem é terrível, é humilhante o que a gente passa ali. (entrevistada 08).

Outro aspecto diz respeito às interferências causadas nos aparelhos dos moradores, tais como TV e celular. Quando o trem passa a trepidação, provoca interferência e prejudica o funcionamento dos aparelhos:

Porque você não assiste TV, você não utiliza o telefone celular, porque dá interferência também, as TVs, todas as TVs são chuvicadas, porque é muito ruim, porque assim, gente o trem passa e a minha prateleira lá sacode assim toda, então eles dizem que não há trepidação (entrevistado 07).

Sendo assim, a duplicação da Estrada de Ferro Carajás entra com a função de escoar a matéria prima, que são os minerios extraídos do sudeste do Pará, dentro do tempo de aceleração do capitalismo; já para os moradores fica o processo mais violento e os impactos que deterioram ainda mais suas condições de vida.

4.8 O PROCESSO DE REMOÇÃO: “SUA CASA ESTÁ CONGELADA”

No dia 03.10.2012 houve uma reunião entre moradores, representantes da Vale e a empresa Synergia, contratada da Vale para negociar as remoções. O principal objetivo da reunião era tratar da remoção das famílias que moram na faixa de até 55 metros a partir do eixo da EFC.

Foi “informado” que em 2008 a empresa iniciou diálogo com a comunidade; em 2009, a empresa fez readequação do projeto; em 2010, foi feita uma nova caracterização da área. A comunidade foi notificada sobre os próximos passos: a realização de uma pesquisa socioeconômica elaborada pela empresa Synergia, que será feita da seguinte forma: pesquisa de campo para identificação e avaliação socioeconômica; elaboração dos laudos de avaliação; elaboração do plano de atendimento.

O representante da empresa Synergia fez exposição do trabalho de pesquisa que será desenvolvido no bairro em duas etapas: A primeira etapa irá atingir moradores que estejam dentro dos 40 metros da faixa de domínio, e a segunda etapa atingirá moradores presentes na faixa de mais 15 metros da EFC, além dos 40 metros.

Apresentou-se também um cronograma de atividades, mas é preciso lembrar que isso é resultado de muitas lutas dos moradores pois, antigamente, sem qualquer aviso prévio a empresa chegava nas casas e realizava seus trabalhos, mesmo sem a presença dos moradores.

A primeira etapa que abrange os moradores que ficam dentro dos 40 metros da faixa de domínio, foi apresentada da seguinte forma; em março de 2013 seria feito o estudo de “caracterização socioeconômica”, já em junho do mesmo ano ocorreria o processo de negociação e em outubro começaria o início da remoção.

Na segunda etapa que inclui moradores dentro de mais de 15 metros da faixa de domínio, além dos 40 metros, os estudos de “caracterização socioeconômico” iniciariam em agosto de 2013, tendo como previsão de término para outubro, e já no mês de novembro

iniciaria o processo de “negociação” com os moradores, e por fim, no mês de abril/2014 estão previstas as remoções desse segundo grupo.

Segundo a Mineradora Vale e empresa Synergia, o processo de diálogo e remoção dos moradores do bairro Alzira Mutran seguem as seguintes diretrizes: Procedimento de realocação do Banco Mundial, Política de Direitos Humanos da Vale e Plano de comunicação para realocação.

Em entrevistas realizadas com os moradores mais recentemente, foi observado que estes não se sentem satisfeitos com a forma em que a empresa terceirizada pela VALE tem realizado seus trabalhos no bairro. Vejamos o relato de um morador que sofre com os impactos da EFC há mais de 12 anos.

“É [...] que eles nunca ‘dero’ nenhuma oportunidade para nenhum morador, é [...] se comunicar com eles dizer o que tem causado na vida deles, isso aqui nunca ‘tivero’, um respeito pelas pessoas que moram próximo da linha férrea, que mora pessoas [...] não sei que ‘nois’ somos considerados como baixa renda, como uns pobres coitados que mora próximo a ferrovia e não tem o direito de conversar, não tem direito de dizer nada, mais só de deixar que eles entra na nossa casa e [...] imprima lá nos cadernos deles, nos computador deles o projeto deles, mas o nosso não tem, ‘nois’ não temos projeto e não temos e não somos é[...] dignos de poder um dia conversar com alguém deles, responsável pela a situação” (entrevistado).

A partir das entrevistas, há também relatos de casos de retaliação e até mesmo ameaças aos moradores, por parte da empresa. Isto ocorre toda vez que os moradores reclamam por mais urgência e pedem celeridade nos processos de remoção:

Em algumas reuniões eles chegaram a ameaçar, a mim e a seu Valdir que somos os brigões da comunidade, o seu Valdir eles ameaçaram de entrar na porrada com seu Valdir o engenheiro lá ficou muito zangado, porque seu Valdir disse que se não resolvessem a gente ia pra cima da linha: “pois vá pra cima da linha que “nois” vamos chegar lá [...] assim, eles brigam mesmo pela empresa, os funcionários devem ser bem remunerados, que brigam bastante.(entrevistado 08).

Na entrevista nota-se uma correlação de forças entre comunidade atingida e a mineradora que ameaça, através de diversos meios, seja na presença de representantes no Bairro, ou acionando a “justiça” que sempre se mostra do lado da mineradora, e não dos moradores.

O estudo de “caracterização socioeconômica” é mais uma das estratégias da empresa para inibir os moradores. Além de alimentar nestes a ideia de que estão morando dentro da

área da Vale e não ao contrário, que o local é público e que os moradores não são os donos legítimos, desconsiderando que convivem lá há décadas (a maioria desde 1990).

Vejamos em relatos de moradores, o que empresa faz durante o tal estudo de caracterização socioeconômica, “eles chegam, tiram fotos da casa e fala, agora, sua casa está congelada, de agora em diante você não pode fazer nenhuma benfeitoria nela, não faz reboco, nada mais, porque a Vale não paga, só paga o que tá na foto” (entrevistado 11).

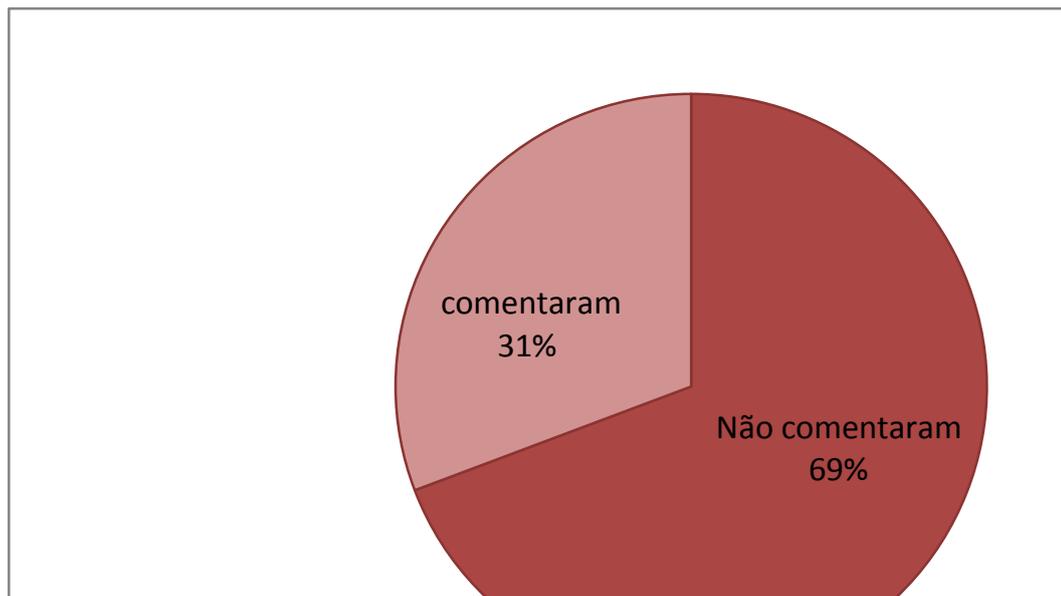
Assim, podemos afirmar que o próprio estudo de caracterização socioeconômica é um instrumento de repressão que proíbe os moradores de continuarem nas suas dinâmicas de vida e até mesmo de melhorar suas habitações, cujos danos ocorrem em função da própria empresa.

Outro elemento estratégico é o processo de remoção dos moradores que ficam dentro da área de domínio. A estratégia da empresa implica na falta de transparência referente às negociações; ela adota uma metodologia em que negocia o valor das indenizações das casas de forma individualizada com cada morador. O intuito de impedir qualquer ação coletiva se evidencia na fala de um morador: “a negociação é individual, sem até meu vizinho saber, a gente vai resolver tudo entre eu e Vale, e tudo que precisar cartório, banco e para a gente ter muita precaução para não falar nada para os vizinhos para evitar roubos” (entrevistado 12).

Com sua metodologia estratégica a empresa interfere no processo de organização dos moradores, por outro lado, o que ela faz é como se fosse um trabalho de base muito bem feito. A negociação de forma individualizada impede que os moradores se organizem em grupos para discutir com a empresa outras formas de negociação. Além disso, está situação é quem determina quem vai conduzir o processo de negociação, neste caso, a empresa, e os moradores saem desfavorecidos e desarticulados e ainda segredados no processo de remoção e indenização.

Como reflexo da metodologia aplicada pela empresa, percebemos uma indisposição dos moradores em comentarem sobre como está sendo feito o processo de negociação. O gráfico abaixo mostra que os entrevistados evitaram falar do assunto.

GRÁFICO 6- SOBRE PROCESSO DE NEGOCIAÇÃO



Fonte: elaborado pela autora com base em pesquisa de campo

O gráfico demonstra que 69% dos entrevistados se recusam à falar sobre o processo de negociação, e apenas 31% relatam sobre a questão, mas sem muito detalhe do assunto, porém é notável que a empresa não tem transparência sobre as remoções.

São poucas as tentativas de organização encabeçadas pelos moradores que sofrem os impactos ocasionados pela linha férrea. Mas mesmo assim, alguns tem se organizado para enfrentar a empresa responsável pelos impactos que sofrem no dia-dia. Contudo a Mineradora Vale não se considera responsável pela dramática situação com a qual os moradores convivem todos os dias.

Eles já chegaram pra gente dizendo que não há trepidação, não há interferência nenhuma do trem em relação as rachaduras das casas, mais não é isso, quem vive lá, quem sabe o que realmente, sabe o quê que é que acontece, e a situação é bem ruim, é bem complicada(Palestra em seminário realizado na UFPA campus Marabá em 03.05.2013).

No trecho acima, trata-se da falta de responsabilidade social da Vale com os moradores do bairro Alzira Mutran. Por seu lado, o Estado ausenta-se também totalmente, a não ser quando é necessário reprimir quando a comunidade reage às condições de vida a que está submetida. Um exemplo da atuação do Estado em favor da empresas está nos questionamentos feitos por moradores, na reunião publica realizada em Marabá.

Nada! Uma vez é (...) teve aquela reunião mentirosa da Vale lá no casarão que era uma audiência publica não tinha nada haver com uma audiência publica, né aquilo dali, que foi parece até o INCRA né que tava lá ou? Oh IBAMA né? mentindo também para a sociedade, e eu fiz uma pergunta lá, que a minha casa tava rachando todinha “falaro” que ia mandar uma equipe para vim aqui da uma olhada né? se eles vieram (buzina do trem) olha! Oh o apito do trem! Então se eles vieram eu não estava em casa, e geralmente ou

eu ou minha esposa tá, (buzina do trem) quer gravar o apito do trem? é ele novamente é assim (entrevistado 03)

Já têm uns seis anos de luta diária né? Com a Vale muita conversa com a Vale, e a Vale é muito mentirosa, eu falo Vale as pessoas que eu já citei anterior que ela manda né? (entrevistado 03)

Diante dos diversos impactos apresentados pelos moradores resolvemos elencar os principais (os que mais incomodam no cotidiano), a partir dos relatos. Tivemos as seguintes combinações

QUADRO 7- TIPOS DE IMPACTOS MAIS CITADOS

Entrevistado	Combinações de impactos na sequencia
01	Barulho, interdições da passagem ;
02	Trepidações, rachaduras das casas, ameaças da empresa; riscos para crianças
03	Trepidações, rachaduras das casas, ameaças da empresa, poeira, riscos nos trilhos;
04	Barulho, trepidações e rachaduras das casas;
05	Barulho, trepidações;
06	Trepidações, barulho, rachaduras das casas, riscos para crianças;
07	Trepidações, rachaduras das casas;
08	Trepidações, rachaduras das casas, barulho;
09	Barulho, trepidações, rachaduras das casas;
10	Trepidação, rachadura das casas, barulho e poeira;
11	Trepidação, rachaduras das casas e risco para crianças;
12	Trepidação, risco para crianças, interdições da passagem;
13	Barulho, trepidação, ameaças da empresa, stress;

Fonte: elaborado pela autora com base em pesquisa de campo

O quadro apresenta os três principais impactos relatados pelos moradores, lembrando que as combinações resultaram de uma pergunta chave que questionava quais os impactos que mais incomodavam os moradores no bairro? O destaque está para as trepidações, presentes em 12 (doze) relatos. Em segundo as rachaduras das casas que correspondem a 09 (nove) dos relatos, e em terceiro está o barulho, correspondendo a 8 (oito) relatos. O barulho neste caso se apresenta de várias formas, como por exemplo, muita zuada, apito, buzina, ruídos.

4.8.1 “É como o ninho de um passarinho”

Quando questionamos aos moradores sobre o que significa a moradia para eles, a resposta é a seguinte:

“Tudo! É como um ninho de um passarinho é como um buraco de um tatu, a gente precisa de um lugar para morar e sem ela como?”

Em questão social todo mundo está integrado nesta luta né? e o cidadão a prioridade dele é saúde lazer, moradia, e educação então a minha casa ela se integra num desses conceitos, pra mim a minha casa tem uma grande prioridade e um grande valor porque é a minha moradia, minha e de meus filhos.

É tudo, mesmo rachada ela significa muito pra mim, porque é tudo que tenho e onde eu moro há mais de 12 anos. (entrevistado 10).

Outro entrevistado afirma que os moradores estão saindo do bairro não porque querem, mas por não suportar viver sofrendo com os impactos. “os moradores aqui já tem confiança nas escolas onde colocam seus filhos para estudar, são moradores conhecidos há bastante tempo, então eles não vão sair porque querem, mas porque é o jeito” (ENTREVISTADO 09).

Olha! Por mim eu não saía [...] a minha infância foi toda nesse bairro, eu nunca morei em outro bairro, só nesse bairro então, é triste pra mim ter que deixar esse bairro, mas não tem outra solução, então não tem condições da gente viver nesse bairro com essa duplicação, mas por mim eu não sairia se tivesse alguma solução, “pros” problemas eu queria ficar no bairro, mas já que não tem, vai ser o jeito ter que sair (ENTREVISTADO 07).

Os relatos demonstram que os moradores não têm opção, a não ser sair de seus lares para morar em outro local. Apesar de anos tendo contato com os impactos, estes tem construídos suas vidas no local, seja de forma individual, ou em espaços coletivos onde constroem suas relações com os vizinhos, nas escolas, igrejas e campo de futebol.

Um importante aspecto que apareceu na pesquisa refere-se ao desejo dos moradores em continuar no bairro, mas afirmam não ter como, devido aos impactos. A nossa afirmação é percebida a partir do questionamento feito ao Entrevistado 04, que afirma que o lugar é muito tranquilo e que quer permanecer no local: “*Mais eu não quero sair daqui de jeito nenhum, só se for para ficar aqui dentro mesmo, do bairro km 07*”. Refere-se ao bairro vizinho do bairro Alzira Mutran, no caso o km 07.

No tópico a seguir descreveremos o cotidiano de como se dão as relações, os laços de amizades e as construções simbólicas dos moradores com os locais em que vivem. A foto abaixo demonstra bem essas relações, que certamente serão desfeitas a partir das remoções.

FOTO 8- DIVERSAS FORMAS DE USOS DO LOCAL X MINÉRIO E TRILHO



Fonte: Feitosa, (2013)

O mosaico ilustra de um lado o cotidiano do bairro Alzira Mutran, e do outro a convivência com a realidade dos grandes projetos neste caso representado pelos trilhos. As negociações atuais giram em torno das compensações econômicas e desconsideram os laços que são construídos pelos moradores e a convivência com as crianças e suas brincadeiras. Não levam em conta os costumes dos moradores de sentar em frente das casas como um momento de lazer coletivo.

Os quintais dos moradores são espaços que têm contato com minério e trilho; há muitas casas com quintais de frente para a ferrovia, mas, para além disso, é algo fundamental para os moradores, no sentido que criaram no espaço também outros sentidos. Podemos observar no relato “Tenho pé de coco “frutivo” que eu já não compro uma aguinha de coco lá pela rua, eu já tenho no meu quintal mesmo, tenho pé de limão, tenho o pé de goiaba, tenho o

pé de caju, pé de macaxeira e tenho o “jardinzim” embutido, e ainda é área de lazer para minhas crianças”(ENTREVISTADO 05).

São modos de vidas de determinado local que serão suprimidos pelo processo econômico que é tido como prioridade, tanto pelas mineradoras como para o próprio Estado e, neste sentido, os usos do espaço com outra finalidade em nenhum momento é considerado, a não ser a duplicação da Estrada de Ferro Carajás.

5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em linhas gerais, o debate da implantação de grandes projetos minero-siderúrgicos na Amazônia, sobretudo o projeto Ferro Carajás, demandou a construção de infraestruturas tais com a estrada de Ferro Carajás, para que o minério fosse transportado à época para o Japão e atualmente para a China. O problema é que a EFC e a expansão que se encontra em curso tem provocado as populações locais, do bairro Alzira Mutran diversas consequências, as quais tentamos, nesse trabalho explicitar, sem esquecer que este representa apenas um pequeno universo do imenso saque vivenciado pelas populações amazônicas diante dos movimentos de expansão capitalista contemporâneos.

Vimos que Poulantzas (1977) trás em suas afirmações que, numa formação social capitalista, o econômico desempenha um papel fundamental (o que importa é o lucro). Neste sentido, o projeto do capital para a nossa região não se sustentaria se não tivesse uma serie de disposições estatais que contribuíssem para o advento do capitalismo.

No centro do projeto do capital estão as estratégias desenvolvidas pelo Estado, a exemplo do PAC que a nível nacional vem colaborar com a expansão minerária através do financiamento de obras de infraestrutura. Em nível de América latina temos o IIRSA, cujo objetivo é a integração competitiva numa dimensão mais ampla, ou seja, global.

Ainda dando mais força ao projeto do capital para a região está o Plano Nacional de Mineração que vem para criar diretrizes que impulsionam um novo marco regulatório que destrava a burocracia e viabiliza de forma menos “complicada” a exploração dos nossos recursos naturais.

Comungando das ideias de Paula (2012) entendemos que é necessário compreender e discutir os impactos sociais que empreendimentos tais como a duplicação da Estrada de Ferro Carajás em conjunto com atual linha férrea tem causado as populações do Bairro Alzira Mutram. Mas também é necessário ir alem, buscando as causas, estruturais do problema.

Diante disto, podemos afirmar que a duplicação da Estrada de Ferro Carajás está conectada a demanda internacional por matérias primas, ou seja, integrando assim a uma lógica de acumulação do capitalismo mundial via saque das riquezas naturais, que é uma das formas como o sistema atual consegue se manter. Neste contexto, em que o econômico tem papel dominante todas as articulações estão voltadas para o projeto do capital e como resultado desse processo tem-se, por um lado, o que resulta no fortalecimento do capitalismo, por outro, estão às consequências sobre comunidades, a exemplo do Bairro Alzira Mutran. Como afirma um dos moradores “O trem pára aí em frente e fica o tempo que ele quiser, porque ele é dono da ferrovia, então ele fica o tempo que ele quiser e a as pessoas daqui do bairro fica sem vez, e tem que procurar outro lugar para passar” (entrevistado 07).

Então, a duplicação da Estrada de Ferro Carajás é um projeto de prioridade econômica, sendo um instrumento de fortalecimento do próprio capitalismo, neste sentido a vida que as pessoas construíram no bairro Alzira Mutran, é colocada em último plano, sem a mínima consideração pelos sujeitos que vivem no entorno. Mas é preciso lembrar que a duplicação da Ferrovia é um megaprojeto de infraestrutura que não pode ser olhado e considerado isoladamente. Trata-se de um megaprojeto inserido nas estratégias da empresa Vale S.A. em conluio com o Estado para intensificar as exportações de recursos minerais, sobretudo o ferro e, acima de tudo, fortalecer o capitalismo mundial. Por outro lado há uma tendência do capitalismo em exaurir o mais rápido possível todos os recursos naturais existentes no planeta. Nesta formação social desde sua origem aos dias atuais, o capitalismo não tem considerado a pessoa humana. Como afirma HARVEY (2011, P. 193): “A primeira lição que precisa aprender é que um capitalismo ético, sem exploração e socialmente justo que beneficie a todos é impossível. Contradiz a própria natureza do capital”.

Não terminamos essas considerações com nenhuma conclusão, pois do nosso trabalhoficam apenas mais interrogações: o grande questionamento feio pelos movimentos sociais é que a obra de duplicação está sendo executada ilegalmente por não ter um RIMA (Relatório de Impacto Ambiental), mas será que essa seria a solução para tanta segregação e impactos as populações que moram no seu entorno? Diante da tendência do capitalismo em exaurir o mais rápido possível todos os recursos naturais existentes, seremos apenas espectadores passivos de nossa própria destruição? Qual a luta e em que direção?

Muitas perguntas, deixemos com os leitores deste modesto trabalho as possíveis respostas!

Bibliografia

- ALMEIDA, Rogério Henrique. Pororoca Pequena: marolinhas sobre a (s) Amazônia (s) de cá. Belém, 2012.
- ALTHUSSER, L. Aparelhos Ideológicos de Estado. Introdução Crítica de J. A. Guilhon Albuquerque. Tradução de Walter Jose Evangelista e Maria Laura viveiros de Castro. 8ª edição Graal, 1985.
- BRASIL, Ministério de Minas e Energia Plano Nacional de Mineração 2030 (PNM – 2030) Brasília: MME, 2010.
- BITTENCOURT, Carlos. Os dilemas do Novo Código da Mineração. Ibase. 2013.
- CASTRO, E. Expansão da Fronteira, Megaprojetos de Infraestrutura e Integração Sul-Americana. Cadernos CRH, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, Jan./Abr. 2012.
- COELHO, Maria Célia, *et all.* Regiões do entorno dos projetos de extração e transformação mineral na Amazônia Oriental. *Novos Cadernos NAEA*. 2005.
- COELHO, Maria Célia, *et all.* Impactos Ambientais da Estrada de Ferro Carajás no Sudeste do Pará: Parte IV, 2006.
- COSTA, Jodival Mauricio. Redes Técnicas e uso Privado do Território na Amazônia: o caso da Estrada de Ferro Carajás da Companhia Vale do Rio Doce (1997 a 2006). Porto Alegre: UFRGSPPGEA, 2008.
- ESTUDO AMBIENTAL E PLANO BÁSICOAMBIENTAL – EA/PBA. Duplicação da Estrada de Ferro Carajás-EFC. 2011.
- FAUSTINO & FURTADO, Cristiane e Fabrina. A Vale e o Estado: Injustiça ambientais e Violações de direitos. In: Revista Não Vale: Duplicação do lucro privado e dos impactos coletivos. Revisão: Larissa Santos; Pe. Dário Bossi 2º Ed. 2013.
- HALL, A. Amazônia: Desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás. Editor Jorge Zahar, 1991.
- HARVEY, David. Alternativa ao neoliberalismo e o direito á cidade; *Novos Cadernos do NAEA*. 2005.
- HÉBETTE, Jean: Cruzando a cruzando: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia\ Belém: EDUFPA, 2004.
- IBRAM, Informações e análises da economia mineral brasileira: 6ª edição, 2011.
- INSTITUTO CHICO MENDES E CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE (ICMBio)-Parauapebas. O Avanço da Mineração: Floresta Nacional de Carajás, Pará versus a conservação do ecossistema de canga. In: Revista Não Vale: Duplicação do lucro privado e dos impactos coletivos. Revisão: Larissa Santos; Pe. Dário Bossi 2º Ed. 2013.

- JUNIOR, G. Borça; Puga, F.Pimentel. Perspectiva de investimentos na Indústria 2011-2014. In: *Visão do Desenvolvimento BNDES*. N° 91, Fevereiro de 2011.
- JUNIOR, G. Borça; Puga, F.Pimentel. Perspectiva de investimentos em infraestrutura 2011-2014. In: *Visão do Desenvolvimento BNDES*. N° 92, Fevereiro de 2011.
- LEAL, Aluizio Lins; SÁ, Maria Elvira Rocha; FIALHO NASCIMENTO, Nadia Socorro; CARDOSO, Welson de Sousa. Produção Mineral no Estado do Pará e reflexos na reprodução da miséria: Barcarena, Marabá, Parauapebas. *R. Pol. São Luís*, v. 16, n. 1, p. 157-167, jan./Jun. 2012.
- LOUREIRO, Violeta R. *A Amazônia no século XXI: Novas formas de desenvolvimento*. São Paulo, Editora Empório do Livro, 2009.
- LUXEMBURGO, Rosa. *A Acumulação do Capital: Contribuição ao Estudo econômico do Imperialismo*. 1985.
- MALERBA, Juliana; MILANEZ, Bruno; WANDERLEY, Luiz Jardim. *Novo Marco Legal da Mineração no Brasil: Para quê? Para quem?* Editora FASE 1º edição Rio de Janeiro, 2012.
- MARX, Karl. A Chamada Acumulação Primitiva. In: *O Capital*. Lv. I Vol. 2, 12ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A, 1989.
- MILANEZ, Bruno. A Duplicação dos Trilhos: E os planos econômicos da Vale. In: *Revista Não Vale: Duplicação do lucro privado e dos impactos coletivos*. Revisão: Larissa Santos; Pe. Dário Bossi 2º Ed. 2013.
- FIALHO NASCIMENTO, Nadia socorro F. *A Amazônia e desenvolvimento capitalista: Elementos para uma compreensão da “questão social” na região*. Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-graduação da Escola de Serviço Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.
- PAULA, Elder Andrade. *O Grande projeto: quando destruição/conservação convertem-se em “oportunidades de negócios”*. Comissão pastoral da terra: Conflitos no campo Brasil 2012.
- PICOLI, Fiorelo. *O capital e a devastação da Amazônia*; Editora Expressão Popular: São Paulo. 2006.
- PINTO, Lucio Flavio. Carajás, Ontem, Hoje, ou Nunca Mais? In: *Revista Não Vale: Duplicação do lucro privado e dos impactos coletivos*. Revisão: Larissa Santos; Pe. Dário Bossi 2º Ed. 2013.
- POULANTZAS, Nicos. *O poder político e as classes sociais*; tradução de Francisco Silva; revisão de Carlos Roberto F. Nogueira. São Paulo, Martins Fontes, 1977.
- POULANTZAS. Nicos. *Sociologia Grandes Cientista Sociais 47*; organizado por Paulo Silveira; tradução de Heloíza Rodrigues Fernandes. São Paulo, Atiça, 1984.
- SILVA, João M. *A emergência de novos municípios e a organização do espaço no corredor da Estrada de Ferro Carajás no sudeste do Pará-norte do Brasil*, 2002.

SILVA, Sislene Costa. Legados de Violações: Impactos da Estrada de Ferro Carajás no Maranhão. In: Revista Não Vale: Duplicação do lucro privado e dos impactos coletivos. Revisão: Larissa Santos; Pe. Dário Bossi 2º Ed. 2013.

Pesquisas na Internet:

CARAJÁS, Estrada de ferro: <http://www.antf.org.br/pdfs/EFC.pdf>. Acessado em 19.09.2012

BITTENCOURT, Carlos. Novo Código da Mineração: a urgência é do mercado. Entrevista cedida ao Instituto Humanista Unisinos realizada em 17 julho de 2013. Acessado em 18.07.2013.

MONTEIRO, Telma. Novo código de mineração e a liberdade total ao capital. Entrevista na pagina do Instituto humanista Unisinos. Realizada em 20 novembro 2012. Acessada 27.01. 2013.

BRASIL, Principais ferrovias de Cargas. <http://www2.transportes.gov.br/bit/03-ferro/princ-ferro.html>. 2008.

Informações disponível em:

<http://www.vale.com/PT/aboutvale/initiatives/s11d/Documents/Final-Book-S11D-PORT.pdf> acessado em 7 de agosto de 2013.

Informações disponível em: <http://www.ibama.gov.br/publicadas/ibama-emite-licenca-de-instalacao-para-o-projeto-ferro-carajas-s11d-no-para> acessado em 7 de agosto de 2013.

Informações disponível em: <http://jb.jusbrasil.com.br/definicoes/100010981/interdito-proibitorio> acessado em 24 de Agosto de 2013.