



O Estado brasileiro, a economia da Vale na Amazônia maranhense e a rede justiça nos trilhos¹

José Arnaldo dos santos
Ribeiro Júnior*

Samarone Carvalho
Marinho**

Para Horácio, mestre.

Resumo: O objetivo deste texto é discutir a relação existente entre o Estado Brasileiro e a Economia da Vale tendo como universo empírico a Amazônia Maranhense, principal área de atuação da Rede Justiça nos Trilhos. No primeiro momento, é investigado como a Vale foi desenvolvendo suas atividades baseando-se na política desenvolvimentista do Estado Brasileiro capitaneada pelo BNDES. Em seguida é apresentada e debatida a formação da referida Rede no espaço geográfico da Amazônia Maranhense. A escolha deste enfoque metodológico serve para a promoção de uma análise que permita a compreensão das lutas sociais e políticas que são travadas pela Rede Justiça nos Trilhos em diversas escalas geográficas.

The brazilian State, the economy of Vale in the Maranhão's amazon and network rail justice

Abstract: The purpose of this paper is to discuss the relationship between the Brazilian State and the Economy of Vale especially in the Maranhão's amazon, the main area of operation of the Network rail justice. At first, is investigated how Vale was developing its activities based on the development policy of the Brazilian State led by BNDES. Next is presented and discussed the formation of such Network in the geographic space of the Maranhão's amazon. The choice of this methodological approach serves to promote an analysis that allows the understanding the social and political struggles that are fought by Network rail justice in various geographical scales.

* Mestrando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP) e membro do Grupo de Estudos em Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (GED-MMA).

** Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP)

Palavras-chave: Rede Justiça nos Trilhos; Amazônia Maranhense; BNDES; Estado Brasileiro; Vale.

Key-Words: Network rail justice; Maranhão's amazon; BNDES; Brazilian State; Vale

1- Esse texto foi preparado e apresentado na Mesa-Redonda: "Experiências governamentais, desenvolvimento regional e lutas sociais", promovida pela Universidade Estadual do Maranhão (UEMA) em 10 de janeiro de 2012. Agradeço ao convite feito pela Professora Dra. Zulene Muniz Barbosa e ao sociólogo Sandro Almeida, ambos da UEMA; à Rede Justiça nos Trilhos e, especialmente, ao padre Dário pela indicação de meu nome.

Introdução

O objetivo deste texto é discutir a relação existente entre o Estado Brasileiro e a Economia da Vale tendo como universo empírico a Amazônia Maranhense, principal área de atuação da Rede Justiça nos Trilhos. A escolha deste enfoque metodológico serve para a promoção de uma análise que permita a compreensão das lutas sociais e políticas que são travadas pela Rede Justiça nos Trilhos em diversas escalas geográficas.

No aspecto relativo ao relacionamento do Estado Brasileiro e a Economia da Vale pretendo investigar como a Vale foi desenvolvendo suas atividades econômicas baseada na política do Estado Brasileiro. Para tanto, lançarei mão de dois caminhos analíticos interdependentes: o primeiro é o papel desempenhado pelo BNDES como principal orientador da política desenvolvimentista do Brasil; o segundo é compreender quais foram os momentos históricos que fizeram da Amazônia Maranhense o recorte geográfico que propiciou a formação das lutas sociais e o enfrentamento político da Rede Justiça nos Trilhos.

Sendo assim, no capítulo “As lutas sociais na Amazônia Maranhense: a experiência da Rede Justiça nos Trilhos” proponho apresentar e discutir a formação da referida Rede, quais são seus objetivos e suas experiências de luta. Argumento que o enfrentamento da Justiça nos Trilhos ao modelo de desenvolvimento proposto e executado pelo Estado e pela Vale tem gerados conflitos decorrentes de lógicas distintas de apropriação do território, como propõe Acsegrad (2004). Esses conflitos, por sua vez, se processam em diversas escalas geográficas (local, regional, global, internacional, mundial) e que, portanto, a produção das escalas acompanha as lutas que se desenvolvem no jogo político e econômico no qual os agentes inseridos, Estado, Vale e Justiça nos Trilhos, dispõe de recursos assimétricos de poder.

O Estado brasileiro e a Vale: o nascimento de uma gigante, a descoberta da vocação mineral da Amazônia e a privatização

Nesse capítulo, tenho como pretensão clarificar as relações entre o Estado Brasileiro e a Vale em três momentos distintos e interdependentes que não podem e nem devem ser lidos linearmente: o nascimento da Companhia, a descoberta da vocação mineral da Amazônia e o processo de privatização da Vale.

O nascimento de uma gigante

A Companhia Vale do Rio Doce-CVRD foi criada no governo de Getúlio Vargas, em decorrência dos Acordos de Washington, precisamente no dia 1º de junho de 1942, através do decreto-lei nº 4.352.

A empresa surgiu de um acordo assinado em Washington entre Estados Unidos, Inglaterra e Brasil, em plena Segunda Guerra Mundial. Estados Unidos e Inglaterra, dedicados ao esforço de guerra contra Hitler, necessitavam que o Brasil fornecesse minério de ferro para sua indústria de armamentos. Daí surge a proposta de construção da CVRD. Os Estados Unidos entrariam com um empréstimo e com a tecnologia para montar tanto a mineradora quanto a siderúrgica, CSN (Companhia Siderúrgica Nacional). A Inglaterra não se oporia a encampação das empresas, pagando-se uma indenização, e o governo de Getúlio entraria com a matéria-prima, os trabalhadores e toda a infra-estrutura para o negócio (GODEIRO et al. 2007, p.10-11)

Foi justamente devido aos Acordos de Washington que o governo da Grã-Bretanha se dispôs a transferir para o governo brasileiro o controle das jazidas de minério de ferro

2- “Em 1919, a Itabira Iron foi comprada pelo empresário norteamericano Percival Farquhar que pretendia conseguir o monopólio da produção e exportação do minério de ferro da região. Com a revolução de 1930, o presidente Getúlio Vargas colocou em prática um discurso que previa a nacionalização das reservas minerais do país, estabelecendo uma luta entre nacionalistas e liberais. Tentando aplacar os ânimos, Percival Farquhar se uniu a empresários brasileiros e nacionalizou a Itabira Iron, transformando-a em duas empresas: Companhia Brasileira de Mineração e Itabira Mineração” (BARBOSA, 2002, p.21).

3- Fundada em 1901, foi inaugurada oficialmente em treze de maio de 1904, no trecho entre as estações Cariacica e Alfredo Maia.

4- Região econômica do Estado de Minas Gerais composta pelos municípios Sabará, Santa Bárbara, Mariana e Congonhas do Campo.

5- “A partir do final dos anos 40 a integração mundial, pela expansão capitalista em novas bases, estabelece o tema do desenvolvimentismo como questão central, tendo em vista as necessidades de ampliação dos mercados e de superação da ordem anterior. Na América Latina a CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina - foi, na década de 50, o grande fórum de debates sobre o tema [desenvolvimentismo], colocando a nu as desvantagens dos países

pertencentes à Itabira Iron Ore, substituída pela Vale. Em contrapartida o governo estadunidense se comprometia a um financiamento no valor de 14 milhões de dólares (IBRADES et al. 2007). No mesmo ano, a nova companhia, uma sociedade anônima de economia mista, encampou as empresas de Farquhar² e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)³. A espinha dorsal da Vale começava a ganhar corpo: um complexo mina-ferrovia-porto.

Esse complexo mina-ferrovia-porto materializa-se na consolidação da Vale no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais, na Estrada de Ferro Vitória a Minas e no Porto de Tubarão, em Vitória. É importante destacar que a estruturação deste complexo da Vale representa o projeto nacional-desenvolvimentista cujo fomento da industrialização seria o responsável por solucionar os problemas de ordem econômica, social e política⁵.

É, portanto, o Estado o grande condutor do desenvolvimento industrial. E o agente central do Estado no fomento e na própria modelagem do desenvolvimento nacional (projetos e planos nacionais) é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE). Criado no Governo Getúlio Vargas pela Lei nº 1.628 de 20 de junho de 1952, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) atuou fortemente no direcionamento do processo de industrialização do País no contexto da substituição de importações tanto como financiador, quanto como formulador e definidor de novos parâmetros econômicos. Assim, o retrato da Vale na década de 1950 é a de uma gigante nas mãos do Estado. E essa gigante irá crescer exponencialmente ao longo do tempo e do espaço fazendo da mineração seu carro-chefe, especialmente com a descoberta da “vocação” mineral da Amazônia enquanto plataforma de exportação de recursos minerais.

A descoberta da vocação mineral da Amazônia

A década de 1960 marca o início da prospecção de minérios na Amazônia. Em 1967 geólogos da Companhia Meridional de Mineração, subsidiária da United States Steel Corporation, constataram a ocorrência de minério de ferro em Carajás, Pará.

Destarte, em julho de 1967, um helicóptero da Cia. Meridional de Mineração pousou em uma clareira da Serra dos Carajás, revelando a existência de uma jazida de 18 bilhões de toneladas de minério de ferro de alto teor. Depois, verificou-se que em Carajás não havia somente minério de ferro. Havia também grandes depósitos de manganês, ouro, bauxita, cobre e outros minerais valiosos. A empresa que descobriu as jazidas era, na verdade, o braço brasileiro da U.S. Steel, grande siderúrgica norte-americana e uma das maiores consumidoras mundiais de minério de ferro. Contudo, devido a uma ação do governo brasileiro, a U.S. Steel foi obrigada a aceitar a Cia. Vale do Rio Doce como sócia na exploração mineral, o que deu origem a companhia Amazônia Mineração S/A (AMZA), que foi quem de fato tomou as primeiras iniciativas para viabilizar a exploração mineral de Carajás (CARNEIRO, 2010, p.18).

Nesse sentido, a americana e a Vale deram início a um processo agressivo de ampliação de suas bases com o desenvolvimento do Projeto Carajás, que abrange Maranhão e Pará. A descoberta de minério de ferro em Carajás-PA permitiu que a Vale do Rio Doce se transformasse na maior exportadora de minério de ferro do mundo.

Se a década de 1960 marcou a descoberta da província mineral de Carajás, a década de 1970 é de crucial importância para o entendimento da guinada de investimentos e incentivos fiscais para a exploração mineral na Amazônia. Segundo Porto-Gonçalves (2005) quem descobriu a vocação pecuária e de exploração mineral para a Amazônia fora o então ministro Delfim Netto. Essa descoberta encravou a Amazônia entre a cruz e a espada: por um lado os impactos oriundos da pecuária; na outra ponta a mineração, uma atividade metodologicamente

organizada que atrai um grande fluxo populacional e uma maior pressão por recursos naturais.

Ano importante para se analisar as ações da Vale é o de 1977, pois a Vale anunciou prioridade ao Projeto Carajás, para, a partir de 1982, iniciar a exportação do minério de ferro pelo Porto de Itaquí. Em 1977, a Vale se tornou única operadora do projeto⁶, que é até hoje um dos principais ativos da empresa (GODEIRO et al. 2007).

Seguindo, 1978 é o ano inicial da construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da criação da “Alumina do Norte Brasil (ALUNORTE), empresa produtora de alumínio com produção prevista de 800 mil toneladas anuais” (BARBOSA, 2002, p. 29) e da apresentação, por parte da Vale, à Secretaria de Planejamento da Presidência da República, do Projeto Ferro Carajás (CARNEIRO, 2010).

No início de 1978 o Conselho de Desenvolvimento Econômico da Presidência da República autoriza o começo das obras de construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e, em outubro desse mesmo ano, aprovava o Projeto Ferro Carajás (PFC), com a previsão de operação colocada para o ano de 1985, com uma produção estimada de 15 milhões de toneladas (CARNEIRO, 2010, p.19).

O ano conseqüente, 1979, é o início efetivo da implantação do Projeto Ferro Carajás, adotado como principal meta da estratégia empresarial da Vale, que contava atingir uma produção inicial de 12 milhões de toneladas por ano (CARNEIRO, 2010).

Compreende-se, portanto que tanto na década de 1960, com a descoberta de Carajás, quanto na década de 1970, com a prioridade da exploração econômica da mesma província mineral, conformam-se como momentos nos quais a Vale vai se tornando um agente econômico monopolista cada vez mais importante no cenário do desenvolvimento nacional.

O Estado Brasileiro, o BNDES e o processo de privatização da Vale

No entanto, na década de 1990 a gigante foi privatizada. No governo Collor de Mello, o Brasil refletia a conjuntura internacional de medidas neoliberais. O citado presidente iniciou o programa de privatização das empresas estatais, objetivando entregar as riquezas nacionais ao capital internacional.

Desestatização ou privatização era apresentada como sendo a melhor forma possível de sanar a dívida pública oriunda, principalmente dos anos 1950 e 1970. Para isso, era preciso adequar-se às diretrizes de órgãos multilaterais que aparecem como médicos dessa doença chamada dívida pública. O Programa Nacional de Desestatização retrata em seu artigo 1º a necessidade de “reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público” (IBRADES et al., 2007, p. 16).

Assim, em 1995, Fernando Henrique assinou o Decreto nº 1.510, de 1º de junho, no qual a Vale é incluída no Programa Nacional de Desestatização. Um ano depois (1996), o Conselho Nacional de Desestatização (CND) aprovou o modelo de desestatização da Vale, precisamente no dia 10 de outubro. Nesse ano, FHC dizia o que ele achava da Vale do Rio Doce:

O que é a Vale do Rio Doce? É uma empresa que pega minério, pedra, põe num vagão, leva para o porto e manda embora. Ela não tem nenhuma, não acrescenta nada, digamos, não agrega valor, tecnologicamente falando, não tem uma... agora, o Brasil tem muito minério, e tem uma boa companhia que é a Vale do Rio Doce, que é uma transportadora eficaz, tem uma logística eficaz. Isso é muito importante. Mas não é estratégico. Foi no passado. Hoje,

(cont. 5) pobres no comércio internacional, e apontando a industrialização como solução para os problemas econômicos, sociais e políticos das regiões atrasadas” (CASTRO, 1992, p. 60-61).

6- Isso em decorrência dos desacordos com a U.S.Steel, que fez com que a sociedade que havia entre a referida empresa e a Vale fosse extinta. Este fato possibilitou que a Vale se tornasse a única proprietária da Amazônia Mineração S/A e do empreendimento mineral de Carajás (CARNEIRO, 2010).

7- O Consórcio Brasil é composto por CSN (31%), Litel Participações (25%), Elétron S.A. (21%), Sweet River Investments (11%), constituindo o Valepar S.A.

8- “No início de 1997 foi elaborado um relatório pelo grupo de Assessoramento Técnico da Comissão Externa da Câmara dos Deputados, formada por especialistas da Coordenação de Programas de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE, que apurou significativa diferença entre os valores das reservas minerais registradas pela CVRD na Securities and Exchange Commission - SEC entre os anos de 1995 e 1996[...] a Vale reduziu sua avaliação das reservas minerais em 32% entre os anos de 1995 e 1996, passando de 41,2 bilhões de toneladas de reservas de minério de ferro para 28 bilhões de toneladas, provavelmente já com vistas à sua privatização. Nas reservas provadas e prováveis, que possuem maior valor para avaliação dos ativos, a redução foi da ordem de 74%. Deve se observar que entre 1995 e 1996 a Vale não alienou nenhuma mina, única hipótese de redução de suas reservas minerais nessa escala. [...] Outra constatação da COPPE foi a subavaliação dos preços dos minérios in situ (dentro da mina) com o valor mine gate (na boca da mina), o que também causou prejuízo superior a US\$2 bilhões na avaliação da empresa somente em relação a esse item” (ZAGALLO, 2010, p.09-10).

Geografia Ensino & Pesquisa, v. 17, n.3 p. 34-53, set./dez.. 2013

O Estado brasileiro, a economia da Vale na Amazônia maranhense e a rede justiça nos trilhos

não. Mais estratégico era a Embraer, que faz aviões. E o governo Itamar Franco, com meu apoio, privatizou. Se não tivesse privatizado, nós não teríamos produzido o Embraer 145, no qual eu voei ao Chile. Porque lá, sim, tem tecnologia nova. No caso da Vale do Rio Doce não há tecnologia nova (IBRADES et al. 2007, p. 17).

No dia 22 de janeiro de 1997, Antônio Kandir, Ministro do Planejamento, divulga que o leilão de venda do controle acionário da Vale ocorrerá em abril do referido ano. Já em 06 de março, o edital de privatização da Vale foi anunciado pelo BNDES. Este mesmo banco lançou a cartilha sobre a privatização da Vale. Por fim, no dia 06 de maio de 1997, a Companhia Vale do Rio Doce foi privatizada em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, no qual participaram o Consórcio Valecom, articulado pelo Grupo Votorantim, e o Consórcio Brasil⁷, liderado pela CSN. Vale destacar que o Consórcio Brasil arrematou 41,73% das ações ordinárias da Vale por R\$ 3.338 bilhões em moeda corrente. Nas palavras do próprio ex-presidente:

A mais significativa privatização nesse setor ocorrida em meu governo foi, sem dúvida, a da Vale do Rio Doce, considere-se o aspecto simbólico, financeiro ou produtivo. A despeito de inúmeras tentativas de bloquear o leilão de privatização com protestos e medidas judiciais, sob o pretexto de que a companhia iria ser vendida “na bacia das almas” a grupos estrangeiros, a privatização ocorreu e hoje a Vale desmente, por seu desempenho, todos os receios pretextados pelos que se opunham à sua venda por motivos políticos e ideológicos ultrapassados. Lucrativa como jamais em toda a sua história, ela consolidou presença no mundo, sendo, ao lado da Petrobras, a maior multinacional brasileira. Controlada por capitais brasileiros, paga hoje mais impostos ao Tesouro do que rendiam suas ações quando sob controle governamental. Anos depois de ter deixado o poder, porém, continuei a ver este aspecto fundamental não ser levado em conta pelos que continuaram a criticar sua privatização (CARDOSO, 2006, p. 383).

A política econômica neoliberal do governo Fernando Henrique Cardoso caracterizou-se, entre outros fatores, pela privatização de empresas estatais. A Vale, por exemplo, foi privatizada sem qualquer atendimento ao interesse público, sob a justificativa dos custos que a empresa onerava ao Estado, bem como que o dinheiro da venda cobriria os gastos da dívida pública. No entanto, o valor auferido com a venda não ultrapassava dois meses dos juros da dívida de então (ZAGALLO, 2010); por isso a desembargadora Selene Maria de Almeida, escreveu:

O governo colocou na CVRD, em toda a sua história, US\$ 1,24 bilhão e retirou US\$ 1,41 bilhão (valores atualizados). Segundo a nota da estatal: “o lucro que não foi distribuído através de dividendos, ficou retido na empresa para expansão de suas atividades e investimentos em novos negócios, aumentando a riqueza do acionista e seu patrimônio. No caso da CVRD, esses lucros retidos foram aplicados em investimentos que proporcionaram aumento da receita do grupo, de valores equivalentes a US\$ 198 milhões/ano no início da década de 1970, para valores, hoje, na ordem de US\$ 5,5 bilhões/ano, representando um crescimento anual médio de 13,6%” (IBRADES et al. 2007, p. 33).

Sem falar que a Vale do Rio Doce foi subavaliada⁸: em 1997, o patrimônio da CVRD era estimado em 10 bilhões de reais e foi vendida por pelo preço de R\$ 3,338 bilhões.

As empresas avaliadoras não incluíram no patrimônio da Vale, por exemplo, as reservas de urânio (material radioativo), de propriedade restrita à União, a cessão de faixas de terra nas fronteiras para a exploração de minérios, as estruturas portuárias e ferroviárias (IBRADES et al., 2007, pp. 14-15).

Com efeito, foram desconsideradas, no processo de privatização, todas essas forças produtivas da companhia ao longo dos seus 55 anos. Além disso, o consórcio liderado pela consultora estadunidense Merrill Lynch omitiu que o monopólio de pesquisa e de exploração do urânio pertence ao Estado. Ademais, não foram avaliados o setor florestal, celulose, papel; as participações acionárias da Vale em empresas como Açominas CSN, Usiminas e Companhia Siderúrgica de Tubarão (IBRADES et al., 2007). No momento de sua privatização, a Vale era a principal exportadora de minério de ferro e líder no mercado, era a maior produtora de alumínio e ouro da América Latina, possuía e operava dois portos de grandes dimensões com a maior frota de navios graneleiros do mundo, controlava mais de 1.800 quilômetros de ferrovias e possuía altíssimas reservas comprovadas de recursos minerais. Além disso, dispunha de 580 (quinhentos e oitenta) mil hectares de florestas replantadas, de onde extraía matéria-prima para a produção de 400 (quatrocentas) mil toneladas/ano de celulose. Todo esse patrimônio foi subestimado no momento da privatização (ORGANIZAÇÕES et al., 2010).

Sob muitos protestos - foram mais de 103 ações populares - FHC privatizou a maior mineradora do Brasil, bem como uma das mais produtivas do mundo, tirando do controle do Estado um setor estratégico e de ação direta.

A Economia do BNDES e a Política da Vale

Todavia, o processo de privatização da Vale não fez o Estado Brasileiro sair de cena da política econômica da empresa: é verdade que sua posição foi reordenada, mas sua ação estratégica ainda se faz presente no corpo da empresa, via o BNDES. Com efeito, dificilmente a Vale seria a empresa que é hoje se não fosse o Estado brasileiro. Desde isenções fiscais concedidas por governos estaduais, municipais, passando pelo financiamento do BNDES (que financia o plano quinquenal), o Estado brasileiro sempre desempenhou da melhor maneira possível suas políticas governamentais que favoreceram direta e indiretamente o desempenho econômico da Vale, bem como fortaleceu as bases para sua internacionalização (GODEIRO et al., 2007).

A mais significativa privatização nesse setor ocorrida em meu governo No Brasil, o modo e a escala de operação da Vale, baseados em grandes projetos voltados à produção de enormes excedente para atender prioritariamente ao mercado internacional, exige a intermediação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o principal instrumento para financiar o modelo econômico nacional. O BNDES participa simultaneamente do controle acionário da Companhia e no fornecimento de fundos para investimentos e para capital de giro da Vale. É através do BNDES e da BNDES Participações, subsidiária do Banco para o mercado de capitais, que o Estado ainda mantém uma herança do tumultuado processo de privatização da companhia (ORGANIZAÇÕES et al., 2010, p. 22).

Depois que a companhia foi privatizada pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, a maior parte das ações passou para o controle da Valepar:

[...] uma sociedade financeira criada por empresas interessadas em comprar o pacote majoritário da Vale. Em 2007, a Valepar detinha 53,3% do capital ordinário da empresa, sendo o BNDESPar responsável por 6,8% das ações. O restante encontrava-se distribuído entre investidores diversos, sendo 27% não brasileiros e 12,9% brasileiros (ORGANIZAÇÕES et al., 2010, p. 19).

Todavia, o governo brasileiro possui ações especiais, as chamadas golden share, o que dá direito a veto em decisões estratégicas da companhia. Essas ações preferenciais de classe

especial —titularidade da União Federal, que dão ao Estado brasileiro os mesmos direitos que possuem os detentores de ações preferenciais Classe A [...] (ORGANIZAÇÕES et al., 2010, p. 19).

9- No Canadá destacam-se o Mining Watch e o United Steel Workers. O Mining Watch é o Observatório de Mineração do Canadá e tem como pesquisadora e coordenadora Catherine Coumans. Já o United Steel Workers é o sindicato dos trabalhadores da mineração. Em Moçambique destaca-se o Sindicato Nacional da Indústria de Construção Civil, Madeira e Minas (SINTICIM) que tem como presidente o moçambicano Fabião Bernardo Manança.

As ações de ouro significam poder de veto nas decisões relativas a: 1. alteração da denominação social da companhia. 2. mudança da sede social. 3. mudança do nosso objeto social relativamente à exploração de jazidas minerais. 4. liquidação da empresa. 5. qualquer alienação ou encerramento das atividades de uma ou mais das seguintes etapas dos sistemas integrados da exploração de minério de ferro, jazidas minerais, depósitos de minério, minas, ferrovias, portos e terminais marítimos. 6. qualquer modificação dos direitos atribuídos às espécies e classes das ações de emissão da Companhia. 7. qualquer modificação de quaisquer dos direitos atribuídos pelo Estatuto Social à ação preferencial de classe especial (ORGANIZAÇÕES et al., 2010, p. 19).

Além do mais o BNDES destinou a Vale, em 2008, um empréstimo da ordem de R\$ 7 bilhões. Em virtude da recessão econômica mundial, iniciada no final de 2008, na qual a Vale reduziu os investimentos de US\$ 14 bilhões para US\$ 9 bilhões, como também demitiu 2 mil trabalhadores diretos e 13 mil terceirizados, a empresa economizou com essa demissão de trabalhadores diretos aproximadamente US\$ 200 milhões e US\$ 616 milhões com os terceirizados, totalizando US\$ 816 milhões (RIBEIRO JUNIOR; SANT'ANA JÚNIOR, 2010).

Este quadro geral da relação entre a Vale e o Estado brasileiro (via BNDES) dá uma boa dimensão das relações existentes entre esses dois grandes agentes do campo político-econômico. Os interesses que estes agentes possuem entre si, dificilmente materializam-se em interesses da sociedade.

As lutas sociais na Amazônia maranhense: a experiência da rede justiça nos trilhos

Para o caso específico de análise do desenvolvimento regional e das lutas sociais, gostaria de explorar a relação existente entre o recorte geográfico da Amazônia Maranhense e a experiência da Rede Justiça nos Trilhos. Advirto de antemão que as lutas sociais da Rede Justiça nos Trilhos não se desenrolam apenas na Amazônia Maranhense, atuando também na Amazônia Paraense e colaborando com movimentos sociais e sindicatos de, por exemplo, Canadá e Moçambique⁹.

O nascimento da campanha

O desenvolvimento econômico da Vale, como vimos, se processou com a vital participação do Estado, inclusive no processo de privatização. Mais do que isso, a Vale representa um modelo econômico de desenvolvimento que se caracteriza pela concentração de renda, afeta a saúde da população em virtude da poluição provocada pelas siderúrgicas e carvoarias, gerando pobreza, trabalho escravo e exploração sexual infantil. É nesse contexto que nasce a Campanha Justiça nos Trilhos:

A Campanha “Justiça nos Trilhos” iniciou-se ao final de 2007, por iniciativa dos Missionários Combonianos (congregação da Igreja Católica) que atuam em diversas regiões do Estado do Maranhão e contou com a rápida adesão de outros grupos e organizações, que hoje compõem a sua coordenação executiva e/ou a sua rede de ação. Assumimos como prioridade a defesa

do meio-ambiente e das populações ameaçadas na região amazônica, especialmente aquelas situadas às margens da Estrada de Ferro Carajás. Igualmente pretende direcionar sua atenção para os danos causados aos povos indígenas e também aos trabalhadores vítimas de exploração. A Campanha vem trabalhando no sentido de envolver prioritariamente três segmentos da sociedade: os movimentos populares e a base da população, o meio acadêmico e as instituições públicas locais. Os objetivos da nossa ação são principalmente os seguintes: a) Avaliar o impacto real das atividades da Companhia Vale do Rio Doce (Vale) ao longo da denominada área de influência da Estrada de Ferro Carajás; b) Propor o debate sobre a construção de mecanismos que possibilitem a internalização de recursos da Vale, de forma a alavancar o desenvolvimento sustentado das comunidades que vivem na área de influência da EFC. (texto-base da campanha disponível em www.justicanostrilhos.org).

A Justiça nos Trilhos, como é popularmente conhecida, é produto das indignações políticas do modelo de desenvolvimento proposto e executado pela Vale e pelo Estado Brasileiro. Ao assumir a defesa do meio ambiente os integrantes da Campanha ambientalizaram um conflito social na medida em que incorporaram em sua luta o discurso ambiental (LEITE LOPES, 2004).

O pontapé inicial da campanha foi no final de 2007. As possibilidades encontradas foram amadurecendo a compreensão do espaço-tempo amazônico de Açailândia e então os missionários combonianos¹⁰ se perguntavam o que fazer, pois não se sabia quem era o “inimigo pouco visível”. Conversas com o coletivo do Fórum Social Mundial ajudaram a entender que a Vale é o protagonista e a partir disso houve um contato pontual com o Professor Marcelo Domingos Sampaio Carneiro do Departamento de Sociologia da Universidade Federal do Maranhão (DESOC/UFMA), com Nair da Sociedade Maranhense de Direitos Humanos (SMDH), com o advogado José Guilherme Carvalho Zagallo (Movimento Reage São Luís¹¹) e com o Fórum Carajás¹². Compreende-se assim como diversas instituições individuais se uniram em torno de uma causa comum e passaram posteriormente a compor a coordenação executiva da Campanha Justiça nos Trilhos.

Em 2008 a organização popular começou a identificar possíveis parceiros sociopolíticos como foi o caso do Fórum de Políticas Públicas de Buriticupu e o coletivo do Fórum Social Mundial. Neste ano também participa de um Seminário em Buriticupu, de Oficinas de Educação Popular e inicia o trabalho junto à comunidade de Piquiá de Baixo, em Açailândia¹³.

Note-se também que com a presença de núcleos universitários, de instituições governamentais e movimentos sociais, a Campanha se articulou política e intelectualmente abrindo espaço futuro para uma articulação a nível internacional. Assim, Justiça nos Trilhos começou a pesquisar sobre as temáticas envolvidas (Desenvolvimento, Modernidade, Meio Ambiente, Trabalho Escravo) e passou ganhar visibilidade com a produção de materiais informativos e a construção do seu sítio eletrônico (www.justicanostrilhos.org).

A organização popular se fortalece (2009-2010)

Enquanto em 2009 a Vale, apesar da recessão econômica em 2008/2009, apresentava um lucro líquido de US\$ 5,349 bilhões (RIBEIRO JUNIOR 2011), a Campanha Justiça nos Trilhos começou a ter ciência do triste caso dos “meninos do trem”. Para ilustrar tal situação, cabe dar vez a Padre Dário, Missionário Comboniano e um dos líderes da Campanha:

[...] são meninos que fogem de situações de miséria e de falta de oportunidades em Parauapebas e Marabá e costuma deslocar-se até São Luís e vice-versa, depois de lá voltam para casa, utilizam para isso clandestinamente o trem

10- Congregação religiosa que desde 1992 coordena a Paróquia São João Batista. Os Combonianos, como são carinhosamente chamados tem entre suas prioridades a promoção de justiça sócio-ambiental e como metodologia a formação, o protagonismo popular e a organização em pequenas comunidades de base. O território da Paróquia abrange a área industrial de Piquiá, os assentamentos da área rural e a região urbana, por um total de 30 comunidades eclesiais (FIDH; JUSTIÇA GLOBAL; JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2011, p.12.)

11- Organização da sociedade civil maranhense que surgiu envolvida com a discussão sobre o pólo siderúrgico da capital, em 2004. Para uma reflexão crítica sobre a constituição desse movimento recomenda-se a leitura de Lima (2009).

12- De acordo com o sítio do movimento, <http://www.forumcarajas.org.br/>, o Fórum Carajás é uma teia de entidades do Maranhão, Pará e Tocantins que acompanha as políticas de projetos para a Região do Carajás, promovendo atividades de sensibilização da opinião pública, formação de lideranças, realizando estudos no sentido do fortalecimento do Movimento Popular para uma intervenção mais qualificada nas políticas públicas e consequentemente maior democratização na distribuição dos recursos.

Geografia Ensino & Pesquisa, v. 17, n.3 p. 34-53, set./dez. 2013

Ribeiro Jr., J.A.S.; Marinho, S.C.

ISSN 2236-4994
41

I

13- É um dos primeiros bairros de Açailândia, formado nos anos 70. Ao final dos anos 80, instalaram-se frente a este bairro cinco siderúrgicas operando com catorze altos fornos. Hoje Piquiá de Baixo abriga ao redor de 320 famílias; a população está estimada em cerca de 1.200 pessoas (FIDH; JUSTIÇA GLOBAL; JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2011, p.11.)

de minério em condições extremamente perigosas e desumanas de viagem e muitas vezes são capturados pelos seguranças da Vale e entregues ao conselho tutelar do município mais próximo. Esse problema em Açailândia era forte, o conselho tutelar se fechou devidas vezes com a Vale e o tribunal, o fórum, o juiz, a respeito disso o juiz convocou a Vale e a Vale decidiu entrar com uma solução que é a construção de uma casa de passagem. Isso não resolve, naturalmente, o problema dos meninos do trem, mas é uma estrutura que se coloca também a serviço da hospedagem temporária desses meninos e de outros; mas é um problema sério porque numa mesma casa deveríamos acolher adolescentes muitas vezes vítimas de drogas e álcool que são os meninos do trem, muitas vezes adolescentes que já tem um costume de relações sexuais e descontrolam nas suas atitudes devido a vida de rua, juntamente com crianças que foram retiradas das famílias por violências sexuais, domésticas, essa convivência é extremamente perigosa, insalubre, então, isso é um problema sério (Entrevista Realizada em 09/11/2010).

Infelizmente, os meninos do trem é apenas um dentre os vários problemas sociais (e políticos) que questionam a propagandeada responsabilidade social da Vale. O fato é que este problema ainda não tem uma solução e as crianças continuam trafegando sem que a Vale tome uma medida eficaz que acabe de uma vez por todas com o problema.

A campanha Justiça nos Trilhos continuava, em 2009, se fortalecendo através da participação no Fórum Social Mundial, buscando articulações no Estado do Pará e entrando oficialmente no Grupo de Trabalho Articulação Mineração e Siderurgia (GTAMS) da Rede Brasileira de Justiça Ambiental (RBJA).

Em 2010 o enfrentamento com a Vale foi começando a se tornar mais visível a partir dos seguintes acontecimentos: 1) As audiências públicas em Piquiá de Baixo, 2) participação na Assembleia dos Acionistas, 3) O estudo com a Justiça Global e a FIDH que resultaria na publicação, em 2011, do relatório “Brasil Quanto Valem os Direitos Humanos?” e 4) intensificação das representações judiciais e 5) Duplicação da Estrada de Ferro Carajás.

A cidade de Açailândia, que está na área de influência do corredor de Carajás, sofre com desflorestamento, poluição do ar e das águas, assoreamento dos rios e voçorocas devidas ao corte irracional das árvores na beira dos rios e nos declívios. A Vale possui no município de Açailândia uma unidade de produção de carvão vegetal para alimentar uma gusaria de sua propriedade: a Fazenda Califórnia, que se localiza ao lado de um assentamento de trabalhadores rurais que sofrem de forma intensa o impacto da fumaça gerada nos 70 fornos ali existentes, com relatos de graves doenças respiratórias (RIBEIRO JUNIOR, 2011). Padre Dário, que mora em Açailândia e acompanha de perto a situação de Piquiá, nos conta:

Acabamos de fazer uma pesquisa, pela qual a auto declaração das famílias do Piquiá de Baixo detecta que 52% da população de Pequiá de Baixo reconhece sua situação de saúde como ruim ou muito ruim; enquanto que na média da aplicação desse tipo de questionário no Brasil, no país inteiro, os resultados dão que, geralmente, é os 5% que diz se encontrar nesse tipo de situação. Então, há uma consciência explícita. Claro que a situação, o nível de poluição daquela região é insustentável e a população está esgotada, não consegue mais aguentar; ela recebe, até alguns meses atrás recebia, imagina, três tipos de poluição contemporânea: a poluição da fumaça emitida pela chaminé da siderúrgica que não tem nem um tipo de filtro, só recentemente algumas das emissões das siderúrgicas são canalizadas para alimentar a termelétrica, que porém, em consequência disso, depois a confissão dela aumentou notadamente o barulho, os ruídos, porque produz muito barulho. Então, inicialmente, fumaça, a emissão de escória de carvão e ferro devido às próprias siderúrgicas e a poeira devido à operação de britagem da escória, para a produção de cimento e adubo para os eucaliptos. Então, três tipos de poluição, no mesmo contexto, cercando as 300 casas de Piquiá. Isso é realmente uma situação gravíssima que teve fortes consequências de saúde. Recentemente o município teve a cara de pau de fechar o posto de saúde de Piquiá de Baixo, o local que mais teríamos urgência de ter um atendimento

sério em saúde, ao contrário, tá sendo prejudicado. Então, realmente, é um contexto emblemático daquilo que no contexto da linguagem sociológica se define áreas de sacrifício, quer dizer, um território que é funcional aos empreendimentos e que vamos dizer, concentra boa parte das formas de exclusão socioambiental. É aquilo que também numa linguagem típica da área de bandeiras da justiça ambiental se define de racismo ambiental. Quer dizer, a gente pode ver como os frutos da discriminação social tem também um viés ambiental: o discriminado socialmente também recebe uma discriminação ambiental. Piquiá é um símbolo disso (Entrevista Realizada em 09/11/2010).

Desde 2005, na região, produz-se cerca de 47 mil toneladas de carvão vegetal ao ano, em 71 fornos industriais, que estão a uma distância de menos de 1km do Assentamento Califórnia onde vivem cerca de 400 famílias. Os problemas respiratórios são apresentados pelos moradores em diversos depoimentos, reportagens e vídeos, com constantes diagnósticos médicos apontando problemas respiratórios nos moradores, principalmente nas crianças e idosos. Após grande mobilização da comunidade, e de uma ocupação da fazenda por diversos movimentos, com apoio do MST, em 2008, os moradores do assentamento, que já existe há 12 anos, conseguiram que a Secretaria de Meio Ambiente do Estado se dispusesse a reavaliar a documentação técnica do empreendimento, e se revelaram diversas informações desatualizadas do licenciamento ambiental por parte da empresa e a falta de controle nas emissões de poluentes (ORGANIZAÇÕES et al, 2010).

As mais de 300 famílias que moram na comunidade de Piquiá de Baixo sofrem com a precarização da saúde em virtude da chegada das siderúrgicas no longínquo ano de 1987. Desde então, a situação da comunidade tem piorado com a poluição proveniente das siderúrgicas e a Justiça nos Trilhos tem proposto, conjuntamente com os moradores, que somente o reassentamento integral de todas as famílias de Piquiá pode reparar os problemas.

Também preocupante é a situação do assentamento Califórnia. Tudo começou com a instalação em 2005 do empreendimento Ferro Gusa Carajás (FGC). O problema é que a empresa controlada pela Vale, que destina-se a sustentar a siderúrgica da companhia em Marabá (PA), através da produção de carvão vegetal, se estabeleceu ao lado do referido assentamento que conta com mais de 1.800 moradores assentados há 13 anos.

Sabe-se que a atividade siderúrgica é uma das mais poluentes e os moradores do Assentamento Califórnia sofrem com tal atividade por respirarem diariamente as fumaças provenientes das chaminés. Some-se a isso o fato de que a Vale nem sempre monitorou a qualidade do ar.

A medição da qualidade do ar nem sempre foi efetiva. No Plano de Gestão da Qualidade, o artigo previa a execução de um programa de avaliação da qualidade do ar e de acompanhamento da operação do queimador. Conforme o Relatório de Controle Ambiental, para a avaliação da qualidade do ar deveria ser monitorado o parâmetro “partículas totais em suspensão” (PTS). Para isso, deveria ser instalado um equipamento do tipo Hi-Vol a jusante da área do empreendimento, com relação à direção predominante dos ventos (ORGANIZAÇÕES et al., 2010, p. 55).

Entre 2005 e 2009, os moradores do assentamento Califórnia respiraram a fumaça venenosa emitida por todos os fornos em funcionamento. Conseqüentemente, os principais problemas de ordem clínica que afetam a população são: cardiorrespiratórios, epidérmicos, oftalmológicos, dentre outros. Por fim, foi somente em 2008 que dois medidores foram instalados. No entanto, até outubro de 2008, a Secretaria Estadual de Meio Ambiente (SEMA) não havia sequer recebido um relatório oficial acerca da poluição do ar (ORGANIZAÇÕES et al., 2010).

Contudo, em agosto de 2009 em reunião com membros do Justiça nos Trilhos, a Vale

informou ter passado a propriedade para a Suzano holding S.A. Dessa forma, os eucaliptos que anteriormente seriam plantados para a produção de carvão vegetal serão redirecionados para a indústria de celulose e papel. Cabe destacar que a Vale não acena com qualquer compensação à comunidade por conta dos direitos violados nos quatro anos anteriores, ou seja, de 2005 a 2009. O fim programado da queima de carvão pela unidade de produção de redutor (UPR2) em 2012 pode ser um alento para os moradores, mas eles cobram da Vale e das autoridades a reparação pelos danos já ocorridos, derivados da poluição da água, ar e solo, tanto em decorrência da fumaça da carvoaria, como do veneno utilizado em grande escala para a plantação do eucalipto (FIDH; JUSTIÇA GLOBAL; JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2011).

Foi em virtude disso tudo que a Federação Internacional de Direitos Humanos (FIDH) visitou Açailândia em 2010 com o intuito de conhecer a realidade das comunidades de Piquiá de Baixo e do Assentamento Califórnia. Cabe ressaltar que a articulação entre FIDH, Justiça Global e Justiça nos Trilhos resultaram na publicação, em 2011, do relatório “Brasil Quanto Valem os Direitos Humanos?” um documento que demonstra as violações dos direitos humanos em Piquiá de baixo e Assentamento Califórnia, fruto do estudo desenvolvido pelas três organizações iniciado em julho de 2010 e findado em novembro de 2010 (Mais adiante retornarei a este ponto).

Até agora pudemos compreender como a Campanha Justiça nos Trilhos foi se formando, construindo alianças políticas, sociais e intelectuais, estudado e pesquisado a Vale, bem como sensibilizado e mobilizado as comunidades. Todos estes aspectos têm contribuído para o fortalecimento da campanha e para a característica que pode ser observável a partir de 2011 que é da transição da Campanha para Rede Justiça nos trilhos. Todavia, antes de entrar diretamente neste tema, cabe destacar dois aspectos importantes que contribuíram e contribuem para a transição: o lançamento do filme “Não Vale” e os Encontros Regionais e Internacionais dos Atingidos pela Vale.

Num primeiro momento o leitor pode achar estranho como o lançamento de um filme pôde contribuir para a transição da Campanha para Rede Justiça nos Trilhos. O filme do cineasta italiano Silvestro Montanaro expandiu e muito a contra-publicidade que mostra a face agressiva da Vale. O filme percorre os trilhos da Vale passando pelas localidades de Parauapebas (PA), Açailândia, Alto Alegre e São Luís (estas últimas no Estado do Maranhão), mostrando os problemas comuns e as peculiaridades de cada lugar: Em Parauapebas as favelas, os barracos, os sonhos perdidos; Em Açailândia os dilemas da articulação mineração-siderurgia e seus impactos em Piquiá de Baixo e o Assentamento Califórnia; Em Alto Alegre a questão dos atropelamentos; E em São Luís o caso do Alto da Esperança, um bairro transformado em assentamento que recebeu moradores deslocados do Boqueirão para a instalação da Vale. Os erros de engenharia e as fortes chuvas resultaram no desmoronamento de casas em 2009. E desde então a Vale tem se eximido da responsabilidade objetiva acerca do referido problema.

Portanto, em cada local que o filme era exibido, seja em Açailândia ou em São Luís, a Campanha Justiça nos Trilhos tornava-se cada vez mais visível e conhecida. Foi através dele que muitas amarguras das populações finalmente ganharam voz depois de tanto tempo silenciada pela violência desse modelo de desenvolvimento da Vale. O resultado disso tudo foi uma organização cada vez maior e mais articulada dos com as entidades que fazem parte da mesma.

Todavia, o espaço de diálogo e prática que mais contribuiu para a transição da Campanha à Rede foram os Encontros Internacional e Regional dos Atingidos pela Vale.

Realizado nos dias 12 a 15 de abril de 2010 no Rio de Janeiro, mais de 160 participantes de 80 organizações, movimento sociais e sindicais do Brasil, Canadá, Moçambique, Peru, Nova Caledônia, reuniram-se num grande evento político que coadunou Populações, Comunidades, Trabalhadores e Trabalhadoras atingidos pela política agressiva e predatória da Vale.

Durante os 4 dias de evento as pessoas reunidas debateram a política, a economia e os

conflito sócio-ambientais decorrentes do modus operandi da Vale. Casos e mais casos eram expostos e denunciavam a falsidade da propaganda da Vale que diz buscar o desenvolvimento sustentável. Pelo contrário, os direitos humanos, a exploração e precarização de trabalhadores e das condições de trabalho, a destruição da natureza, o desrespeito à camponeses, quilombolas e indígenas, bem como a expansão de periferias urbanas foram constantemente denunciadas, seja no Brasil, na América latina ou no Mundo.

Em cada depoimento dado, em cada conversa paralela, ou ainda nos almoços, jantares, lanches, pausas, os atingidos, como se autodenominam mostravam as resistências, vitórias e derrotas de trabalhadores e comunidades que convivem com os empreendimentos da Vale.

Os discursos politizados denunciavam o lucro desenfreado da Vale e a destruição de ecossistemas. A articulação intra-grupo e inter-grupo construía a resistência e propunha um modelo de desenvolvimento alternativo que levasse em contra a vida, os anseios da população, os bens da natureza.

De proporções menores, mas nem por isso menos importante político, econômico ou geograficamente, aconteceu em 22 de julho de 2010 o I Encontro Regional dos Atingidos pela Vale. O encontro foi mais um espaço de diálogo que objetivou analisar a situação da hinterlândia da Estrada de Ferro Carajás e quais as estratégias da Campanha.

Do estado do Pará estiveram representadas as localidades de Barcarena, Belém, Parauapebas, Canaã dos Carajás, Marabá, Xinguara, Ourilândia do Norte e Palestina; pelo lado Maranhense: Imperatriz, Coquelândia, Açailândia, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu, Igarapé do Meio, Arari e São Luís.

Vários foram os participantes, por exemplo: Grupo de Estudos Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (GEDMMA) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Comissão Pastoral da Terra (CPT), Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), Coordenação Nacional de Lutas (Conlutas), Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários Maranhão, Pará e Tocantins (STEFEM), Diocese de Viana, Justiça Global e os Missionários Combonianos.

O encontro foi dividido em 02 dias: no primeiro foi promovida uma análise da situação regional. Foi construído um Mapa da Realidade Regional, destacando os conflitos e as resistências que estão em curso. Para a compreensão da análise conjuntural o sociólogo Marcelo Carneiro (UFMA) contribuiu apresentando os elementos que configuram a região como campo sócio-econômico e espaço geográfico de lutas políticas entre os agentes envolvidos.

Já no segundo dia foram abordados quais seriam as estratégias da campanha e seus encaminhamentos. 06 foram os itens apresentados, a saber: 1) Assembléia geral dos acionistas, 2) Mapa de Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil, 3) Comunicação interna e externa, 4) Articulação de rede da campanha, 5) Plano de visita das comunidades e 6) Trabalho contra a duplicação dos trilhos.

As entidades que estavam presentes no evento foram convidadas, seja o movimento ou a pessoa propriamente dita, a adquirir até uma ação e se articular em rede para participação da Assembléia Ordinária de Acionistas do próximo ano (2011).

O Mapa é um instrumento político de denúncia e apoio à “luta de inúmeras populações e grupos atingidos/as em seus territórios por projetos e políticas baseadas numa visão de desenvolvimento considerada insustentável e prejudicial à saúde por tais populações, bem como movimentos sociais e ambientalistas parceiros”. Fruto de projeto desenvolvido pela Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) e pela Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (FASE), com o apoio do Ministério da Saúde, desde o início teve a Rede Brasileira de Justiça Ambiental como sua principal fonte de informações e referência política. Atualmente, o projeto continua em andamento e mantém-se aberto à contribuição dos membros, que podem denunciar conflitos ainda não mapeados ou atualizar os já existentes. Lançado na internet em

14- Para maiores informações, acessar o site do próprio Mapa, <http://www.conflitoambiental.icict.fiocruz.br/>, e da Rede Brasileira de Justiça Ambiental (RBJA): http://www.justicaambiental.org.br/_justicaambiental.

15- Promovido pela Companhia JUPAZ de Açailândia e com a Direção de Xico Cruz, o espetáculo teatral retrata e denuncia os conflitos consequentes do trem da Vale. Os atores e atrizes apresentam um olhar crítico e reflexivo sobre as mazelas e violências do modelo de desenvolvimento da Vale.

16- Toda a parte que trata da duplicação da Estrada de Ferro Carajás e seus respectivos conflitos e impactos socioambientais toma como base as discussões realizadas em Silva (2011).

17- Carro chefe do Programa Grande Carajás (extinto em 1991), criado pelos governos ditatoriais a partir na década de 1964, que objetivava a industrialização e consequente modernização do país, através da integração da Amazônia à dinâmica econômica brasileira (SANT'ANA JUNIOR, 2002).

18- Conforme resolução Conama nº349/2004.

janeiro de 2010, com 297 conflitos, hoje já registra 347, além de dezenas de outros prontos para serem acrescentados ou em fase de pesquisa. O Mapa será também uma das bases para a visualização do Intermapas, que oferecerá a possibilidade de juntar, virtualmente, os dados sobre conflitos a outros dados, envolvendo agroecologia, economia solidária e informações sobre a ação do BNDES¹⁴. Para o nosso caso específico foi formado o Núcleo Maranhense do Mapa que é composto pelas seguintes entidades: MOPS – Movimento Popular de Saúde; Fórum Carajás; Rede Justiça nos Trilhos; e GEDMMA – Grupo de Estudos Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente, da UFMA. O MST é o quinto integrante do Núcleo, no qual outras entidades participam como colaboradoras.

No que tange a comunicação dos membros de cada região, a campanha lançou mão de instrumentos comuns como sítio eletrônico, boletim para coordenação da campanha, panfletos e programas de Rádios comunitárias.

Tal comunicação facilitou e estreitou os laços que construíam a articulação da campanha em rede. Para tanto, foi proposto dois encontros regionais dos atingidos pela Vale: um no Estado do Pará (com representantes de comunidades maranhenses) e um no Estado do Maranhão (com representantes de comunidades paraenses).

É perceptível em cada documento ou reunião a mudança paulatina da nomenclatura Campanha para Rede Justiça nos Trilhos e fato decisivo para isso foram as constantes visitas às comunidades no corredor da Estrada de Ferro Carajás para o lançamento do filme “Não Vale” bem como para a apresentação do espetáculo teatral “Que trem é esse?”¹⁵.

Todavia, todos estes fatores vão encontrar na duplicação dos Trilhos da Estrada de Ferro Carajás o seu principal alvo. E aqui vale a pena apresentar um pouco do “por que” da duplicação¹⁶.

1976 é o ano do Decreto nº 77.608 que outorgou a Vale a concessão para construção, uso e exploração da estrada de ferro entre Carajás, província mineral localizada no sudoeste do Pará e São Luís, capital do Maranhão (RIBEIRO JUNIOR, 2011). Silva (2011, p. 3) nos conta que ela foi construída

como parte imprescindível do Projeto Ferro Carajás da então chamada Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), a Estrada de Ferro Carajás¹⁷ (EFC) entrou em funcionamento em 1985 com o objetivo de transportar o minério extraído da serra de Carajás, até o porto da Ponta da Madeira, em São Luís, de onde é exportado para o mercado externo. Com o tempo, essa Estrada foi crescendo em importância econômica e passou a diversificar as mercadorias transportadas. Atualmente transporta grãos, combustíveis, carvão, manganês, dentre outros produtos. Possui 892 km e corta 25 localidades, sendo 21 só no Maranhão. Diariamente passam dois tipos de trens por essa ferrovia: o trem de passageiros e o trem cargueiro, que possui 332 vagões e mais de 3.400 m de comprimento.

Visando aumentar a sua capacidade de escoamento de ferro por ano; viabilizar a exploração da enorme jazida de Serra Sul, situada em Canaã dos Carajás – PA, a partir de 2013 e elevar o transporte de cargas de terceiros, a Vale está duplicando essa Estrada (*idem, ibidem*).

O processo de duplicação da Estrada de Ferro Carajás não envolve apenas a construção de outra linha férrea paralela à existente, mas ainda a reforma dos 57 pátios de cruzamento e a construção do píer IV, no Porto da Ponta da Madeira. Apesar das obras mencionadas fazerem parte de um único projeto, voltado para a otimização da EFC, a empreendedora solicitou junto ao IBAMA e recebeu as licenças ambientais como se fossem para obras separadas. Fragmentando o empreendimento, a Vale desobrigou-se de apresentar o EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de

Impacto Ambiental), de fazer audiências públicas e apresentar condicionantes muito mais rigorosas (*idem, ibidem*).

Apesar de as obras de duplicação dos trilhos apresentarem todas as características¹⁸ de um empreendimento de grande porte, a saber: remoção de população, intervenção em área de preservação permanente (APP) ou supressão de vegetação em área de proteção ambiental e intervenção em áreas especialmente protegidas como os territórios quilombolas e reservas indígenas¹⁹, a empreendedora conseguiu a licença ambiental como se fosse para um empreendimento sem grandes impactos alegando que as obras restringir-se-iam à faixa de domínio²⁰ de que detém a concessão (*idem, p.37*).

As obras de duplicação da estrada exigirão a movimentação de milhões de metros cúbicos de terra, rocha, brita e aterros, além de máquinas pesadas e equipamentos ferroviários que, em geral, serão transportados através das estradas vicinais das comunidades. Além disso, os trabalhos na estrada necessitarão de centenas de operários vindos de fora das comunidades o que têm impacto sobre os serviços públicos já tão precários dos municípios e sobre a sua dinâmica social (*idem, ibidem*).

O projeto de duplicação da Estrada de Ferro Carajás, previsto para ser realizado em duas fases (2010-2012 e 2012-2015), prevê a construção de 46 novas pontes, 5 viadutos ferroviários e 18 viadutos rodoviários. Nessa primeira fase, já iniciada, constam obras em Itapecuru-Mirim, Alto Alegre do Pindaré, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu e Açailândia, no Estado do Maranhão, e em Marabá, no estado do Pará. Dois canteiros de obra já foram instalados no Maranhão. Um em Bom Jesus das Selvas e outro em Santa Rita. Em Bom Jesus das Selvas chegaram no início de 2010 3.000 homens para trabalhar nas obras de duplicação dos trilhos o que aumentou os índices de prostituição infantil, de adolescentes grávidas e contaminadas por doenças sexualmente transmissíveis, com casos diagnosticados de HIV positivo²¹.

Nos trechos em que a empreendedora realizará as obras ou em que já começou a realizá-las, mesmo que indiretamente²², os moradores das comunidades que serão atingidas direta ou indiretamente pouco sabem sobre o empreendimento e sobre como serão atingidos. Quando possuem alguma informação são informações incompletas, muitas vezes passadas por funcionários terceirizados que tampouco possuem informações detalhadas. Para realizar as obras a empreendedora precisa remover 1.168 interferências, como denomina qualquer obstáculo aos trabalhos de duplicação dos trilhos: pedaços de quintais e suas respectivas benfeitorias, residências, roças, cercas etc (*idem, p.37-38*).

Para fazer o levantamento dessas interferências e negociá-las com os moradores, a Vale contratou a empresa paulista Diagonal Urbana Consultoria LTDA²³. Em Presa de Porco, comunidade pertencente ao município de Buriticupu, a consultoria negociou, no ano de 2010, de forma individual, benfeitorias com os moradores, utilizando-se de contrato que continha cláusula de confidencialidade. Impedindo os moradores de consultarem outras pessoas ou conversarem com seus vizinhos acerca dos acordos feitos. Além disso, os moradores que negociaram com a empreendedora não têm clareza acerca do empreendimento ou da forma como serão atingidas por ele. Não foi dado às pessoas a possibilidade de saírem do local, apesar de haver essa manifestação por parte de pelo menos um morador. O valor pago pelas benfeitorias não considera as perdas financeiras que a impossibilidade de continuação de algumas atividades gerou. Alguns moradores tiveram que negociar parte de seus quintais, ficando com o espaço bastante reduzido, o que impossibilita a continuação da criação de animais de pequeno porte, como galináceos, e alguns moradores perderam canteiros em que cultivavam hortaliças²⁴.

19- Duplicação da estrada de ferro interferirá no território Mãe Maria, do povo Gavião, localizado no estado do Pará. No Maranhão poderá causar impactos nos territórios indígenas Caru (Guajajara e Awá-Guajá), Alto Turiaçu (povos Urubu Ka'apor, Timbira e grupos de Awá-Guajá, nômades e isolados), Pindaré, entre Bom Jardim e Santa Inês (povo Guajajara e algumas famílias de Guarani).

20- Faixa de 40m de cada lado da ferrovia

21- Cf. Silva (2011, p.4): A exemplo da Vila Sansão, no Pará, cuja chegada de 7.000 homens para trabalhar na implantação de infra-estrutura do projeto Salobo (exploração de cobre) já aumentou os índices de exploração sexual infantil. Inclusive, com casos de estupro. (fonte: Zonta, Marcio. Efeitos nefastos da mineração. Brasil de Fato 06/05/2011. Disponível em: <http://www.brasildefato.com.br>. Acesso em: 08/05/2011).

22- Em algumas comunidades de Buriticupu como Centro dos Farias, Vila Concórdia e Vila União, a Vale em parceria com o município realizou obras nas estradas que ficam paralelas à ferrovia. Estas obras estariam relacionadas à duplicação dos trilhos, pois estradas em bom estado são necessárias para a locomoção de maquinaria e veículos de grande porte imprescindíveis às obras.

Geografia Ensino & Pesquisa, v. 17, n.3 p. 34-53, set./dez. 2013

Ribeiro Jr., J.A.S.; Marinho, S.C.

ISSN 2236-4994
47

I

23- Empresa que em 2004, fez o diagnóstico sócio-organizativo das comunidades da zona rural II que seriam removidas para a construção de um Pólo Siderúrgico, em São Luís. A forma de contato dos técnicos da empresa com os moradores foi muito agressiva, pois eles chegaram a marcar com tinta preta e numeração as casa que seriam removidas, causando insegurança e medo nos moradores (ALVES; SANT'ANA JÚNIOR; MENDONÇA, 2007).

24- Dados pesquisa de campo realizada em Presa de Porco, município de Buriticupu em 16 e 17/10/2010 (SILVA, 2011).

25- Dados pesquisa de campo em Buriticupu, em 16 e 17/10/2010, 03 e 04/12/2010, 03 e 04/04/2011 (SILVA, 2011).

26- A EFC possui 725 passagens. A maioria não é subterrânea nem aérea, o que contribui para os riscos de atropelamentos

27- Missionários Combonianos Brasil Nordeste, GEDMMA, Fórum Carajás, SMDH, Caritas Regional Maranhão e Pará, Fórum Reage São Luís, STEFEM, CUT Maranhão.

28- Por exemplo, Misereore (Alemanha) Observatório Latinoamericano de Conflictos Ambientales - OLCA (Chile), OCMAL - Observatório de Conflictos Mineros em America Latina (Equador) e a UNAC - União Nacional de Camponeses (M o ç a m b i q u e) .

Geografia Ensino & Pesquisa, v. 17, n.3 p. 34-53, set./dez.. 2013

O Estado brasileiro, a economia da Vale na Amazônia maranhense e a rede justiça nos trilhos

Com a duplicação dos trilhos, os trens terão mais mobilidade, menos paradas e ficarão mais próximos das comunidades aumentando problemas de rachaduras nas casas, desmoronamento em poços, trepidação, incômodo causado pelos ruídos dos vagões e riscos de atropelamento de animais e pessoas. Os conflitos entre comunidades e mineradora aumentarão, pois as pessoas terão que perder mais tempo esperando os trens passarem e, conseqüentemente, arriscar-se-ão mais nos trilhos (*idem, ibidem*).

Atualmente, consoante depoimentos²⁵, um dos maiores problemas das comunidades têm sido a dificuldade enfrentada pelos moradores para atravessar os trilhos. São crianças que têm que esperar horas na vinda da escola porque há um trem parado, são lavradores que se atrasam para chegar na roça ou tem dificuldade para passar com animais porque têm que esperar o trem passar. As travessias²⁶ construídas ao longo do corredor de Carajás não são suficientes para atender às necessidades das comunidades ou não são projetadas levando em consideração as realidades locais. Algumas passagens de níveis alagam no período chuvoso, encontram-se em lugares ermos, distantes dos lugares mais utilizados para a travessia dos moradores, são insuficientes, não possibilitam a passagem de carros de boi ou outros tipos de veículos.

A falta de diálogo da empreendedora com as comunidades locais torna os conflitos mais constantes. São recorrentes os casos em que as comunidades têm de ameaçar fechar a Estrada de Ferro para que a empreendedora envie algum técnico para dialogar com os moradores sobre algum problema relacionado à EFC. A duplicação dos trilhos está se dando de forma “silenciosa” e sem que as comunidades saibam exatamente as suas conseqüências, assim como as demais ações da empreendedora nas comunidades, pautada no não diálogo (SILVA, 2011).

A Campanha transforma-se em Rede

A falta de diálogo da empreendedora com as comunidades locais torna os conflitos mais constantes. São recorrentes os casos em que as comunidades têm de ameaçar fechar a Estrada de Ferro para que a empreendedora envie algum técnico para dialogar com os moradores sobre algum problema relacionado à EFC. A duplicação dos trilhos está se dando de forma “silenciosa” e sem que as comunidades saibam exatamente as suas conseqüências, assim como as demais ações da empreendedora nas comunidades, pautada no não diálogo (SILVA, 2011).

O ano de 2011 iniciou-se com a Campanha Justiça nos Trilhos consolidando-se como Rede, fruto dos Encontros Internacional e Regional dos Atingidos pela Vale, do filme político “Não Vale”, do espetáculo teatral “Que trem é esse?”, das organizações populares que a compõem²⁷ e do seu fortalecimento com entidades nacionais e internacionais²⁸.

Todavia, a Rede Justiça nos Trilhos tem proposto também alternativas econômicas. Desde a criação da CVRD, a empresa destinava 8% do seu lucro líquido para aplicações em ações que estimulassem o desenvolvimento das comunidades onde desenvolvia suas operações. Todavia, após ser privatizada ocorreu a constituição de um fundo de desenvolvimento gerenciado pelo BNDES, com a doação de 85 milhões, em parcela única que substituiu o antigo fundo social (ZAGALLO, 2010).

A obrigatoriedade de contribuição a esse Fundo, porém, deixou de existir com a privatização da companhia. Desde então a Vale, através da Fundação homônima, vem aplicando uma política de “benfeitorias sociais” através de pequenos projetos locais, com o aporte de recursos absolutamente desproporcionais aos enormes lucros anuais da empresa e sem nenhum compromisso permanente e obrigatório com a população local. Vislumbra-se a possibilidade de que as populações e administrações públicas locais possam cobrar indenizações e royalties, conforme os efeitos do impacto sócio-ambiental gerado pelo ciclo da mineração. Esse processo, que pode

levar a Termos de Ajustamento de Conduta, poderia resultar em um Fundo de Desenvolvimento participado pelo Estado e pela Vale e administrado de forma paritária com a sociedade civil, para investimentos ambientais (na área de agroecologia, reflorestação com espécies nativas, subsídios para a agricultura familiar e cooperativa, recuperação de rios e córregos etc.) e também de caráter social (texto-base da campanha disponível em www.justicanostrilhos.org).

Em 2011, boa parte das ações foram voltadas para a questão da duplicação dos trilhos da EFC na Amazônia Maranhense. Mas outros fatos importantes merecem destaques, pois possuem profunda relação com a duplicação, a saber: 1) II Encontro Regional dos Atingidos pela Vale; 2) Publicização do relatório “Os impactos sobre os direitos humanos relacionados à indústria da mineração e da siderurgia em Açailândia, Brasil - Quanto valem os direitos humanos?”; 3) A questão do reassentamento de Piquiá de baixo; 4) Cartilha para trabalhar com a base; 5) Romaria das Terras e das Águas em Açailândia; 6) III Encontro Regional dos Atingidos pela Vale e Encontro Tripartite Moçambique-Canadá-Brasil.

O Encontro Regional dos Atingidos pela Vale realizado em 13 e 14 de maio em Marabá, no Centro de Formação Cabanagem, dá prosseguimento às séries de Encontros Regionais e Internacionais dos Atingidos pela Vale. Como não poderia deixar de ser, o encontro tratou das mazelas socioambientais causadas pela mineração e a transformação mineral ao longo da Estrada de Ferro Carajás. As entidades e os movimentos do Pará, Maranhão e Tocantins discutiram os projetos desenvolvidos na região, a exploração dos recursos naturais, a acumulação econômica, a degradação ambiental e a exploração da força de trabalho.

Fato marcante foi o lançamento do relatório “Os impactos sobre os direitos humanos relacionados à indústria da mineração e da siderurgia em Açailândia, Brasil - Quanto valem os direitos humanos?” realizado em uma Audiência Pública na Assembléia Legislativa do Estado do Maranhão em 19 de maio de 2011.

O relatório em questão é basicamente a sistematização de impactos sócio-ambientais e violações de direitos humanos decorrentes do Programa Grande Carajás em duas comunidades de Açailândia (MA): o bairro de Piquiá de Baixo e o Assentamento Califórnia. A FIDH que à época estava em missão no Brasil entre os dias 16 e 24 de maio esteve presente para o lançamento do relatório representada pela responsável do setor de Globalização e Direitos Humanos do Secretariado Geral da Federação em Paris, Genevieve Paul; representando a Justiça nos Trilhos estava o advogado Danilo Chammas; Andressa Caldas, advogada e secretária da Justiça Global; além de Francisca Sousa Silva e Joana Pereira da Silva, representando as comunidades de Piquiá de Baixo e do Assentamento Califórnia, respectivamente.

O estudo promovido e apresentado pela FIDH, Justiça Global e Justiça nos Trilhos mostrou as mais diversas violações de direitos humanos e apontou uma série de recomendações para as autoridades do município de Açailândia, do Estado do Maranhão, do Governo Federal, Vale, empresas siderúrgicas, de papel e celulose e BNDES.

Já o caso de Piquiá de Baixo tende a caminhar para o reassentamento. Em maio de 2011, a Vale anunciou a elaboração do projeto habitacional e urbanístico para o reassentamento da comunidade. Neste mesmo mês foi assinado em São Luís um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) no qual a Prefeitura de Açailândia se comprometeu a desapropriar o terreno de 38 hectares, denominado de “Sítio São João”, para a moradia das 340 famílias da comunidade, e o Sindicato das Indústrias de Ferro Gusa do Maranhão (SIFEMA) a repassar ao Município cerca de R\$ 422.000,00 para fins de desapropriação.

Com o tema “Terra, Água, Direitos: Resistir, Defender e Construir” a 11ª Romaria da Terra e das Águas, ocorrida nos dias 10 e 11 de setembro de 2011, refletiu exatamente os principais problemas enfrentados no município de Açailândia: concentração de terra, monocultura de eucalipto, mineração e siderurgia.

Com o lema “É tempo de destruir os sistemas que destroem a terra!”, a Paróquia São João Batista, coordenada pelos missionários combonianos, organizou junto com a Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB), as pastorais sociais da Igreja Católica da Diocese de Imperatriz, Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), Centro de Defesa da Vida e dos Direitos Humanos (CDVDH) e Casas Familiares Rurais, uma caminhada que chama atenção para a realidade social de Açailândia cuja ilusão dos grandes projetos de desenvolvimento tem violado direitos humanos e trazido poucos benefícios sócio-ambientais.

É tendo como foco os conflitos existentes, a violação de direitos e o modo de atuar da Vale que a Rede Justiça nos Trilhos lançou em 2011 a cartilha “Que trem é esse? Guia prático para defender-se das violações da Vale”. A cartilha nasceu com o objetivo de apoiar o povo em sua luta e com a finalidade de assessorar as comunidades. De grafia simples a cartilha chama atenção para os danos, transtornos e conflitos existentes ao longo da EFC, mostrando quais os direitos das comunidades e a quem contatar em caso de violações de denúncias²⁹.

Por fim, mas não menos importante, aconteceu o 3º Encontro Regional dos Atingidos pela Vale e o Encontro Tripartite Moçambique-Canadá-Brasil realizado entre os dias 22 de novembro a 2 de dezembro.

O início do Encontro foi realizado em Guararema (SP) na Escola Nacional Florestan Fernandes e prosseguiu posteriormente para o Maranhão. Estiveram presentes movimentos sociais e políticos de Moçambique, Canadá e Brasil que discutiram o seu problema comum: a Vale.

Moçambique se fez presente com o Sindicato Nacional da Indústria de Construção Civil, Madeira e Minas - SINTICIM. O principal conflito em Moçambique diz respeito ao projeto de carvão Moatize da Vale. O desenvolvimento deste projeto levou as mais de 700 famílias reassentadas a reivindicarem contra as precárias condições de vida no qual se encontram desde 2009 (acesso à água, terra e energia).

O Canadá esteve representado pelo United Steelworkers (USW). O conflito com a Vale iniciou no segundo semestre de 2006, quando a empresa comprou a mineradora canadense Inco por US\$ 19 bilhões, sendo seu preço US\$ 17,8 bilhões e mais US\$ 1,2 bilhão de dívida líquida. Desde então se seguiram conflitos e greves em decorrência dos desacordos entre Vale e sindicato:

A Vale quer fazer com que as pessoas creiam que o problema é o custo do trabalho, ao invés dos preços de commodities abaixo do esperado, combinados com o custo de aquisição da Inco (que ela não deveria ter pago). A Vale quer manipular uma situação econômica temporária para impor a filosofia de que as empresas têm apenas um dever limitado de compartilhar de forma expressiva seus ganhos com os trabalhadores, e de que não têm responsabilidades de longo prazo para com os trabalhadores e suas comunidades. As exigências da Vale incluem: uma redução no abono vinculado ao preço do níquel; a eliminação do plano de pensão tradicional (com benefícios definidos) para novos funcionários; e uma redução dos direitos dos trabalhadores no local de trabalho quanto ao agendamento e a alocação de tarefas. Ao mesmo tempo, a Vale tem falado em reduzir ainda mais o número de empregos e já começou a implantar um sistema global de compras de insumos, cortando, assim, seus laços com muitas empresas locais de serviços de mineração (ORGANIZAÇÕES et al, 2010, pp.104-105, *grifos nossos*).

Desde julho de 2009 o USW (United Steelworkers - o sindicato dos mineiros) com cerca de 3.500 trabalhadores estava em greve em virtude da Vale, alegando a crise econômica mundial, querer extinguir direitos trabalhistas dos canadenses.

Logo após o começo da greve, a Vale trouxe para Sudbury uma empresa de “segurança” chamada AFI, que intimidou e assediou os trabalhadores sindicalizados da seção local 6500 do USW. A Vale tentou limitar o direito do sindicato de montar e manter piquetes. Ela está processando o sindicato e sua liderança, buscando indenizações milionárias, e lançando mão de uma tática sem precedentes: processar membros do sindicato individualmente. A Vale anunciou que operará as minas e usinas de processamento com “trabalhadores substitutos”, isto é, com fura-greves! Seria a primeira vez desde a formação do sindicato em Sudbury que a direção da empresa tenta produzir durante um conflito trabalhista. A Vale inclusive já demitiu alguns grevistas e deixou bem claro que estes funcionários nunca voltarão a trabalhar lá (ORGANIZAÇÕES et al., 2010, p. 105-106, *grifos nossos*).

O conflito encerrou-se em 8 de julho de 2010 quando os membros do sindicato USW no Canadá ratificaram um acordo coletivo de cinco anos de duração com a Vale. O acordo põe fim à greve que começou em 13 de julho de 2009, e envolveu 3.200 mineiros em Sudbury e Port Colborne, Ontario. O acordo coletivo que vai até 31 de maio de 2015 inclui: aumento do salário-hora para todos, com aumento da ajuda de custo de vida a cada cinco anos. Assim, elevando o reajuste salarial para entre \$ 2,25 e US \$ 2,50 por hora dentro da duração do contrato; melhorias para o atual Plano de Pensão de Benefício Definido, aumentando para \$ 41.400 por ano, com a indexação de ajuda para o custo de vida para toda a vida, junto com um plano de saúde para todos durante o tempo de vida; o Plano de Previdência de Contribuição Definida para os novos contratados, que prevê contribuições da empresa igual a 8% do salário base regular dos trabalhadores. Além disso, os funcionários serão capazes de fazer contribuições adicionais que variam de 2% a 6% do salário regular, combinando com as contribuições da empresa dentro de certos limites. O novo plano também incluirá a cobertura em caso de invalidez de longo prazo para os trabalhadores. Como resultado das negociações bem firmes e sustentadas, o programa de bônus de níquel irá permitir que os funcionários ganhem até US \$ 15.000 por ano, além de salário regular.

O Brasil, berço da Vale esteve representado pelo Sindicato Metabase Itabira e do Sindicato dos Trabalhadores e Servidores Públicos Municipais de Itabira (Sindsepmi) e, notadamente pela Rede Justiça nos Trilhos. Efraim Moura, do Sindsepmi, relatou os impactos da mineração em Mariana, com o processo de abertura da mina Delrey, e a exploração e extração de minério na Serra da Gandarela, que causará problemas no abastecimento de água para a cidade de Belo Horizonte (MG).

Considerações finais

Em se analisando a história brasileira é perceptível que, pelo menos desde 1930, o Estado brasileiro tem assumido como a missão de desenvolver o país. Nas entrelinhas do desenvolvimento pode-se ler a saída de um Brasil agrário para um Brasil urbano, no qual a ruralidade representa o atraso de uma sociedade que se urbaniza.

Para tanto, a urbanização e a modernização, esta última um processo econômico de matriz capitalista, requerem obras de infraestrutura de elevado custo com o intuito de fomentar a industrialização. Assim, o desenvolvimento industrial de grande porte que o Brasil começou a experimentar nas décadas de 1930 a 1950 intensificou-se na década de 1970, em pleno Regime Militar. O Estado brasileiro interferia maciçamente na economia nacional, pois os governos militares estavam determinados a transformar o Brasil num país desenvolvido e numa potência emergente. O milagre econômico possibilitou pesados investimentos em ferrovias, portos, rodovias, hidrelétricas, telecomunicações, indústria de transformação, papel e celulose, e mineração.

A economia da Vale sempre esteve pautada numa relação com o Estado Brasileiro. Desde o nascimento da Empresa, passando pelo direcionamento rumo à exploração mineral da Amazônia, prosseguindo com a privatização e a participação do BNDES, a Vale se desenvolveu economicamente e transformou-se na maior mineradora de ferro do mundo. Todavia, os números do seu sucesso escondem, ou melhor, não escondem a sua face agressiva, predatória e de questionável sustentabilidade.

Por isso tudo, a Rede Justiça nos Trilhos vem se formando como um amplo espaço de diálogo e, sobretudo, de mobilização política, nos quais os atores envolvidos, ao transcenderem as escalas de suas regiões e nações, criam novas formas de luta pelo poder promovendo a defesa de um meio ambiente sadio, denunciando violações de direitos humanos, exigindo transparência nos desenvolvimentos de projetos, fiscalizando os agentes envolvidos, responsabilizando os governos, enfim, buscando a todo instante estratégias de enfrentamento que possam satisfazer as necessidades pelo aquilo que se luta.

Referências

ACSELRAD, H. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: ACSELRAD, H. (Org.). **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Heinrich Böll, 2004. pp.13-35.

ALVES, E. J. P.; SANT'ANA JÚNIOR, H. A.; MENDONÇA, B. R. Projetos de Desenvolvimento, Impactos Sócio-Ambientais e a Reserva Extrativista do Taim. **Ciências Humanas em Revista**. Universidade Federal do Maranhão, Centro de Ciências Humanas. São Luís, 2007. v. 5 Número Especial. Semestral. pp. 29-40.

BARBOSA, S. T. **Aplicação do método “fluxo de caixa descontado” para cálculo do valor econômico de empresas: uma análise a partir de dados da Companhia Vale do Rio Doce**. Presidente Prudente / SP, 2002. 84 p. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas de Presidente Prudente, Faculdades Integradas Antônio “Eufrásio de Toledo”.

CARNEIRO, M. D. S. **A exploração mineral de Carajás: um balanço trinta anos depois. Não Vale**. São Luís: Justiça nos trilhos, 2010. pp. 16-30.

CASTRO, I. E. **O mito da necessidade: discurso e prática do regionalismo nordestino**. São Paulo: Bertrand Brasil, 1992.

Federação Internacional dos Direitos Humanos (FIDH); Justiça Global; Justiça nos Trilhos. **Brasil quanto valem os direitos humanos? Os impactos sobre os direitos humanos relacionados à indústria da mineração e da siderurgia em Açailândia**. Disponível em www.justicanostrilhos.org. Acesso em 13 de maio de 2011. 104p.

GODEIRO, N. (org.) **Vale do Rio Doce. Nem tudo que reluz é ouro, da privatização à luta pela reestatização**. São Paulo: Sundermann, 2007.

IBRADES, B. L.; *et al.* **A vale é nossa**. 2ªed. São Paulo: Unisind, 2007.

LEITE LOPES, J. S. (Coord.). **A “ambientalização” dos conflitos sociais; participação e controle público da poluição industrial**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Núcleo de Antropologia Política/UFRJ, 2004.

LIMA, R. J. C. Movimentos sociais, desenvolvimento e capital social: a experiência do Reage

São Luís. In: SANT'ANA JÚNIOR, H. A. *et al.* (Org.). **Ecossistemas e conflitos socioambientais: a Resex de Tauá-Mirim**. São Luís: Edufma, 2009. pp.225-252.

Organizações Integrantes do I Encontro Internacional dos Atingidos pela Vale. **Dossiê dos impactos e violações da Vale no mundo**. Disponível em CD. 2010.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, amazônias**. 2ªed. São Paulo: Contexto, 2005.

RIBEIRO JUNIOR, J. A. S; SANT'ANA JÚNIOR, H. A. A política de desenvolvimento sustentável da Vale. XVI Encontro Nacional de Geógrafos - ENG. **Anais...** Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 25 a 31 de julho de 2010.

RIBEIRO JUNIOR, J. A. S. **O discurso de responsabilidade socioambiental empregado pela Vale no período pós-privatização (1997-2010) em São Luís - MA**. Monografia (graduação) - Universidade Federal do Maranhão, Curso de Geografia, 2011.132p.

SANT'ANA JÚNIOR, H. A. Amazônia e Modernidade: leitura da invasão, ocupação e incorporação da Amazônia no mundo moderno. **Tempos Históricos**, v. 4 n° 1:137-165, 2002

SILVA, S. C. **Relatório sobre situação dos Territórios quilombolas Santa Rosa dos Pretos e Monge Belo**. Disponível em www.justicanostrilhos.org. Acesso em 24 de maio de 2011.

ZAGALLO, J. G. C. A **“privatização” da Vale. Não Vale**. São Luís: Justiça nos trilhos, 2010. pp. 07-15.

Correspondência:

José Arnaldo dos Santos Ribeiro Junior

E-mail: josearnaldo@usp.br

Recebido em 14 de dezembro de 2012.

Parecer emitido em 07 de março de 2013

Revisado pelo autor em 08 de julho de 2013.

Aceito para publicação em 08 de julho de 2013