

# Sui Binari della Giustizia

## La vita della gente e la Compagnia Vale do Rio Doce lungo la Ferrovia di Carajás

*Proposta di azione rivendicando giustizia e rispetto dell'ambiente*

### 1. Storia/Contesto

Scoperta da imprese multinazionali all'epoca della dittatura militare, la regione del Brasile conosciuta come "Carajás" è una grande area mineraria situata nell'Amazzonia orientale. Contiene la maggior riserva mondiale di ferro, estremamente puro, importanti riserve di manganese, rame, bauxite, nichel, stagno, oro e altri metalli preziosi, oltre ad ampie possibilità di sfruttamento forestale e agro-pecuario e all'enorme potenziale idroelettrico.

Lo sfruttamento del ferro nella *Serra de Carajás*, situata nella regione ovest dello stato del Pará, iniziò negli anni '60 e crebbe notevolmente nella decada seguente, quando l'allora compagnia statale Vale do Rio Doce assunse il controllo totale dello sfruttamento minerario nella regione e creò, nel '79, il **Programma Grande Carajás**, con la finalità di estrarre minerali in scala industriale, per rifornire i mercati internazionali.

Per consolidare un progetto così grande si realizzarono opere di infrastruttura di grande impatto, come ad esempio l'*Idroelettrica di Tucuruí*, nel sudest del Pará, o il *Porto di Ponta da Madeira* in São Luís, capitale del Maranhão (il porto più grande di tutta la regione nord e nordest del Brasile), o la *Ferrovia di Carajás*.

### La ferrovia di Carajás (EFC)



La ferrovia di Carajás è stata inaugurata il 28 febbraio 1985. E' lunga 892 km e attraversa 25 città (4 dello stato di Parà e 21 del Maranhão), collegando la provincia mineraria di Carajás, nel Pará, con il porto di Ponta da Madeira, in São Luís. E' gestita direttamente dalla *Companhia Vale do Rio Doce (Vale)*, su concessione federale datata 1976 e rinnovata nel 1997 per altri 30 anni, subito dopo la privatizzazione della società.

Eccellente dal punto di vista tecnico, l'EFC è una delle ferrovie con i più alti indici di produttività del mondo ed è divenuta fondamentale per gli alti profitti, sempre in

incremento, ottenuti da *Vale*.

Oltre al minerale di ferro e manganese, l'EFC trasporta ogni anno tonnellate di altri minerali e prodotti come legno, cemento, bevande, veicoli, fertilizzanti, carburante, acciaio e prodotti agricoli, in particolare soia prodotta nel Sud del Maranhão, nel Piauí, in Pará e in Mato Grosso. Que sta grande opera ha ridisegnato gran parte del paesaggio dell'Amazzonia e ha favorito lo sviluppo di nuove attività economiche (ad esempio la siderurgia), oltre a cambiare radicalmente la vita della popolazione, in particolare quella indigena.

Nonostante non sia una delle priorità di *Vale*, la compagnia é obbligata dal contratto di concessione ad effettuare anche trasporto passeggeri. Tuttavia, ciò che potrebbe essere un evidente beneficio per

la popolazione ha creato problemi per la grande quantità di persone che si sposta sull'ECF dal Maranhão al Sud Est del Pará. Si tratta per lo più di lavoratori non qualificati che, non potendo svolgere mansioni specifiche, sono destinati alla disoccupazione. Sono frequenti i ritardi, gli incidenti, le morti di animali e a volte anche persone lungo la ferrovia.

## **Il contesto attuale**

Il polo minerario di Carajás è attualmente il più grande complesso minerario-metallurgico del mondo. Lungo il tracciato della ferrovia sorgono, concentrate in un raggio di appena 150 km, 14 aziende siderurgiche, situate principalmente nelle regioni di Marabá (stato di Pará) e Açailândia (stato di Maranhão). Gran parte dei minerali di ferro (per alcune aziende anche l'intera produzione) vengono esportati nei mercati di Stati Uniti, Europa, Cina e Giappone.

Ognuno di questi stabilimenti può arrivare a consumare più di 300 tonnellate di carbone vegetale al giorno. Ciò ha contribuito notevolmente alla **deforestazione della regione**: attualmente le aree di foresta nativa della regione sono quasi inesistenti.

**Questo modello economico non è sostenibile**, perché, rispetto ad altre possibili forme di utilizzo del territorio, impiega pochissime persone e concentra potere e denaro nelle mani dei pochi imprenditori della regione, non permettendo alcun tipo di dibattito sulle possibili alternative, e causando malattie dovute all'estremo inquinamento.

Va sottolineato che *Vale* è oggi l'impresa che ha collezionato il maggior numero di denunce da parte dell'IBAMA, l'organo competente per la protezione ambientale a livello federale. Dal momento della privatizzazione, Vale ha subito 56 azioni di violazione, per un importo di 37 milioni di reais (ovvero 14 mln di euro) di multe. In genere questi provvedimenti derivano dal mancato rispetto delle autorizzazioni ambientali ottenute per realizzare l'attività estrattiva e il trasporto minerario.

In alternativa a questo gigante multinazionale, si stanno sviluppando piccole esperienze **altre nate dal basso**: corsi e iniziative di agroecologia, legati alla produzione familiare negli insediamenti; esperienze di compravendita locale campo-città, piccoli progetti per il riciclaggio e piccole produzioni alternative all'interno della città. Ci sarebbero anche opportunità per promuovere il microcredito.

Nonostante vi siano moderne infrastrutture che favoriscono nuove attività industriali, nella regione ha prevalso la concentrazione del reddito e della terra che, causando basso ritorno economico per il paese e soprattutto per le popolazioni locali, ha provocato un processo di esclusione sociale, se si considera il. (mi pare si capisca meglio ,, ma non so se senso ok). Sotto la falsa immagine di progresso sviluppatista, si compie il **saccheggio delle risorse** a favore di interessi privati e stranieri, per far fronte alla domanda incontenibile di materie prime delle nazioni egemoniche governate dalle leggi di mercato.

Il tutto a scapito (oppure a favore della distruzione) dello Stato e dell'annientamento del popolo brasiliano.

## **Il caso emblematico di Açailândia**

Açailândia è una città strategica per *Vale*, visto che è in questa città dell'interno del Maranhão che la EFC si unisce con la Ferrovia Norte-Sul. L'ampliamento di questa ultima linea ferroviaria, che dovrebbe unire Goiânia/GO a Belém/PA, è considerato uno dei progetti prioritari di infrastruttura da realizzare in Brasile, a beneficio del settore agricolo.

Inoltre è in questo comune che si trova l'intersezione dell'autostrada Belém-Brasília (BR-010) con la BR-222, che va da Fortaleza/CE a Marabá/PA. La popolazione di Açailândia nella sua grande maggioranza è stata vittima di varie forme di degrado dell'ambiente. Tra tutti i comuni attraversati

dalla EFC, Açailândia costituisce un caso alquanto emblematico, visto che condensa in una sola area diverse situazioni che compromettono il benessere della popolazione (estrazioni minerarie, deforestazione, monocultura di eucalipto, inquinamento provocato dagli stabilimenti siderurgici e dalla produzione di carbone, sfruttamento lavorativo, miseria, denutrizione, sfruttamento sessuale infantile). Si tratta di un contesto emblematico di tutta una regione (Carajás) dove i problemi sono molto simili e la forza del popolo è sproporzionata rispetto a quella delle grandi imprese presenti in Carajas.

## **2. La Campagna**

La Campagna “Sui binari della giustizia” è iniziata alla fine del 2007, su iniziativa dei Missionari Comboniani che lavorano ? operano? in diverse regioni dello Stato del Maranhão, ed ha trovato la rapida adesione di altri gruppi e organizzazioni che oggi compongono la il suo coordinamento esecutivo e/o la sua rete di azione.

Una priorità d’azione nel contesto maranhense é la **difesa dell’ambiente e delle popolazioni minacciate nella regione amazzonica**, specialmente quelle situate ai margini della Estrada de Ferro Carajás. In particolare, appaiono evidenti i danni causati ai popoli indigeni e ai lavoratori, vittime dello sfruttamento.

La Campagna si sviluppa cercando di coinvolgere prioritariamente tre segmenti della società: i movimenti popolari e la base della popolazione / il mondo accademico / le istituzioni pubbliche locali.

“Sui binari della giustizia” approfitta dell’occasione del Forum Sociale Mondiale (Belém – gennaio del 2009).

L’opportunità del FSM può offrire maggior visibilità alla grave situazione regionale e contribuire a stabilire alleanze più ampie a livello nazionale ed internazionale; l’esperienza di pressione su *Vale* nel Carajás può divenire un modello anche per altre regioni.

Gli obiettivi d’azione sono i seguenti:

- Studiare l’impatto reale delle attività della Companhia Vale do Rio Doce (*Vale*) su quella che viene denominata l’area d’influenza della Estrada de Ferro Carajás;
- Discutere la costruzione di meccanismi per recuperare le risorse attualmente gestite solo da *Vale*, per rilanciare lo sviluppo delle comunità locali nell’area di influenza della Ferrovia di Carajás

E’ necessario sottolineare che, prima di essere privatizzata, *Vale* aveva l’obbligo di contribuire ad un Fondo di Sviluppo che vigeva quando era statale e che l’obbligava a trasferire l’8% del suo fatturato per investimenti a favore della popolazione direttamente coinvolta.

L’obbligatorietà di contribuzione di questo fondo, d’altro canto, ha smesso di esistere con la privatizzazione della compagnia. Da allora *Vale*, tramite la Fondazione omonima, continua ad applicare una politica di “beneficenza sociale” attraverso piccoli progetti locali, con l’apporto di risorse assolutamente sproporzionate rispetto agli enormi lucri annuali dell’azienda e senza nessun impegno permanente e obbligatorio con la popolazione locale.

Si intravede la possibilità che le popolazioni e le amministrazioni pubbliche locali possano riscuotere indennizzi e *royalties*, secondo l’impatto socio-ambientale generato dal processo di estrazione mineraria. Questo processo, vincolato da accordi giuridici, potrebbe concretizzarsi in un Fondo di Sviluppo con partecipazione statale e di *Vale*, amministrato in modo paritario con la società civile, per investimenti ambientali (nell’area della agroecologia, della riforestazione con specie native, di sussidi per l’agricoltura familiare e cooperativa, di recupero di fiumi e ruscelli, etc.) e anche di carattere sociale.

La campagna si muove già nel 2008 in diverse direzioni:

- **studio e ricerca** (raccolta di dati sull'impatto ambientale della ferrovia, documentazione dei danni provocati alle persone e al suolo, leggi ambientali e collaborazione di *Vale* con i comuni attraversati dalla ferrovia, comparazione della situazione di Carajás con altre simili in Brasile e fuori, analisi dei **dati economici/contabili** di *Vale*, etc.).
- **formazione e mobilitazione** delle persone (realizzazione di seminari, produzione di materiali di divulgazione e piccoli documentari, cartine, pagine internet, incontri di formazione, etc).
- **rafforzamento della rete di azione** , coinvolgendo i gruppi e i movimenti interessati, tanto a livello nazionale come internazionale.

Una coordinazione composta da rappresentanti di organizzazioni sociali, liberi professionisti, professori e ricercatori universitari comincia già a percorrere i primi passi di questo lavoro.

Partecipa anche tu a questa lotta per la giustizia e una equa ripartizione dei beni della terra, per la vita dei popoli e dell'ambiente lungo la Estrada de Ferro Carajás!

Coordinamento *della Campagna "Justiça nos Trilhos" (Sui binari della Giustizia)*.

**Contatti:**

justicanostrilhos@gmail.com

0xx99-3538.1787

0xx99-8112.8913