

Mundialização das estratégias empresariais de infraestrutura: uma aproximação do Corredor Carajás (Brasil) e Corredor de Nacala (Moçambique)

Emmanuel de Almeida Farias Júnior

Departamento de Ciências Sociais-Universidade Estadual do Maranhão-UEMA

Distintas regiões no mundo têm sido alvo de políticas governamentais que pretendem organizar o espaço a partir de ações como ocupação da terra, desenvolvimento econômico e expansão de infraestrutura rodoviária e hidrelétrica. “Atos de Estado” facultam o acesso a terra, isenção de impostos, recursos monetários ou mesmo o perdão de dividendos a empresas privadas para a exploração de recursos naturais ou de infraestrutura. Tais mecanismos de relação com o Estado nos permite relativizar a definição clássica weberiana de capitalismo, ou seja, o investimento de capital privado. A mundialização desses processos de apropriação territorial e de esgotamento de recursos naturais tem ocasionado distintos conflitos envolvendo povos e comunidades tradicionais, para nos referirmos ao Brasil, e envolvendo inúmeras comunidades camponesas, se nos referirmos a Moçambique. Na Amazônia, sob o lema “integrar para não entregar”, o governo civil-militar brasileiro elaborou, em 1974, uma serie de planos de desenvolvimento que pensava as regiões geográficas a partir de “polos”. Tais “polos” foram classificados segundo suas potencialidades econômicas e estratégicas. Tal possibilidade de classificação de regiões geográficas enquanto “polos” ou “polos de desenvolvimento”, baseiam-se na noção de “polos de crescimento” conforme Perroux (1967; 1975). Para o autor, o crescimento ocorre de forma variada a partir de pontos ou “polos de crescimento” ocasionando efeitos distintos na economia. Outro autor-fonte destes planos de desenvolvimento seria a teoria de “estágios” elaborada por W.W. Rostow. Dessa forma, pode-se mencionar o POLAMAZÔNIA, que definia distintos “polos de crescimento”, a partir de variada aptidão econômica. Tal atenção ao mercado consumidor e exportador estava atrelada a iniciativas geopolíticas com obras de infraestrutura. Nesta visão, dos “polos de desenvolvimento”, procurava-se superar rapidamente a chamado atraso brasileiro, substituindo a chamada produção de autoconsumo pela indústria, pela modernização da produção agrícola e mineral prevendo saltos de crescimento. Esta proposta constitui-se num aprimoramento de interesse de pesquisa que estamos desenvolvendo, tendo em vista novas indagações e hipóteses sobre o controle de regiões geográficas em que foram implantados projetos de infraestrutura e desenvolvimento, não obstante a ação de agentes sociais locais, que na maioria das vezes acabaram sendo deslocados compulsoriamente. Para fins de exercício comparativo e de contraste, penso desenvolver pesquisas nas regiões do “Corredor de Carajás” (Brasil) e o “Corredor de Nacala” (Moçambique).

O “Corredor Carajás” interliga a chamada Província Mineral de Carajás ao Porto de Itaqui. Segundo a VALE, a Província Mineral de Carajás foi descoberta em 1967, localizada no município paraense de Parauapebas. Atualmente, existem cinco minas de ferro em operação: N4E, N4W, N5E, N5W e N5 Sul, onde exploram ferro, níquel, manganês, cobre e ouro. Segundo à pagina web intitulada A VALE no Pará, a exploração mineral na região está organizada dessa forma: O mineral extraído do Complexo Carajás é transportado via extensa malha ferroviária até o terminal marítimo

de Ponta Madeira, próximo ao Porto de Itaqui, ambos em no Maranhão. O manganês explorado na Mina Azul, que começou a ser explorada em 1985, transportado pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) até Porto da Madeira. O níquel é explorado na Mina Onça Puma, no município paraense de Ourilândia do Norte, o transporte é feito via estrada pavimentada e malha ferroviária até o Porto de Itaqui. A exploração de cobre e ouro é feita no Complexo Sossego, descoberta em 1997, com investimento de US\$ 400 milhões. O Complexo está interligado a Parauapebas por uma estrada de 85 km, depois segue até Porto da Madeira. O Cobre e o ouro são também explorados pela VALE na Mina de Salobo I e Salobo II, dentro dos limites da Floresta Nacional Tapirapé-Aquiri, o transporte é feito por uma estrada de 90 km até Parauapebas, depois pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) até o Porto da Madeira. Segundo informações divulgadas no site da VALE, em dezembro de 2016, a foi inaugurado o Complexo S11D Eliezer Batista, com a instalação de nova mina e usina na Serra Sul de Carajás, no município paraense de Canaã de Carajás. Foram investidos cerca de US\$ 19 bilhões, que ocasionara o aumento de 109 milhões para 230 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Com este projeto, a VALE pretende expandir a logística de escoamento da produção mineral, onde prevê a expansão da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que conta atualmente com 892 quilômetros, interligando Parauapebas, Pará ao Porto da Madeira e Porto de Itaqui, no Maranhão. A Estrada de Ferro Carajás (EFC), ainda segundo informações da VALE, foi inaugurada em 1985 para transporte de carga, e 1986 para transporte de passageiros. Na região norte, a VALE escoar a produção mineral via o chamado “Corredor Norte”, sendo que deste trecho, a Estrada de Ferro Carajás (EFC) encontra-se em operação, interligando Parauapebas, Pará ao São Luís, Maranhão. Encontra-se em construção a Ferrovia Norte Sul, interligando Palmas a Açailândia-Maranhão. O “Corredor de Nacala”, faz parte do sistema logístico para escoar a produção de carvão mineral explorado pela VALE, bem como dar suporte para o escoamento de grãos. A VALE está atuando em Moçambique desde 2004 quando ganhou a concessão para explorar a mina de carvão de Moatize, província de Tete, iniciando as operações em 2011, retirando, inicialmente a produção mineral pela “Linha de Sena”, que liga Moatize ao Porto da Beira. A VALE tem investiu na reconstrução da linha férrea que liga Moatize a Nacala, passando pelo Malauí, prevendo o aumento da produção. De acordo com a VALE, a capacidade da mina de Moatize é de “11 milhões de toneladas métricas por ano, sendo 8,5 milhões de toneladas de carvão metalúrgico, principalmente *premium hard coking coal* (HCC), e 2,5 milhões de toneladas de carvão térmico” (Fonte: VALE). A mina de carvão está a céu aberto, segundo os agentes sociais autodefinidos como “atingidos” pela mineração de Moatize, existem inúmeros “efeitos sociais” e ambientais não considerados pela VALE e nem pelo governo de Moçambique. Ainda de acordo com a VALE, a produção de Moatize atingiu um recorde trimestral de 1.756.000 no 3T16, ficando 40,3% e 32,8% acima do 2T16 e do 3T15, respectivamente, com um aumento em ambas as produções de carvão metalúrgico e térmico” (VALE, s.d., p.18). A VALE expandiu o projeto minerador para Moatize II, segundo estimativas empresa, a capacidade de produção seria de 22 milhões de toneladas anuais. O “Corredor de Nacala” agrega a logística considerada necessária para o escoamento da extração mineral e da produção de grãos, tendo em vista a ação do ProSAVANA. Este projeto envolve a cooperação internacional entre Moçambique, Japão e Brasil para o desenvolvimento agrícola, grandes projetos de monocultura irrigada na região do “Corredor de Nacala”. O projeto ProSavana é um paralelo com os projetos de desenvolvimento do agronegócio no serrado brasileiro, levados adiante pela EMBRAPA, esta também se encontra instalada em Moçambique. O objeto de pesquisa diz respeito às relações sociais entre os autodefinidos atingidos e os projetos de

extrativismos minerais e logísticos; agronegócios e logísticas. Numa descrição mais completa pode-se dizer que compreendem os efeitos sociais da *exploração mineral e dos projetos logísticos para o escoamento da produção* – exploração mineral e malha ferroviária, pertencentes à VALE. Considerando, tanto a experiência brasileira, quando a moçambicana, têm provocado efeitos sociais dramáticos, como a expulsão de famílias e comunidades de suas terras e a desestruturação de sistemas de uso coletivo dos recursos naturais. Estas iniciativas de expansão geopolítica e econômica podem ser compreendidas a partir da noção de “ação colonial” (BALANDIER, 2014), que não corresponde aquela que corresponde em termos históricos ao período colonial dos séculos XVI-XIX. Trata-se de uma “ação colonial” de tempo presente, impetrada mesmo após distintos processos de descolonização. Entendo aqui, os processos analisados enquanto “ação colonial”, como uma modalidade de domínio territorial por iniciativas econômicas de capital nacional ou internacional, bem como o domínio territorial por governos nacionais, como, por exemplo, o estabelecimento de unidades de conservação, que transferem regiões geográficas para a tutela do Estado.