

A Expansão Espacial do Capitalismo na Amazônia Brasileira: O caso da duplicação da Estrada de Ferro Carajás e o futuro territorial dos Awá-Guajá¹

Cristhian Teófilo da Silva²

Carolina Ramos Sobreiro³

1. A Expansão Mineradora na Amazônia Brasileira e a Destruição da Diversidade

O capitalismo é um sistema econômico que compreende múltiplos e diversificados modos de produção que têm em comum a institucionalização da ideia de que os meios de produção podem ser tornados propriedade de indivíduos ou empresas que passam a deter de forma concentrada os recursos e forças necessários para produzir novos bens e serviços que gerarão lucros. Os lucros, por sua vez, são transformados em capital para reprodução de outros bens e serviços configurando um ciclo de crescimento e acúmulo de poder e riqueza dos proprietários sobre os mesmos processos produtivos ou outros que venham a ser criados, ao ponto de seus interesses e ideias tornarem-se dominantes sobre o conjunto da sociedade. Em um estado democrático, o capitalismo e os capitalistas deverem, justamente, ser contidos em sua concentração de poder e riqueza sob o risco de onerar e submeter toda a sociedade

¹ Artigo elaborado com recursos do Programa de Iniciação Científica da Universidade de Brasília (ProIC/UnB), no âmbito do projeto: “Povos indígenas em isolamento face à produção capitalista do espaço na Amazônia: Estudo das novas frentes de fricção interétnica” (2015/2016). Este trabalho também contou com recursos do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Bacharel em Ciências Sociais com Habilitação em Antropologia Social (1998), Mestre (2001) e Doutor (2005) em Antropologia Social pela Universidade de Brasília (UnB). Professor Associado I da UnB e orientador de Mestrado e Doutorado e Supervisor de Pós-Doutorado no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais - Estudos Comparados sobre as Américas (PPG/ECsA) do Departamento de Estudos Latino-Americanos (ELA), Instituto de Ciências Sociais (ICS) da UnB. Realizou pós-doutorados em estudos comparados sobre as américas na UnB e em estudos indígenas na Université Laval, onde é Pesquisador Associado no Centro Interuniversitário de Estudos e de Pesquisas Indígenas (CIÉRA). Fundador e coordenador do Laboratório de Estudos e Pesquisas em Movimentos Indígenas, Políticas Indigenistas e Indigenismo (LAEPI) e do Observatório dos Direitos e Políticas Indigenistas (OBIND). Contato: silvact@unb.br

³ Estudante de Ciências Sociais na Universidade de Brasília (UnB). Pesquisadora do Laboratório de Estudos e Pesquisas em Movimentos Indígenas, Políticas Indigenistas e Indigenismo (LAEPI) e do Observatório em Direitos e Políticas Indigenistas (OBIND). Foi bolsista de iniciação científica do PROIC-UnB de 2015-2016. Contato: carolasobreiro@gmail.com

através da subversão dos poderes republicanos. Isto seria teoricamente alcançado pela redistribuição legal dos ganhos advindos do processo produtivo na forma de outros bens, serviços, benefícios e políticas públicas para a sociedade, evitando assim a estruturação de desigualdades sociais, a exploração desumana do trabalho e a destruição da natureza como suporte físico da vida.

Quando isto ocorre, os estados asseguram a legitimidade dos processos produtivos junto às sociedades onde se constituem e de onde emana seus poderes, assegurando do mesmo modo, ao menos teoricamente, a própria legitimação do exercício do seu poder e das leis promulgadas. Dito de outro modo, quando submetido aos princípios contidos nos textos constitucionais, os próprios estados estão submetidos às regras democráticas. O poder político dos estados, originado na vontade do povo que os instituíram, deveria se impor ao poder econômico dos capitalistas de modo a limitar o acúmulo e concentração de capital obtido, especialmente, pela: 1) expropriação de parcelas significativas do território; 2) privatização das empresas responsáveis por sua exploração; e 3) superexploração, quando não expulsão ou aniquilamento, dos habitantes locais e regionais. À concentração de capital por estes meios chamamos “expansão espacial do capitalismo”, onde parcelas ou segmentos ínfimos, porém poderosos, comprometem a sustentabilidade e bem-estar de toda coletividade, humana e não-humana.

Neste artigo, partimos do pressuposto de que a correlação ideal de forças entre sociedade, estados e capitalistas - lembrando que, empiricamente falando, estados e capitalistas são integrantes da sociedade e não o inverso - dificilmente chega a ser atingida e mantida justamente porque o capitalismo se constitui como uma potente força colonizadora, extrapolando constrangimentos nacionais ou “internos” para seu desenvolvimento e corrompendo mecanismos ou instrumentos legais e institucionais para sua contenção. Isto se deve ao processo mais amplo de conformação de uma economia mundial que lhe serviu e serve de base através de estruturas dependentes (Dos Santos 1970) e que sustentam uma classe capitalista transnacional (Sklair 2001) responsável, dentre outras práticas, pela própria privatização de empresas estatais ou públicas e de serviços essenciais para a população. É na qualidade de uma classe proprietária e acionista de corporações transnacionais que a mesma começa a agir como uma classe dominante impondo uma ideologia “desenvolvimentalista” (Baines e

Silva 2009) para os governos de regiões semiperiféricas ou periféricas do capitalismo como estratégia única de governamentalidade segundo a doutrinação neoliberal.

Essas breves considerações se fazem necessárias para situarmos a empresa multinacional Vale S.A. no processo mais amplo de expansão espacial do capitalismo na amazônia brasileira e seus efeitos perversos para a sobrevivência de povos e populações locais e preservação ambiental. O que segue é uma análise de uma faceta do *modus operandi* da Vale S.A. no âmbito do processo administrativo de licenciamento ambiental para ampliar sua infraestrutura e lucratividade.⁴

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), após a sua privatização em 1997, passou a chamar-se Vale S.A. É uma das maiores mineradoras do mundo ao possuir a maior reserva polimetálica, localizada na Serra dos Carajás, o complexo S11D Eliezer Batista. O principal meio de transporte de seus produtos é a Estrada de Ferro Carajás (EFC) com 892 km que carrega os minérios das minas da Serra dos Carajás em Parauapebas, Canaã dos Carajás e Marabá, até os portos da Baía de São Marcos no estado do Maranhão. Sua construção, iniciada entre 1982 e inaugurada em 1985, foi financiada pelo Banco Mundial (BIRD) e condicionada a iniciativas de apoio e regularização fundiária das terras dos povos indígenas atingidos por suas atividades e instalações. Ainda que ofereça um dos maiores índices de produtividade, tanto na extração, como no transporte, esse pretende ser aumentado. A meta anunciada pela empresa com a duplicação é transportar 100 milhões de toneladas de minérios por ano.

É digno de nota que a EFC foi construída durante a última fase do regime militar, assumindo ainda fortes conotações nacionalistas e desenvolvimentistas para sua justificação tal como foram concebidas no Programa Grande Carajás (PGC) após a controvérsia com a *United States Steel*, que recebeu vultuosa indenização do governo militar brasileiro para ceder o monopólio das minas para o Brasil. Outro dado importante é o fato da Política Nacional do Meio Ambiente ter sido criada somente em

⁴ Tendo em vista o início da duplicação da Estrada de Ferro Carajás em 2012, a Vale já vem acumulando lucros líquidos expressivos. Apenas no primeiro trimestre de 2017 estes chegaram a R\$7,14 bilhões. Um aumento de mais de 300% com relação ao ano anterior (fonte: <https://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/vale-registra-lucro-liquido-de-r-714-bilhoes.ghtml>, acessado em 30/06/18). Importante relacionar tais lucros à estimativa de que o projeto de duplicação proporciona: “(...) o recolhimento de R\$ 968 milhões em impostos federais, estaduais e municipais. Somente em PIS e Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins), deverão ser recolhidos R\$ 402 milhões. Do ISS, serão R\$ 325 milhões; e mais R\$ 205 milhões de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).” (fonte: <http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdMateria=16812>, acessado em 30/06/18). Estes dados são indicadores da hibridação existente entre estado e capital.

1981 e as regras de licenciamento ambiental terem sido estabelecidas pela Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) apenas em 1986 (revista pela Resolução CONAMA nº 237 em 19 de dezembro de 1997). Isto permitiu que a EFC fosse construída sem constrangimentos legais ou administrativos protetores dos direitos ambientais ou das populações locais atingidas, dentre estas, onze povos indígenas, povos indígenas em isolamento, populações quilombolas, comunidades tradicionais e populações rurais e urbanas dos mais de 27 municípios cortados pela ferrovia no Tocantins, Pará e Maranhão.⁵

A instalação do PGC na região (o programa foi extinto oficialmente em 1991), com todo o complexo de minas, siderurgia, estrada de ferro, portos, vilas de trabalhadores etc. e suas atividades, configurou-se como um fato consumado e irreversível e tem provocado, direta e indiretamente, efeitos sociais e ambientais catastróficos. Segundo relato recente:

“O Programa Grande Carajás alterou profundamente a história, a geografia e o ambiente da Amazônia oriental, e suas consequências continuam presentes na vida cotidiana das cidades”, diz padre Dário Bossi, que há sete anos atua como missionário comboniano no Maranhão e na região amazônica. Segundo ele, 21 dos 27 municípios dos estados do Pará, Maranhão e Tocantins, atravessados pela Estrada de Ferro Carajás, “possuem Índice de Desenvolvimento Humano – IDH menor que a média dos seus Estados”.

O Programa, criado pela Vale do Rio Doce durante o governo João Figueiredo (1979 a 1985), surgiu com a promessa de proporcionar à região diversas oportunidades, desde projetos de industrialização do minério extraído, até beneficiamentos para a agroindústria e o reflorestamento. Contudo, 30 anos depois de sua implantação, “muito disso ficou no papel. (...) No chão de nossas regiões ficaram os enormes buracos das minas da Serra Norte; no coração da Floresta Nacional de Carajás, a ferrovia de 900 Km entre Parauapebas (PA) e o porto de São Luís do Maranhão (para uso exclusivo da Vale), com um fluxo que hoje chega a escoar mais de 100 milhões de toneladas de minério de ferro por ano”, informa. (Justiça nos Trilhos, 25/04/2014, disponível em: <http://justicanostrilhos.org/2014/04/25/um-segundo-programa-grande-carajas/>, acessado em 26/10/2017)

No rol de problemas e violações registrados até o presente são registrados despejos e conflitos agrários, problemas sociais como violência, homicídios e exploração sexual de crianças e adolescentes, dentre outras violações de direitos humanos, as quais tem sido denunciadas sistematicamente (Faustino e Fabrina 2013).

5 Para uma análise do Projeto Ferro Carajás (PFC) e do Programa Grande Carajás (PGC) e as relações da então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Funai, ver Rizzo de Oliveira, 2004. O trabalho de Rizzo de Oliveira aborda, precisamente: “(...) processos de ruptura e práticas indigenistas associados à sua implementação, através da mobilização de comunidades indígenas, agentes tutelares e pesquisadores no campo indigenista regional” (p. 135).

Tudo isto promoveu o reconhecimento da Vale S.A. como um das empresas com pior atuação socioambiental do mundo, recebendo, em 2012:

“(...) o prêmio Public Eye, conhecido como o ‘Nobel’ da vergonha corporativa mundial, por estar envolvida em casos de ameaças, espionagem, violações de direitos humanos, poluição e péssimas condições de trabalho e remuneração.” [disponível em: <http://www.greenpeace.org/brasil/pt/Noticias/Nao-vale-na-Vale1/>, acessado em 30/06/18).

Ainda assim, no âmbito do atual Plano Nacional de Mineração 2030 (PNM-2030), lançado em maio de 2011, a exploração mineradora na área da Floresta Nacional (FLONA) Carajás é mencionada como exemplo de convivência da atividade mineral com a sustentabilidade ambiental (BRASIL, 2010: 55). Mesmo afirmando que a “intensa atividade antrópica eliminou toda a floresta nativa existente”, o documento aponta que a atividade mineral respeitou a área da FLONA no entorno da mina de ferro. Isto significa restringir a ideia de sustentabilidade ao respeito exclusivo de áreas protegidas para este fim. Um argumento retórico que visa distrair a atenção para os efeitos profundamente desastrosos da expansão espacial do capitalismo promovida pela Vale S.A.

Planos, programas e projetos estatais, como o PNM-2030, revelam como empresas da mineração encontram apoio governamental para conduzir suas atividades. Considerando que este apoio não encontra legitimidade junto à sociedade civil, torna-se importante questionar como as empresas, a exemplo da Vale S.A., tornam legais formas tão agressivas de exploração do trabalho, destruição da natureza e violação de direitos? Não bastasse esse quadro lastimável, a empresa ainda promove a criminalização de atingidos pela EFC, como denuncia a reportagem da Agência Pública de jornalismo investigativo:

Pelo menos 57 ações (somadas as criminais e cíveis) foram identificadas de 2013 até outubro de 2017 – média de 11 por ano.

Nelas, a Vale argumenta que sua “posse está sendo ameaçada”. Na esfera cível, são as ações de interdito proibitório (25 casos) que predominam, ou seja, quando a companhia tenta impedir com antecedência que a EFC seja paralisada, como ocorre usualmente durante os protestos por melhoria de acesso às comunidades em torno da ferrovia e mais segurança nas travessias.

Na sequência, vêm as ações de reintegração de posse (17 casos), e outras ações somam 14 casos.

Em uma das mobilizações do ano passado, uma faixa no povoado de Pedrinhas, em Anajuba, nas proximidades do km 92 da EFC, informava à comunidade que uma interdição estava prevista. O protesto visava pressionar a Vale a construir um viaduto.

Com um pedido liminar, a companhia alegou que “tal fato não poderia ocorrer”. A Vale diz na ação que “a Estrada de Ferro Carajás realiza o transporte de combustível do Porto de Itaqui até as cidades do sul do Maranhão e do Pará” e que a paralisação causaria “prejuízos à economia”. A decisão liminar, concedida em seu favor, estipulou multa de R\$ 50 mil a quem descumprisse a ordem. (Agência Pública, disponível em: <https://apublica.org/2017/11/processados-pela-vale/>, acessado em 24/01/2018)

Para lidar, ainda que de modo limitado, com a questão proposta, elaboramos este artigo com o objetivo de analisar o processo de licenciamento da duplicação da EFC, que transcorreu de 2013 a 2017 gerando a suspensão temporária da licença de instalação (já revertida pela empresa) por causa de irregularidades identificadas durante o processo de licenciamento (Agência Pública, *op. cit.*). Para nossa análise limitada à documentação disponível na Fundação Nacional do Índio (Funai), esperamos apreender como foi viabilizado no âmbito do órgão indigenista o licenciamento dos 559 quilômetros de trilhos da duplicação. Nosso objetivo não é expor a atuação da Funai, mas descrever como a discursividade da empresa se impõe aos processos administrativos, assegurando, desse modo, um quadro semântico normalizador de suas ações (Lamontagne 2012). Trata-se, como veremos, do exercício semântico de um poder estruturante, como o definiu Eric Wolf (2001), sobre o próprio estado que, desse modo, é convertido em “estado empresarial” que acomodará várias experiências de indigenismo empresarial (Baines 1993 e Teófilo da Silva 2010).

Como veremos, o capitalismo imprime sua própria ideologia nas dinâmicas processuais ou burocráticas que passam a reproduzir uma representação do espaço como espaços de exceção, próprio à configuração de situações extremas (ver Bettelheim 1985) para seus habitantes. A região amazônica é mencionada na documentação processual como um universo de objetos a serem extraídos e transformados em mercadoria, até mesmo sua população, étnica e culturalmente diversa, é concebida como coisa a ser administrada, sem considerar que se trata de uma região plena de comunidades de seres, humanos e não-humanos, estreitamente relacionados para assegurar a vida em toda sua diversidade, cujas necessidades precisam ser vistas e reconhecidas dignamente, com seus direitos garantidos e respeitados. Trata-se de um processo que define o espaço apenas como um bem ou propriedade de modo a torná-lo passível de exploração econômica segundo a “lógica”



do “desenvolvimento” como princípio organizador central da civilização humana (ver Escobar 1995).

O que se propõe neste artigo é analisar a expansão espacial do capitalismo na amazônia tal como é discursivamente/publicamente enunciada. Trata-se de apreender a produção semântica de um processo produtivo de territorialização do capitalismo que impõe situações extremas para os povos, comunidades e formas de vida atingidos. Não por outro motivo, será um processo estruturante de reações e resistências por parte dos povos indígenas que vivenciam os efeitos da ampliação da produção, notadamente, os Awá-Guajá, povo indígena tido como “isolado”. Teríamos muito a ganhar, analiticamente, caso fosse possível abranger a resistência de quilombolas, comunidades tradicionais, rurais e urbanas, bem como o ponto de vista dos trabalhadores e trabalhadoras das áreas que abrigam as atividades da Vale S.A., além dos que atuam na própria empresa, mas isto extrapolaria consideravelmente os limites deste artigo.

Como esperamos demonstrar, a expansão espacial do capitalismo na amazônia, em particular a partir do setor de mineração, não seria viável sem a instrumentalização ideológica do estado como promotor de desenvolvimento. É o discurso do desenvolvimento, entendido como discurso hegemônico da classe capitalista global, que se manifesta em processos administrativos de licenciamento, a exemplo do caso da duplicação da EFC, obrigando a Funai, dentre outros órgãos públicos, a exercer o poder tutelar sobre os povos indígenas, subordinando os direitos desses aos termos da empresa. O “discurso do desenvolvimento” expressa, desse modo, a vigência de um regime de dominação interétnica, no qual os povos indígenas são desconsiderados como seres humanos para serem tratados meramente como obstáculos ao desenvolvimento como horizonte ideológico inescapável: “o componente indígena no raio de ação da empresa”. Por este motivo, daremos ênfase aos impactos dessa discursividade sobre a garantia territorial da área destinada aos Awá Guajá para a fundamentação de nossa análise, em especial sobre o Programa Awá criado pela Vale para atender a este povo e que constitui mais um caso de “indigenismo empresarial”.

2. O encapsulamento das terras indígenas pelo neocolonialismo brasileiro

De acordo com a documentação disponível na Funai sobre a instalação da EFC, temos como ponto zero para apreender o poder exercido através do discurso para viabilizar a expansão espacial do capitalismo neste caso, a própria demarcação da Terra Indígena Mãe Maria. Homologada pelo então presidente José Sarney pelo Decreto nº 93.148, de 20 de agosto de 1986, a Terra Indígena Mãe Maria foi demarcada como de posse imemorial do povo indígena Parakateyê ou Gavião. É a partir da constituição do território indígena que se enunciam faixas territoriais paralelas à linha de transmissão da Eletronorte e da EFC, denominadas *faixa de domínio*, que são propostas com o intuito de excluir as áreas assim designadas das negociações pelos direitos violados. Essas exclusões estão especificadas nos decretos nº 80.100, de 8 de agosto de 1977, e nº 91.078, de 12 de março de 1985. Do mesmo modo, excluiu-se a faixa da Rodovia BR - 22, que corta a Terra Indígena Mãe Maria numa extensão de 20,8 km, com 80 m de largura. As *faixas de domínio* não possuem qualquer existência física ou base jurídica para sua constituição. Foram criadas para designar, ficticiamente, extensões imaginadas ao lado das linhas de transmissão e de ferro. Uma vez inventadas nos anos 80, voltaram a ser evocadas pela empresa mais de vinte anos depois em reuniões com as lideranças indígenas e nos processos legais, produzindo o duplo efeito desejado de abrir caminho para as obras de duplicação e eximir a empresa da responsabilidade com relação à violação dos direitos dos povos indígenas e do restante da população atingida.

É sob a eficácia retórica das *faixas de domínio* que tem se viabilizado a duplicação da EFC e os Gavião, em suas inúmeras manifestações, lembram que essa categoria foi inventada antes dos decretos presidenciais, na época da ditadura. Eles não admitem que sua terra seja cortada por uma alegada *faixa de domínio* que consiste em uma figura de linguagem e não em algo concreto. Estranham a expressão e a criticam por suas óbvias conotações colonialistas. Os Gavião não estão equivocados, é pelas bordas que se tem promovido o encapsulamento das terras indígenas na região. Quer dizer, inventadas como espaços exteriores às terras indígenas, as *faixas de domínio* passaram a funcionar ilocucionariamente para dobrar a resistência indígena, indigenista e ambientalista nas reuniões interétnicas e lograr a violação legal das terras indígenas.

Por exigência do Banco Mundial, uma das entidades paraestatais do capitalismo global e financiadora da duplicação da EFC ao lado do Banco Nacional de

Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), desenvolveram-se iniciativas de regularização das terras dos povos indígenas para tornar mais precisos os limites destas áreas e das *faixas de domínio*, assim como *Acordos de Cooperação* para financiar o início de atividades produtivas que promovessem a autonomia das aldeias, assim como investimentos nas áreas social e ambiental. Esses acordos foram renovados e novos foram fundados pela empresa com as lideranças indígenas como meio de coerção para que eles se vissem constrangidos a tomar decisões favoráveis à empresa como, por exemplo, autorizar estudos e entrada de pesquisadores ligados à empresa, mesmo quando as lideranças indígenas afirmam que o processo não está ocorrendo de maneira adequada. Nesse mesmo contexto, o direito à consulta prévia e informada não tem sido levado em consideração, onde o nivelamento da compreensão dos indígenas sobre os procedimentos burocráticos somente tem sido alcançado com o auxílio de antropólogos e profissionais que expliquem para eles sobre os trâmites do licenciamento.

Estas são algumas informações preliminares que visam auxiliar o entendimento de como o processo de duplicação da EFC se apoia discursivamente em categorias *ad hoc* para manipular o processo administrativo e assim obter autorizações para levar adiante a duplicação. É neste momento que o processo, que tramita em diferentes órgãos do Executivo e do Judiciário, passa a tramitar também na Funai como órgão oficial de representação e defesa dos direitos dos povos indígenas. Nesse sentido, para se compreender o poder do discurso na tentativa de definição da situação pela empresa, cabe citar novamente o Padre Dario (*op. cit.*) quando afirma sobre a duplicação que:

A Vale disfarçou, chamando-o de “expansão”, “capacitação logística” ou alegando que se trata de ajustes estruturais a alguns segmentos da ferrovia. Na prática, está sendo aberta uma nova mina, construída uma segunda ferrovia e ampliado o porto com a instalação de um píer totalmente novo. (Justiça nos Trilhos, 25/04/2014, disponível em: <http://justicanostrilhos.org/2014/04/25/um-segundo-programa-grande-carajas/>, acessado em 26/10/2017)

Para ele, trata-se de um projeto ilegal porque: “não foi realizado um adequado Estudo de Impacto Ambiental e não foram realizadas audiências públicas nas comunidades atingidas como prevê a Lei.” E acrescenta: “Em poucos anos, até 2017, a Vale pretende chegar a escoar 230 milhões de toneladas de minério de ferro, mais que o dobro de hoje.” (*idem*)

Neste contexto, ao invés de ser uma exigência legal que visa impedir ou reduzir a termos aceitáveis os impactos destrutivos de empreendimentos capitalistas sobre o ambiente, o processo de licenciamento ambiental é violado semanticamente pelo poder econômico para viabilizar as obras ao mesmo tempo em que assegura sua licenciosidade. De acordo com a resolução que o regula, o licenciamento ambiental consiste em um procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.⁶

Na ocasião da construção da ferrovia, entre os anos 1982 e 1985, não existia, como já foi dito, legislação referente ao licenciamento ambiental. Diante da ferrovia já construída e visando, neste segundo momento, sua duplicação, a Vale S.A. tenta contornar as obrigações provenientes do licenciamento valendo-se dos mesmos artifícios retóricos dos anos 80 do século passado. Ou seja, procura contornar a lei através de práticas discursivas juridicamente acionadas e que visam fragmentar o processo de licenciamento e criar “áreas” imaginárias sobre as quais os impactos seriam minimizados. Foi assim que obteve do Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais e Renováveis (Ibama) a Licença de Instalação, porém sem considerar a necessária Licença Operação e sem contemplar o “Componente Indígena”. Alguns anos depois, a Funai tomou conhecimento do ocorrido e se manifestou, solicitando informações. Ao longo de todo o processo a Vale enviou informações superficiais e incompletas e a Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental (CGLIC) do órgão se manifestou pedindo informações qualificadas.

Simultaneamente, a Vale solicitou as licenças ao Ibama que possui mapas georeferenciados com locações, trechos incidentes, denominação das obras e responsáveis. O licenciamento não poderia ocorrer sem contemplar o “componente indígena” como são referidos os povos e terras indígenas na região em acordo com a terminologia legal.

O vai-e-vem de documentos no processo de licenciamento disponível no órgão indigenista a partir deste momento (ofícios, memorandos, notas técnicas,

⁶ Ver fonte: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>, acessado em 30/06/18.

informações, dados, atas de reuniões, planilhas etc.) avolumam o processo tornando-o longo, detalhado, cheio de avanços, interrupções, mudanças de decisão, acordos e orçamentos. Negociações são reiniciadas com a entrada e saída de atores, obrigados a se atualizar, sempre de forma incompleta, sobre um processo sem fim enquanto a duplicação, no terreno, vai sendo palmo a palmo construída nos interstícios dos processos administrativos. O que se deve destacar em meio a esta movimentação é a construção discursiva pela empresa de que o impacto do empreendimento estaria limitado a um raio de poucos quilômetros a sua volta, i.e., uma atualização da *faixa de domínio*.

Entretanto, um empreendimento não existe isoladamente, precisa ser mantido, alimentado, energizado, e está necessariamente vinculado a outros. A Hidrelétrica de Tucuruí, por exemplo, foi construída para alimentar o complexo extrativista minerador. Por um efeito dominó, um empreendimento convida outras parafernalias industriais que se associam a ele para garantir seu funcionamento o que segue uma lógica expansiva e relacional ou interdependente configurando um parque ou zona industrial, que é a infraestrutura física do modo de produção capitalista em questão. A zona industrial imprime no espaço a lógica das relações sociais que são necessárias à construção, manutenção e funcionamento de qualquer dos produtos, instalações e aparatos tecnológicos que sustentam o empreendimento⁷. Portanto, a área de impacto de uma obra deve ser pensada em relação à “zona”, melhor dito “territorialidade” industrial a qual ela atende regionalmente.

Em segundo lugar, observa-se a discussão jurídica em torno da necessidade ou não de licenciamento ambiental e consideração do “componente indígena” que distrai a atenção dos órgãos competentes para o saque em curso na região enquanto se promove as obras nos intervalos administrativos do processo criados por argumentos retóricos *ad hoc*. Transportados pela rodovia, os recursos naturais são carregados todos em grande escala, nenhum deles é produzido pelos povos indígenas, e nenhum deles os beneficia direta ou indiretamente, pelo contrário, são produtos que derivam de lugares que queimam, desmatam a floresta e ameaçam a integridade das terras

⁷ Antes da duplicação contava-se 5.353 vagões e 100 locomotivas, envolvendo a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), Ferrovia Norte Sul, Terminal Marítimo Ponta da Madeira - São Luís, Porto de Itaqui-São Luís, uma malha com estrutura logística, soluções intermodais = 2 ferrovias, 8 portos, serviços de navegação costeira, armazéns. A malha ferroviária transporta nesta zona industrial: minério de ferro, manganês, madeira, cimento, bebidas, veículos, fertilizantes, combustíveis, produtos siderúrgicos e agrícolas (em especial, soja) num volume crescente ao longo dos anos.

indígenas. Na verdade, a região é impactada por cada uma das atividades relacionadas a cada um dos produtos transportados pelas ferrovias e rodovias no todo, donde a preocupação com a duplicação e seus impactos num raio de 5 km torna-se uma discussão diversionista.

O alcance dos impactos da ferrovia no interior da territorialidade industrial mineradora, superam o raio de 5 km por sua reação em cadeia. Não há impactos isolados, todos os empreendimentos atuam em sinergia⁸ com as estruturas tecnocráticas territoriais que são impostas, partindo de um interesse geopolítico específico, passando por suas esferas de influência, nacionais e regionais, até sua inscrição implacável na escala local, infringindo sua lógica socioeconômica e política no funcionamento do espaço.

A princípio, debater a extensão de 5 km para avaliar os impactos de um empreendimento parece de pouca importância se considerado o impacto em toda uma região capturada espacialmente pelo capitalismo para instalação de uma territorialidade industrial, que vem se ampliando nos últimos 25 anos. Entretanto, observa-se que é no debate de questões menores e pontuais que se ganha tempo para produzir materialmente a duplicação da EFC ao passo que se produz o acúmulo de capital devidamente contabilizado como “lucro”, “recolhimento de impostos” e “crescimento econômico” benéfico para o país. Olvida-se que se trata de uma obra do Programa Carajás, que se refere ao maior empreendimento de mineração da história, o mais dispendioso, o Projeto Ferro Carajás S11D, produtor de ferro gusa, que até 2020 almeja produzir 230 Mtpa (toneladas métricas por ano).

A empresa Vale S.A, gaba-se de reduzir em 70% o consumo de diesel, mas não menciona o fato de que seu complexo seja responsável pelo desmatamento vertiginoso das florestas do Pará e do Maranhão.⁹ É uma das regiões com o mais alto índice de desmatamento do país. Uma parte importante dessa madeira vai para as

⁸ Por sinergia de empreendimentos nos referimos a: BR 230/PA, BR 153/PA, BR 222/PA, linhas de transmissão de energia da Eletronorte, cabos de fibra ótica da Vivo Telefonía Móvel e Suzano Celulose. Além destas, ALPA, as minas N4, N5, S11D, Mineração Onça Puma, que impactam a Terra Indígena Xikrin do Cateté e Kayapó. Também deve-se incluir na sinergia a abertura de novas minas, novo ramal ferroviário do Sistema Norte e o Projeto de Mineração Bahia que é o mesmo Projeto Alemão da Vale para o qual obtiveram licença por distar 16 km, mas suspenderam por problemas financeiros, o Projeto de Ligação PA - 160, PA - 279 entre Água Azul do Norte - Canaã dos Carajás (ver Termo de Cooperação Técnica financeira n 001/2016 Vale e Governo do Pará para incremento da infraestrutura de transporte 117 km de estrada).

⁹ Ver fontes: <http://www.funai.gov.br/index.php/comunicacao/noticias/2914-terras-indigenas-apresentam-o-menor-indice-de-desmatamento-na-amazonia-legal> , acessado em 30/06/18 e <http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2015/10/em-26-anos-maranhao-destruiu-241-mil-km-de-floresta-amazonica.html>, acessado em 30/06/18.

carvoarias que alimentam o empreendimento. Alega-se que a duplicação vai empregar muitas pessoas para sua implantação, mas a quantidade definitiva de empregos se reduz pela metade na sua fase de operação.

Diante de um embate desigual no âmbito administrativo, no qual a Vale S.A. entra com um número desproporcional de técnicos, especialistas e advogados se comparado ao número de funcionários disponíveis nos órgãos estatais para fazer frente às investidas legais e discursivas da empresa, a Funai, por exemplo, se mostra impotente para se opor à duplicação, vendo-se obrigada a atuar como “mitigadora de impactos”. É nesse sentido que se deve compreender a instalação da Frente de Proteção Etnoambiental, que trabalha na proteção territorial dos Awá Guajá, criada em 2011. A área de referência do Igarapé Mão de Onça (de importância histórica e cosmológica para os Awá Guajá) já foi devastada por madeireiros. O Maranhão é um dos maiores produtores de madeira beneficiada, carvão vegetal e lenha da região nordeste. Até poucos anos atrás haviam 180 serrarias ilegais em Alto Turiaçú, Carú, Awá que exercem uma grande pressão, extração de 85.476 toneladas. A Terra Indígena Awá foi o território com maior perda absoluta de florestas entre 2009 e 2011. O desmatamento alcançou a média de 30 km² ao ano, o que representa 36 mil hectares, facilmente ampliados para 90 mil hectares se considerada a faixa de proteção/aviventação de 10 km que demarca a terra indígena. Este caso registra a maior taxa de desmatamento da Amazônia Legal em 2009.

O diretor-presidente da Vale S.A., Murilo Ferreira afirma, por outro lado:

Para mim, ver S11D concluído é muito mais do que estar diante (*sic*) de um novo marco na indústria da mineração. Para além de um empreendimento que agrega tecnologia de ponta, baixo custo e alta produtividade, S11D expressa a capacidade de realizar da Vale. (ver: <http://www.vale.com/brasil/PT/initiatives/innovation/s11d/Paginas/testimonials.aspx>, acessado em 30/06/18)

Pelo exposto e analisado anteriormente, pode-se depreender que a “capacidade de realizar” enseja um eufemismo para a “capacidade de colonizar”. A conotação colonizadora e conquistadora em suas palavras, indica a importância do simbolismo de dominação territorial na imagem e no poder da empresa. Essa “capacidade de realização” significa que o complexo é antes um projeto de dominação, só depois está a marca histórica e a eficácia econômica. Serra dos Carajás, onde está o complexo, fica no sudoeste do Pará, mas os desdobramentos de seus dispositivos territoriais tecnocráticos passam pela EFC em toda sua longitude até o porto em São

Luís, afetando comunidades quilombolas, além de 6 terras indígenas: Mãe Maria, Carú, Rio Pindaré, Awá, Alto Turiaçú e Arariboia.

Ainda que as atividades da empresa atendam a interesses privados, é comum que aleguem interesses nacionais, para aproveitar uma brecha na legislação. No artigo 20 do Estatuto do Índio de 1973, que prevê a intervenção em terras indígenas, por: imposição da segurança nacional; para a realização de obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional; e para a exploração de riquezas do subsolo de relevante interesse para a segurança e o desenvolvimento nacional; a Vale S.A. vincula a mineração ao interesse nacional. Entretanto, ao afirmar que o desenvolvimento da Vale S.A. é de interesse nacional o conceito de “nação” passa a ser relativizado em favor dos interesses da empresa-estado.

A relação da empresa com órgãos estatais e povos indígenas traz para cada um desses atores um conjunto ideológico de representações do ambiente como recursos naturais e dos habitantes da região como contrários ao desenvolvimento. Isso gera um quadro ideológico subordinador, no qual os povos indígenas que resistem à violação dos seus direitos veem-se crescentemente ameaçados em sua autonomia cultural e territorial, enquanto os demais povos e comunidades que capitulam diante de *acordos de cooperação*, *termos de compromisso* ou *termos aditivos*, para obterem um mínimo de compensação, projetos e dinheiro em espécie por parte da empresa, acabam por viabilizar a continuidade da expansão espacial do capitalismo através de relações com claro teor clientelístico.

Veremos a seguir como a empresa visa manipular esta situação imposta por ela aos “atingidos” pela duplicação resignificando-a como “dádiva” clientelista, onde dever ser reparação à dívida moral, ambiental e histórica contraída. Na verdade, assegurar um fluxo contínuo de compensações financeiras, equipamentos etc. tem sido o máximo que os indígenas tem alcançado sob as circunstâncias do processo de licenciamento aqui analisado. A Funai trabalha para assegurar um mínimo de qualidade e respeito na implementação dos acordos com os povos indígenas, mas os impactos discursivos (Lamontagne 2012) promovidos no âmbito do processo geram efeitos mais vastos e profundos no campo interétnico o que analisaremos a seguir.

3. Resistência indígena e perspectivas de autonomia sob a hegemonização do capital: A situação Awá Guajá

Como procuramos descrever acima, o discurso hegemônico que visa legalizar/regulamentar a expansão espacial do capitalismo parte de uma ideologia de desenvolvimento que se assume como “verdade financeira” que gera “valores para a sociedade”. No caso específico da EFC e sua duplicação, vemos que este discurso publicitário da empresa ampara-se na fragmentação jurídica do processo de licenciamento segundo manipulações retóricas que impõem como “fato consumado” o empreendimento, reduzindo seus impactos a pequenos trechos que não permitem analisar a destruição sinergicamente. A empresa aciona um jogo de linguagem financeiro para tornar também rigorosos e válidos os cálculos de áreas, indenizações e projeções negociadas diante da necessidade de respeitar os direitos dos povos indígenas e demais comunidades tradicionais e habitantes da região. Entretanto, o mesmo argumento é retoricamente manipulado no sentido inverso, i.e., no sentido de afirmar a impossibilidade de analisar os efeitos do empreendimento como um todo. Na verdade, pode-se afirmar que o licenciamento das obras de duplicação tem sido feito de forma fragmentada de modo a inviabilizar as análises dos impactos sinérgicos, acumulativos e indiretos.

No mesmo sentido, outra vantagem obtida com a fragmentação do licenciamento é a divisão e fracionamento dos povos e comunidades que estiveram resistindo para exigir a garantia a seus direitos. Nesse sentido, conforme documentação analisada, o ofício nº 1101/2011/DPDS-FUNAI-MJ, informou ao IBAMA que a Funai não tinha óbices para emissão de Licença de Instalação, desde que fossem excluídos os trechos contíguos às terras indígenas afetadas, podendo-se proceder a instalação da segunda linha nas áreas contíguas às terras indígenas somente após a aprovação do PBA para o “componente indígena”.

Apesar de tudo a Funai exige que o Plano Básico Ambiental desenvolva medidas mitigadoras que tragam qualidade de vida aos povos afetados e que respeitem seu modo de vida. Esta preocupação mitigadora expressa a partir de “acordos de cooperação” é aproveitada pela propaganda da empresa para transformar o que é, inicialmente, o enfrentamento e resistência dos povos indígenas e a mediação do Ministério Público e da Funai em “dávivas” diretas aos indígenas com vistas a constituir “cases” que seduzam a opinião pública a serem complacentes com empresa e seus métodos (ver: <http://msiainforma.org/duplicacao-da-ferrovia-de-carajas-suspensa-por-impactos-indigenas/>, acessado em 30/06/18 e

<http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/relatorio-de-sustentabilidade-2017/Paginas/default.aspx> , acessado em 30/06/18).

A situação dos Awá Guajá, entretanto, contradiz explicitamente esta manipulação retórica e prática clientelista da empresa, constituindo-se no território mais diretamente ameaçado pelas ações da duplicação da EFC. As aldeias Awá e Tiracambú são as que estão cerca de 2 km da ferrovia. Além do barulho do trem que espanta a caça e causa medo às crianças:

“(...) os Awá-Guajá convivem com desmatamento e a exploração ilegal de madeira no território invadido pela chegada de migrantes atraídos pelos grandes empreendimentos econômicos na região.” (fonte: <https://www.revistaforum.com.br/para-os-awa-guaja-trem-da-vale-e-o-barulho-do-terror/>, acessado em 30/06/18)

A precariedade da assistência indigenista com a riqueza da empresa é outro aspecto a ser destacado. A separação entre a Terra Indígena Carú no Vale do Pindaré e os povoados é o Rio Pindaré, de fácil ultrapassagem. A sede do posto indígena estava prestes a desabar. Há uma casa do Conselho Indigenista Missionário (CIMI), que apoia politicamente os indígenas. Estes, se queixam da falta de suprimento de mercadorias após a reestruturação do órgão em contexto de lucros vertiginosos da empresa.

A Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato (CGIIRC/Funai) atua a favor da revisão de limites da área de incidência do empreendimento, entendendo que o impacto é dado em todo o território que os Awá-Guajá tradicionalmente ocupam, não só aquele próximo à ferrovia. Por outro lado, considera que a duplicação junto com o passivo ambiental gera um impacto aos Awá-Guajá, cuja recusa¹⁰ à duplicação deveria ter sido considerada na definição da viabilidade do empreendimento.

Ainda assim, a CGIIRC elaborou parecer técnico concordando com os termos de referência com algumas ressalvas. As ações deveriam ser elaboradas pela Frente de Proteção Etnoambiental Awá-Guajá e a Terra Indígena Amananyá deveria ser considerada na área de abrangência dos impactos, pois existem povos indígenas isolados e de recente contato nas terras indígenas Carú, Awá, Alto Turiaçú e Araribóia. Argumenta-se que os isolados são mais vulneráveis e a mitigação deve levar em consideração uma região mais ampla que compõe diversas terras indígenas onde habitam esses povos. A ferrovia passa por diversas terras onde há referências

¹⁰ A documentação consultada é explícita em afirmar que os indígenas da etnia Awá-Guajá são radicalmente contra a duplicação da EFC.



confirmadas ou em estudo de povos isolados. Os impactos conhecidos levantados são: afastamento da caça pelo barulho, estação ferroviária Alça-Grande que implicou no estabelecimento do povoado de Auzilândia, próximo à aldeia Tiracambú com a propagação de doenças infectocontagiosas, aumento de procura por bens da cultura da sociedade majoritária, intensificação das invasões e ocupações ilegais, aumento da caça e pesca ilegais, aumento da extração de madeira ilegal, poluição do rio Pindaré pela passagem do trem dispersando pó de minério de ferro. Por esses motivos a CGIIRC entendeu que o estudo do “componente indígena” deve ser multiterritorial e compreendendo os povos indígenas Awá-Guajá, Guajajara, Xikrin, Gavião, Assurini, Parakanã, Suruí-Aikewar, Parkatêjê, Kyikatêjê, Akrätikatêjê, Atikum e isolados. Sem a consideração da vontade e perspectivas de vida, segundo seus usos, costumes e tradições, o direito à autodeterminação e a autonomia destes povos continuará a ser sistematicamente violado. Isto será particularmente lesivo como veremos a seguir, a título de conclusão, para o caso Awá-Guajá e o Programa Awá, criado em 1984 pela Vale como uma de suas ações de indigenismo empresarial. Como veremos, o Programa pode ser interpretado como um efeito do encapsulamento ideológico do poder discursivo da empresa acionado para assegurar a expansão espacial do capitalismo.

Os Awá-Guajá são um conjunto de povos caçadores e coletores mais conhecidos na literatura etnológica como Guajá. Apesar de não poderem ser considerados consensualmente e estritamente como um povo único, em vista de sua histórica dispersão, a grosso modo compartilham a mesma cultura, modo de vida e falam a mesma língua (com pequenas diferenças de pronúncia). Assim como muitos outros (Parakanã, Asuriní do Xingú, Ka'apor, Avá-Canoeiro), autodenominam-se Awá, termo que designa "humanos", "gente", ou "humanos de verdade". Embora o termo não seja um marcador identitário próprio, como costuma ser em muitas denominações étnicas, ele foi assimilado em vista de sua eficácia nos diálogos interétnicos após o contato quando tiveram de viver menos dispersos.

Habitantes das terras firmes do noroeste maranhense, se encontram nas franjas da floresta amazônica. Antes do contato com os brancos optavam por viver em *Wyty-ra* ou *wytyra hamãe*, nas áreas de floresta, para proteger-se dos Tenetahara (Guajajara - inimigos históricos) ou quaisquer outros inimigos *kamará* (outros povos indígenas) ou principalmente *karai* (não-indígenas). Na metade do século XIX viviam perto dos vales dos rios Turiaçú, Capim Pindaré e Gurupi, sua presença é registrada

desde 1853 no relatório do presidente da província do Maranhão. Foram inimigos dos Tenetahara e Kaa'por, com quem disputaram partes do território. Atualmente, vivem nas terras indígenas Alto Turiaçú, onde se encontrava o Posto indígena Guajá, a Aldeia do Cocal; Carú, onde estão as aldeias Awá, Grupo do Iagarapé Timbira ou Grupo do Tabocão, Grupo do Presídio, Aldeia do Tatu, Aldeia Nova e Aldeia Tiracambú. Na Terra Indígena Awá onde está a Aldeia Juriti e na Terra Indígena Araribóia. Assim como no Rebio do Gurupi e o "mosaico" de áreas protegidas do complexo Turiaçú.

Os Awá se organizam tradicionalmente em pequenos grupos locais, compostos por algumas famílias aparentadas, liderados por um homem ou um casal. Dispersos sobre um grande território, locomovendo-se com regularidade. Sua principal atividade cotidiana é a caça, especialistas na captura de primatas arborícolas. A pesca, coleta de mel e frutos são atividades tributárias à caça. Sua ocupação territorial tradicional não é aleatória, ela é marcada por sua principal atividade, que é a caça, um pilar de sua vida social, diferenciando-se de acordo com a estação, e estando marcada em sua cosmologia, geografia e economia. O céu e a mata são domínios pelos quais os Awá guardam grandes interesses, sustentando também sua cosmologia. A movimentação dos grupos se dá, portanto, de acordo com as atividades apropriadas para cada uma dessas estações e a disponibilidade de alimento. Mesmo com as mudanças mais recentes em seu padrão de mobilidade, esta ainda prevalece como característica de sua organização social.

O Programa Awá de 1984, financiado pela Vale do Rio Doce devido à construção da Estrada de Ferro Carajás, representa o início de uma mudança de paradigma na política indigenista destinada a povos isolados e recém-contatados. Neste momento já aparecem críticas que alertavam para a corrupção de chefes de posto que desviavam recursos, para a baixa qualidade da mão-de-obra dedicada e a falta de consideração com os interesses mais urgentes dos indígenas, o que são aspectos compartilhados por outros programas do indigenismo empresarial (ver Baines 1991 e Teófilo da Silva 2005).

O já existente cerco aumentou com a construção da Ferrovia Carajás, que provocou o surgimento de povoados, assentamentos, latifúndios, produtores de carvão e fazendas por meio do processo de grilagem de terras, que era promovido inclusive por um sindicato de trabalhadores rurais. Os pequenos posseiros eram seguidos por grandes agropecuárias. O percentual de terra incidente de um conjunto



de fazendas pertencentes ao mesmo grupo latifundiário é de 89%, da Agropecuária Alto Turiaçu. Como consequência a população dos Guajá se viu reduzida, proliferaram-se os conflitos e epidemias, por outro lado, os grupos se dispersaram, dividindo-se, principalmente, em dois grupos, um na margem esquerda do rio Pindaré e outro na direita. A partir deste momento os contatos violentos começam a se multiplicar. A Funai considera que o fator que mais contribuiu para a grande e contínua redução do povo indígena, assim como o avanço de madeireiros e grileiros foi a demora no processo de demarcação no território dos Awá-Guajá, concluído somente em 2005.

Ainda que a criação da Reserva Florestal do Gurupi em 1961, de domínio federal, contemplasse e tivesse reconhecido o direito de ocupação indígena na área, isso não impediu, por falta de fiscalização, omissão ou impotência (o que os indigenistas se referem como “vazio administrativo”) de diversas instâncias do governo federal (cujos funcionários por muitas vezes se viram intimidados e ameaçados pelos responsáveis pelas invasões), que a área fosse intensamente invadida e “grilada”, com a cumplicidade dos municípios e do estado do Maranhão que concedia títulos, gerava loteamentos (por meio do ITERMA – Instituto de Terras do Maranhão), alegando equivocadamente que se tratavam de “terras devolutas”. Essa reserva é uma das últimas áreas a serem ocupadas por interesses privados no Maranhão, uma das poucas que até então estavam preservadas, sendo *esbulhadas* e *expropriadas* a partir da década de 70. As seguintes tentativas de demarcação das terras sobrepostas à reserva tiveram dificuldade para se consolidar, tendo que reduzir sua área diversas vezes ao deparar-se com a violência dos interesses locais e sofrer com as invasões massivas.

Depois de cinco anos, em 1989, o Programa Awá foi substituído pelo “Sistema de Proteção Awá/Guajá” (SPAG), criado a partir de uma decisão tirada no 1º Encontro de Sertanistas em 1987. O principal objetivo era garantir a escolha de isolamento feita pelos indígenas para não comprometer sua integridade, pois até então não existiam condições de estabelecer o contato sem provocar novas mortes por doenças e fome. Além de oferecer apoio aos recém-contatados. No entanto, o Programa não teve o sucesso esperado devido a problemas de gestão administrativa.

Neste contexto, as invasões seguem como as principais ameaças enfrentadas cotidianamente pelos Awá-Guajá. Entre estas registram-se os posseiros: Pelo menos uma dezena de povoados dentro da Terra Indígena Awá, milhares de famílias. Alguns

vinculados à Agropecuária Alto Turiaçu.¹¹ Os empresários/fazendeiros que produzem roças para comercialização, promovem derrubadas em regime de coivara sob a utilização de trabalho escravo de moradores do município de São João do Caru, também promovem a derrubada de grandes áreas para pastagens e roças, carvoarias ilegais, envolvendo servidão por dívida e muita violência. Os madeireiros que estabeleceram as serrarias de Paragominas, Buriticupu e outros entrepostos se beneficiam de madeira retirada das terras indígenas Awá, Caru e Alto Turiaçu. Incontáveis estradas ilegais para servir a retirada da madeira, podendo chegar a uma centena, com novas estradas sendo construídas a cada mês. Comerciantes, pequenos e grandes fazendeiros, políticos locais e traficantes, dentre outros. As informações são incompletas e difusas, mas o Maranhão é o maior produtor de *cannabis* do país. As terras indígenas são atrativas devido à dificuldade de acesso e falta de fiscalização, contendo dezenas de hectares plantados. A duplicação da EFC se insere e estabelece uma presença pretensamente “civilizatória” sobre esta região, o que mascara o fato da empresa e seus empreendimentos serem a principal responsável pela reterritorialização industrial deste espaço amazônico estruturando as dinâmicas interétnicas e os conflitos socioambientais entre os múltiplos atores, sociedades e povos implicados, ameaçando sobremaneira o futuro territorial dos Awá-Guajá.

4. Considerações finais

Diante das manifestações dos indígenas das Terra Indígena Mãe Maria e Terra Indígena Caru, que denunciam as irregularidades no processo de licenciamento, as falhas nos *acordos de cooperação* e os impactos sociais dos mesmos, a Vale S.A. passou a excluir, sistematicamente, a menção às terras indígenas do processo de licenciamento, para não comprometer as obras. Um dos aspectos mais polêmicos foi o atraso e mesmo a falta de entrega das mercadorias previstas nos *acordos de cooperação*. Com a segmentação do processo de licenciamento, as obras puderam avançar nos trechos mais distantes, fora do raio legal de incidência, e assim avançar com mais facilidade nos trechos próximos às terras indígenas considerando os trechos já construídos como fatos consumados.

O que se pode depreender do exposto neste artigo é que a atualização de

¹¹ Até 2012 haviam mais de 1.000 famílias cadastradas para reassentamento que ocupavam seu território.

categorias discursivas fictícias como “faixas de domínio”, elaboradas nos anos 70 e 80, combinadas a práticas jurídicas de fragmentação do processo de licenciamento e práticas clientelísticas de “doação” de bens e recursos para lideranças indígenas sob condições extremamente adversas, constitui a tática empresarial para operacionalizar a expansão espacial do capitalismo na região. Utilizando-se da ameaça de suspender os *acordos de cooperação*, a Vale S.A. pressiona as comunidades a dar seu consentimento ao empreendimento.

Neste contexto, foi possível perceber o trabalho dos técnicos da Funai, diante da persistente reivindicação dos povos indígenas, exigindo que a empresa contemple no seu Plano Básico Ambiental, programas que tenham incidência na mitigação e compensação do enorme passivo ambiental que transformou violenta e profundamente a topografia da região, atraindo cidades, povoados, madeireiros, carvoeiros, diversos empreendimentos, estradas. A exigência de reconhecimento da dívida ambiental e cultural também tem sido feita alegando os exorbitantes lucros da empresa, única beneficiária da ferrovia. Entretanto, é lamentável reconhecer que tal resistência limita-se a pressionar a empresa a arcar minimamente e por “valores irrisórios” com os danos provocados aos povos indígenas e seus territórios. Isto se deve à dominação total exercida pela “zona industrial” sobre a região.

Nota-se na memória e resistência indígena uma clara tendência à afirmação de sua própria noção de autonomia, com a firme recusa à existência da ferrovia e a distopia por ela criada. Reivindicam sua própria perspectiva sobre os “passivos e impactos”, notadamente diferentes daqueles relacionados nos estudos que subsidiam o processo de licenciamento. A defesa da biodiversidade, noção aprendida da sociedade não-indígena, no espaço colonizado pela expansão espacial do capitalismo promovido pela Vale S.A., tornou-se uma motivação política muito presente nos discursos indígenas e parte de sua autodeterminação como parte desse mesmo “bios” que foi transformado de modo irreversível. Como estabelecer compensações e reparações diante desta estruturação colonizadora do capitalismo dependente sobre territórios indígenas, quilombolas, ribeirinhos, tradicionais etc.? Qual perspectiva de futuro para os Awá-Guajá? A “inclusão” no mundo dos brancos, com acesso a saúde, remédios, educação básica e superior, escolas exclusivas dentro das aldeias, bolsas e demais condições para acessar o ensino superior são reivindicados em um mundo onde estes mesmos bens, serviços e direitos são negados ao conjunto da população

acometido pelo processo de geração dos “valores” de empresas como a Vale S.A.. Os indígenas compreendem o poder estruturante da empresa no contexto político nacional e a força que esta exerce sobre projetos de lei contrários aos direitos indígenas e socioambientais. Os indígenas percebem a continuidade histórica das ações e comportamento atual promovido pela empresa com a memória da experiência colonial secular. É aqui que se dá uma crítica da razão capitalista redutora da diversidade em todos seus aspectos para promover a maximização do lucro pela expansão espacial de um capitalismo selvagem na concepção ocidental do termo.

Dada esta correlação de forças, a Funai responde às reivindicações indígenas de modo tímido. Admite, oficialmente, que a construção da ferrovia ocasionou invasões massivas e a consequente exploração dos recursos da região, atraindo colonos e impondo uma territorialização industrial geradora de conflitos socioambientais trágicos desde a década de 70 por ocasião do Projeto Grande Carajás. Impotente para fazer frente a tamanha investida do capital sobre a floresta como espaço de vida dos povos indígenas, o órgão indigenista limita-se a um papel de “componente indigenista” de um procedimento burocrático e administrativo de licenciamento ambiental subordinado às manipulações discursivas do poder estruturante vertiginosamente global do capitalismo.

Referências bibliográficas

BAINES, Stephen & TEÓFILO DA SILVA, Cristhian. “Antropólogos, Usinas Hidrelétricas e ‘Desenvolvimentalismo’ na América Latina”. Anuário Antropológico 2007/2008. Brasília: Tempo Brasileiro, 2009, pp. 271-297.

BAINES, Stephen. “O território dos Waimiri-Atroari e o indigenismo empresarial”. Série Antropologia 138. Brasília: DAN/UnB, 1993.

BAINES, Stephen. “É a FUNAI que sabe”: A Frente de Atração Waimiri-Atroari. Belém: MPEG/CNPq/SCT/PR, 1991.

BETTELHEIM, Bruno. O coração informado: Autonomia na era da massificação. 2ª edição. Tradução Celina Cardim Cavalcanti. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

BRASIL. Plano Nacional de Mineração 2030: Geologia, mineração e transformação mineral. Brasília: MME/SGM, 2010.

DOS SANTOS, Theotonio. "The Structure of Dependence". The American Economic Review Vol. 60, No. 2, Papers and Proceedings of the Eighty-second Annual Meeting of the American Economic Association (May, 1970), pp. 231-236.

ESCOBAR, Arturo. Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World. Princeton and Oxford: Princeton University Press, 1995.

FAUSTINO, Cristiane & FURTADO, Fabrina. Mineração e violações de direitos: O Projeto Carajás S11D, da Vale S.A. Relatório da missão de investigação e incidência. Açailândia: DHESCA Brasil, 2013.

GARCIA, Uirá Felipe. Karawara: a caça e o mundo dos Awá-Guajá. Dissertação. Universidade de São Paulo, 2010.

LAMONTAGNE, Annie. Impactos discursivos: Conflitos socioambientais e o licenciamento da UHE Estreito. Curitiba: Editora CRV, 2012.

RIZZO DE OLIVEIRA, Adalberto Luiz. "Projeto Carajás, práticas indigenistas e os povos indígenas no Maranhão". Revista Antropológicas, ano 8, volume 15 (2), pp. 135-170, 2004.

SKLAIR, Leslie. The Transnational Capitalist Class. Oxford: Blackwell, 2001.

TEÓFILO DA SILVA, Cristhian. "O regime tutelar na formação do índio: Aspectos da sobrevivência e da sociabilidade dos Avá-Canoeiro sob um programa do indigenismo empresarial". Anuário Antropológico 2009. Brasília, 2010, pp. 155-181.

TEÓFILO DA SILVA, Cristhian. Cativando maíra: A sobrevivência dos índios Avá-Canoeiro no Alto rio Tocantins. Goiânia: PUC/GO; SP: Annablume, 2005.

WOLF, Eric. Pathways of Power. Berkeley: University of California Press, 2001.

Referências documentais

Informação Técnica nº 245/2014/COTRAM/CLIC/DPDS/FUNAI-MJ.

Processo FUNAI/BSB/0054/1986 (4 volumes).

Processo MJ/3718/93 FUNAI/BSB/3869/77.

Processo FUNAI/BSB/4023/88.

Processo FUNAI/BSB/2466/91.

Processo 02001.007241/2004-37.



A Expansão Espacial do Capitalismo na Amazônia Brasileira: O caso da duplicação da Estrada de Ferro Carajás e o futuro territorial dos Awá-Guajá

Resumo

Este artigo parte do pressuposto de que o capitalismo se constitui como uma potente força colonizadora, extrapolando constrangimentos nacionais ou “internos” para seu desenvolvimento e corrompendo mecanismos ou instrumentos legais e institucionais para sua contenção. Será analisado o caso de duplicação da Estrada de Ferro Carajás através da documentação de licenciamento ambiental disponível na Fundação Nacional do Índio. Espera-se demonstrar como são utilizados artifícios retóricos para produzir a fragmentação do processo e viabilizar o empreendimento com efeitos lesivos e irreversíveis para os povos indígenas, afetando suas perspectivas de sobrevivência e reduzindo sua autonomia política a uma relação clientelística com a empresa.

Palavras-chave: Povos Indígenas Isolados, Política Indigenista, Estrada de Ferro Carajás, Awá-Guajá

The Spatial Expansion of Capitalism in the Brazilian Amazon: The case of the duplication of the Carajás Railroad and the territorial future of the Awá-Guajá

Abstract

This article starts from the assumption that capitalism is constituted as a powerful colonizing force, extrapolating national or "internal" limitations for its development and corrupting legal and institutional mechanisms for its containment. The case of the duplication of the Carajás Railroad will be analyzed through the documentation of environmental licensing available in the Indian National Foundation of Brazil. We wish to demonstrate how rhetorical artifices are used to produce the fragmentation of the process and consequently to render the duplication of the railroad and its effects possible. This fragmentation is responsible for irreversible damages to the territory of Indigenous Peoples, affecting their prospects of survival and reducing their political autonomy to a clientelistic relationship with the company.

Keywords: Isolated Indigenous Peoples, Ethnic Politics, Carajás Railway, Awa-Guaja

La Expansión Espacial del Capitalismo en la Amazonia Brasileña: El caso de la duplicación del Ferrocarril Carajás y el futuro territorial de los Awá-Guajá

Resumen

Este artículo parte del supuesto de que el capitalismo se constituye como una potente fuerza colonizadora, extrapolando las limitaciones nacionales o "internas" para su desarrollo y corrompiendo mecanismos o instrumentos legales e institucionales para su contención. Se analizará el caso de duplicación del Ferrocarril Carajás a través de la documentación de licenciamiento ambiental disponible en la Fundación Nacional del Indio. Se espera demostrar cómo se utilizan artificios retóricos para producir la fragmentación del proceso y viabilizar el emprendimiento con efectos perjudiciales e irreversibles para los pueblos indígenas, afectando sus perspectivas de supervivencia y reduciendo su autonomía política a una relación clientelística con la empresa.

Palabras clave: Pueblos indígenas aislados, Política étnica, Carretera de Hierro Carajás, Awa-Guajá