



Boletim 244 WRM

Movimento Mundial pelas Florestas Tropicais
Junho / Julho 2019

Cimentando desmatamento: infraestrutura a serviço das grandes empresas e do capital



Nossa Opinião: Infraestrutura e extração: desmatamento ao máximo.....	2
Cada vez mais infraestrutura extrema.....	4
Hidrovia Amazônica no Peru : contra os rios que caminham.....	8
Indonésia : a verdade sombria por trás da energia geotérmica: uma enganosa narrativa sobre “energia limpa”.....	11
Mulheres em pé combatendo fábrica de papel da Suzano no Maranhão, Brasil	15
Infraestrutura para indústrias extrativas e lucros empresariais. Mas e as necessidades da comunidade?.....	19
O Uruguai se endivida com infraestrutura milionária a serviço de uma multinacional da celulose.....	24
Infraestrutura de e para comunidades florestais: a microusinha em Long Liam, Sarawak	29
Brasil: A luta dos Povos Xingua na Amazônia	32

RECOMENDADOS

China : Moradores de vilarejos processam uma madeireira e um governo local por secar suas fontes de água.....	36
Amazônia : rodovias e estradas são eixos do desmatamento.....	36
Energia limpa? Hidrelétricas que destroem na Guatemala	36
Como os ricos e poderosos sequestram as vitórias da resistência.....	37
Deslocamentos causados por barragens na Malásia : uma perspectiva de gênero.....	37
Boletim do WRM “Vozes Vindas do Chão: Comunidades em Movimento e Estratégias de Resistência” em suaíli.....	37

Este Boletim tem artigos escritos pelas seguintes organizações e indivíduos: Nicholas Hildyard da The Corner House, Reino Unido; Leonardo Tello Imaina da Rádio Ucamará, Loreto, Peru; Wendra Rona Putra da LBH Padang (Assistência Jurídica Pandang), Indonésia; Rosalva Gomes do Movimento Interestadual das Quebradeiras de Coco Babaçu, Brasil; Bryan Anderson, ativista de Long Liam, Malásia; o Movimento Xingu Vivo para Sempre, Brasil; e membros do Secretariado Internacional do WRM.

Cimentando desmatamento: infraestrutura a serviço das grandes empresas e do capital

Nossa Opinião:

Infraestrutura e extração: desmatamento ao máximo



Paraue Nacional Yasuní. Equador. Foto: Karla Gachet

Com o crescente domínio de impérios coloniais – e posteriormente, pós-coloniais – sobre terras e povos do Sul Global para a extração de “recursos”, **um dos principais obstáculos e desafios tem sido o transporte**. Isto é, como levar minérios, borracha, banana, algodão, madeira ou petróleo, de forma barata, do local de extração para os centros industriais, principalmente no Norte Global, onde esses “recursos” são processados para depois ser transportados novamente até os consumidores como produtos finais.

Atualmente, isso é resolvido com **obras de infraestrutura cada vez mais amplas e invasivas**. Até mesmo projetos que às vezes são considerados, eles próprios, como infraestrutura, como as usinas hidrelétricas, precisam de uma rede de infraestrutura para acessar a zona de construção e transportar a mercadoria (energia), na maioria das vezes, até outras indústrias extrativas ou grandes centros urbanos.

A grande expansão das redes de infraestrutura é fomentada pela economia de superprodução e consumo predominante, que se amplia cada vez mais, intensificando desigualdades e discriminações históricas. Em outras palavras, cada vez mais florestas e territórios comunitários são destruídos para facilitar o transporte rápido de mercadorias. Mais e mais comunidades são despojadas de suas florestas e meios de subsistência – quase sempre de maneira muito violenta – e, ao mesmo tempo, aumenta a opressão das pessoas com trabalhos baseados na exploração.

Portanto, **é impossível pensar em extração sem pensar em uma vasta rede de infraestrutura complementar e, portanto, em desmatamento e destruição ainda mais amplos**, quase sempre mencionada nos estudos oficiais de impacto ambiental. Por exemplo, um estudo confirma que, desde 2005, o desmatamento total facilitado pelas atividades de mineração na Amazônia brasileira foi 12 vezes maior do que o que ocorreu dentro das concessões de mineração. Isso se deve, entre outros fatores, à construção de infraestrutura (estradas, ferrovias, portos, etc.), à expansão urbana para atender à força de



trabalho crescente e ao desenvolvimento de cadeias de produção associadas, como o carvão para a fabricação de ferro e aço. (1)

A abertura de estradas e outras vias de acesso também facilita a expansão da fronteira agroindustrial e outras ameaças às florestas, como a extração ilegal de madeira ou a mineração artesanal. Em outras palavras, **a infraestrutura não apenas é uma causa direta do desmatamento, mas também facilita a entrada de outras indústrias nas florestas**. Por exemplo, o “bloqueio de estradas”, uma estratégia frequentemente empregada por povos que resistem à entrada de alguma indústria em suas terras, demonstra **a interconexão e a dependência direta entre extração e infraestrutura**. Porém, esses povos costumam enfrentar, por um lado, a criminalização e a violência e, por outro, uma forte propaganda por parte de Estados e grandes empresas, que os estigmatiza como sendo “contrários ao desenvolvimento”. No entanto, esse mal chamado “desenvolvimento” quase sempre se traduz em megaprojetos de extração e infraestrutura, que destroem territórios e florestas para o benefício de elites e empresas globais.

O geógrafo marxista David Harvey explica (2) como vários governos – por exemplo, França, Grã-Bretanha e Estados Unidos – optaram por **investir precisamente em infraestrutura, quando enfrentavam as profundas crises econômicas do capitalismo moderno**. Com vários programas de urbanização e promoção de obras, o desemprego gerado por essas crises foi assimilado e se canalizou o problema do excesso de acumulação (ou seja, quando não há incentivos para que o capital seja reinvestido).

Durante a recente crise financeira de 2007-2008, o governo da China, que teve sua economia profundamente afetada, criou o maior programa nacional de infraestrutura. Harvey diz que foram construídas novas cidades, estradas e ferrovias de alta velocidade, conectando diretamente os mercados do sul e do norte do país, assim como o litoral e o interior. Os países que forneceram as matérias-primas necessárias para que a China executasse esse plano, entre os quais estão muitos da América Latina, conseguiram que suas economias sobrevivessem após essa crise. Mas essa estratégia de urbanização rápida teve um alto custo. A dívida chinesa disparou e, desde 2014, a maioria dos países latino-americanos aprofundou seus problemas econômicos. Para resolver esse excesso de acumulação de capital e força de trabalho, a China vem investindo pesadamente, desde 2014, em projetos de infraestrutura na África, na Ásia e na América Latina, oferecendo aço e cimento a custos muito baixos. Aliás, muitos dos projetos com capital chinês no Sul Global já são foco de conflitos, devastação ambiental e resistência por parte das comunidades afetadas. (3)

Está claro que essa expansão contínua de extração e infraestrutura – motor da economia capitalista – deve parar. A ideia de conectar geografias regionais e internacionais com grandes projetos de infraestrutura se traduz em mais exploração e devastação de territórios, florestas e povos.

Nesse cenário, é vital **apoiar as diversas resistências** que as pessoas desenvolvem para defender seus territórios e florestas. Nesse sentido, um dos desafios pode ser obter **maior interconexão** entre movimentos, comunidades e grupos que resistem tanto aos pontos de extração e produção quanto aos de consumo.

Esperamos que este boletim ajude a destacar os problemas estruturais da megainfraestrutura do capitalismo e, ao mesmo tempo, contribua para a reflexão sobre qual

infraestrutura é necessária -e é criada- por e para os povos da floresta.

(1) Leia o estudo “Mining drives extensive deforestation in Brazilian Amazon”, Nature Communications, 2017, <https://www.nature.com/articles/s41467-017-00557-w>

(2) Harvey D., Realization Crisis and the Transformation of Daily Life, 2019, *Space and Culture*, 22(2), 126-141.

(3) Veja, por exemplo: China afianza su influencia en África a golpe de infraestructuras, El País, 2018, https://elpais.com/internacional/2018/07/22/actualidad/1532263788_828931.html; “Greening” the Belt and Road initiative?: What about people’s rights?, GRAIN, 2019, <https://www.grain.org/en/article/6239-greening-the-belt-and-road-initiative-what-about-people-s-rights>; Hidroeléctricas: una mirada a la inversión china en la Amazonía de Ecuador, Mongabay Latam, 2017, <https://es.mongabay.com/2017/12/hidroelectricas-una-mirada-la-inversion-china-la-amazonia-ecuador/>

Cada vez mais infraestrutura extrema



Vivemos um tempo caracterizado por cada vez mais “infraestrutura extrema”.

Extrema não apenas pela escala da infraestrutura planejada – estradas, ferrovias, transposição de água entre bacias, portos, grandes condutos, zonas industriais e similares.

Extrema porque permite uma extração ainda mais extrema do que antes, abrindo jazidas de minérios e petróleo em áreas anteriormente consideradas inexploráveis.

Extrema porque tem como premissa uma *produção ainda mais extrema*, permitindo que o capital se transfira para onde a mão de obra estiver mais barata e for mais facilmente explorada.

Extrema porque depende de um tipo de financiamento que é ainda mais extremo do que as formas anteriores, envolvendo, por exemplo, novas classes de ativos altamente arriscadas.

E *extrema* porque só pode operar por meio de uma *política extrema*, envolvendo formas elitistas de planejamento que são profundamente antidemocráticas.

Megacorredores

Uma expressão dessa infraestrutura extrema é a pressão pela criação de megacorredores.



Os corredores de infraestrutura não são algo novo, mas os planos que agora estão sendo formulados têm escala antes inimaginável: estradas, ferrovias e outras infraestruturas de transporte ligando os principais centros de produção e extração de recursos aos principais centros consumidores.

Nenhum continente (habitado) fica de fora. Alguns dos planos são nacionais em escala, outros são regionais, e outros ainda, continentais ou quase globais. Centenas de milhões de pessoas seriam afetadas.

Na África, já foram iniciados mais de 30 corredores, principalmente para permitir a extração de produtos agrícolas e minerais. Na América Latina, em torno de 579 projetos foram identificados, ao custo de cerca de 163 bilhões de dólares. O pai dos corredores é o programa *Iniciativa de Cinturões e Rodovias (Belt and Road Initiative, BRI)* da China, antes conhecido como *Um cinturão, uma Rodovia (One Belt One Road)*, que abrange 60 países (potencialmente metade do mundo) e se estende do Pacífico ao Mar Báltico.

O que está impulsionando esses programas de infraestrutura extrema?

Fontes mais distantes de matérias-primas só se tornaram comercialmente viáveis porque os custos do transporte foram reduzidos por navios, caminhões, trens, além de navios e aviões cargueiros maiores, mais poderosos e mais eficientes. Mas esses navios, caminhões, aviões e trens de carga maiores exigem estradas mais largas, pontes maiores, canais mais profundos e mais amplos, rios mais retos e pistas de decolagem mais longas. E uma onda de desenvolvimento de infraestrutura gera pressões por mais inovações, o que também leva a mais desmatamento. A modernização da rodovia Cuiabá-Santarém, no Brasil, por exemplo, atenderá à expansão das indústrias de soja e pecuária em detrimento das áreas florestais. Da mesma forma, na Indonésia, os ativistas estão preocupados com o fato de que a construção de novos portos, como o que está sendo planejado em Kuala Tanjung, em Sumatra do Norte, estimulará mais desmatamento para o cultivo de dendê. À medida que são desenvolvidas formas maiores e mais rápidas de transporte, torna-se mais fácil para o capital fragmentar a produção e se deslocar pelo mundo em busca da mão de obra mais barata.

A produção *extrema* floresce.

Mas a produção *extrema* e a extração *extrema* também representam um problema para o capital.

O que nos leva ao segundo fator estrutural por trás dos corredores: o que os financistas chamam de “desconexão produção-consumo”.

O problema não é novo. Há quase 150 anos, o intelectual Karl Marx revelou que, quanto mais o capital se expande, mais ele precisa melhorar a infraestrutura para “aniquilar o espaço através do tempo”.

As atuais agências globais de desenvolvimento, como o Banco Mundial, estão bem cientes do problema. Talvez Marx não seja citado no importante documento do banco *Relatório de Desenvolvimento Mundial* de 2009, mas “aniquilar o espaço através do tempo” é o fio condutor que percorre suas 380 páginas.



O problema pode ser enunciado de forma simples: as distâncias entre pontos de extração de recursos, pontos de produção e pontos de consumo envolvem agora múltiplas jornadas e múltiplas formas de transporte.

Os minérios usados na fabricação de componentes para um computador ou telefone celular, por exemplo, são extraídos no mundo todo. O ouro e o estanho são minérios comuns usados na produção de “smartphones”, ao mesmo tempo em que são responsáveis pela devastação de terras florestais e comunitárias, da Amazônia peruana às ilhas tropicais da Indonésia. E “os consumidores globais” que têm dinheiro para comprar o computador ou o “smartphone” vivem longe das áreas onde os recursos são extraídos e processados.

Essa distância é importante porque o tempo é importante. E o tempo é importante porque quanto mais rápido as *commodities* puderem ser produzidas e comercializadas, maiores serão os lucros de cada empresa.

A reengenharia da geografia econômica

No entanto, a infraestrutura física *extrema* – novas rodovias, etc – é apenas uma solução parcial para o problema do capital.

Também são necessárias disciplina logística *extrema* e desregulamentação *extrema* para liberar o movimento de mercadorias.

Portanto, os corredores estão sendo transformados em zonas de livre comércio nas quais as tarifas são reduzidas gradativamente, desregulam-se leis trabalhistas e outras, e se reduzem os impostos.

Na verdade, a pressão por corredores nada mais é do que uma tentativa deliberada de fazer uma “reengenharia da geografia econômica”. O plano é concentrar atividades econômicas específicas (mineração, agronegócio, turismo, finanças, TI) em corredores específicos, a fim de “aglutinar” mão de obra barata, consumidores e investimentos em benefício do capital. A partir disso, corredores de transporte ligariam esses centros de produção concentrados por zonas a conjuntos aglomerados de consumidores.

Em palavras que poderiam sair de um roteiro da era stalinista, o Banco Mundial insiste: “Nenhum país enriqueceu sem alterar a distribuição geográfica de seu povo”.

A perspectiva é de migração (forçada) em massa, já que mercados e oportunidades de emprego estão cada vez mais concentrados nas cidades e nos corredores que as conectam.

Financiamento extremo

Tudo isso requer financiamento, e a infraestrutura *extrema* exige “financiamento *extremo*”.

Em termos globais, será preciso levantar entre 20 e 30 trilhões de dólares entre hoje e 2030.

Governos individuais não têm esse dinheiro. Os bancos multilaterais de desenvolvimento não têm esse dinheiro. A China não tem esse dinheiro. Os Estados Unidos não têm esse dinheiro. A União Europeia não tem esse dinheiro.



Como no passado, o capital tem poucas opções além de tentar expandir o leque de fontes de financiamento de que pode se servir, principalmente fazendo reengenharia a “uma classe de ativos” para ser mais atrativo a investidores privados.

Mas os investidores privados não estão interessados em infraestrutura que não produza lucros. Um gestor de fundos chegou a declarar que, do ponto de vista de um investidor, um oleoduto nem é “infraestrutura”, a menos que esteja ligado a um fluxo de renda garantido.

Daí a pressão por Parcerias Público-Privadas, que são centrais a todos os corredores propostos.

A característica definidora das PPPs é que elas estabelecem garantias com relação a renda e/ou taxa de retorno que são contratualmente vinculativas. Como tal, oferecem o que um gestor de fundos caracterizou como a característica definidora da infraestrutura para finanças: “fluxo de caixa estável e contratado no longo prazo”.

As garantias oferecidas aos participantes do setor privado nas PPPs incluem:

- Garantia de lucros – normalmente de 15-20% – que são bancados pelo público.
- Garantia de pagamento da dívida – quaisquer empréstimos que tenham sido feitos são bancados pelo governo se a empresa de PPP não puder pagá-los.
- Garantia de receita mínima – se os níveis de tráfego em uma estrada com pedágio forem menores do que o previsto, o governo compensará qualquer perda de receita.
- Pagamentos por disponibilidade – o parceiro privado é pago pelo público, mesmo que não seja usado, desde que esteja “disponível para uso”.
- Cláusulas de equilíbrio econômico e financeiro – essas cláusulas autorizam uma empresa de PPP a compensar mudanças na legislação ou em regulamentações que afetem negativamente as receitas de um projeto ou seu valor de mercado.

Na verdade, os investidores privados ficam com a maior parte dos ganhos, enquanto o setor público assume todo o risco. E esses ganhos são potencialmente enormes. O valor que costuma ser mais citado para investimentos em infraestrutura no Sul global é de 25%.

Além disso, os “direitos” ou garantias que as PPPs estabelecem são direitos contratuais. Isso significa que eles não podem ser removidos a critério do governo. Uma vez estabelecidos, têm vigência pela duração do contrato.

Antidemocrática, elitista e instável

A direção do deslocamento é profundamente antidemocrática, elitista e instável.

Antidemocrática porque um pequeno grupo de gestores de fundos determina cada vez mais o que é financiado e o que não é.

Elitista porque não se constroem as instalações realmente necessárias e demandadas por comunidades mais pobres (tratamento de água, estradas ligando comunidades, eletricidade solar fora da rede), já que elas simplesmente não geram os altos lucros buscados por investidores do setor privado.

E *instável* porque a “infraestrutura como classe de ativo” é uma “bolha” financeira fadada a estourar.

Portanto, a infraestrutura extrema está contribuindo para o fosso entre quem se beneficia de extração extrema, produção extrema e finanças extremas e aqueles cujos interesses de classe se opõem à entrega imediata, aglutinando centros de mão de obra barata e devastando a terra em busca de lucro.

É um fosso que reflete diferentes relações com o capital, e é essa divisão que precisa ser mais explorada, explicada e enfrentada.

Nicholas Hildyard, nick@fifehead.demon.co.uk
The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/>

Leituras complementares:

- Licensed Larceny. Infrastructure, Financial Extraction and the global South, The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/licensed-larceny>
- How Infrastructure is Shaping the World. A Critical Introduction to Infrastructure Mega-Corridors, The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/how-infrastructure-shaping-world>
- Highway destruction as a way to force in destruction of the Amazon forest, Fernside Phillip, https://www.researchgate.net/publication/283136197_Highway_construction_as_a_force_in_destruction_of_the_Amazon_forest

Hidrovia Amazônica no Peru: contra os rios que caminham



Foto: Leonardo Tello Imaña

“E quando a grande árvore de Lupuna caiu, deu origem aos grandes e aos pequenos rios, e de suas folhas, nasceram os peixes.”

– História do povo Kukama – Loreto, Peru

O megaprojeto da Hidrovia Amazônica procura criar um megacorredor conectando os mercados brasileiros ao porto fluvial de Yurimaguas, na região amazônica de Loreto, e este, por sua vez, à rodovia interoceânica e ao porto de Paita, no litoral norte do Peru, visando os mercados da Ásia e da Austrália.

A hidrovia pretende escavar o fundo dos rios em 13 trechos pouco profundos, chamados de “*malos pasos*” (passagens inadequadas), **para garantir a navegabilidade nos principais rios da Amazônia durante todo o ano**: Amazonas, Ucayali, Marañon e Huallaga. A remoção de rochas e sedimentos do fundo dos rios permitiria que **embarcações de grandes dimensões e tonelagem** pudessem navegar neles. (1)



O objetivo declarado é conectar a Amazônia ao mundo, mas esse argumento parte da ideia de que, na Amazônia, estamos desconectados. Isso não é verdade. **Lá existem inúmeras rotas de intercâmbio e redes de comércio antigas.** Os grandes intercâmbios interculturais entre as comunidades indígenas da floresta central do Peru, que ocorreram no cerro do sal, no Ampiyacu, entre outros, mostram não apenas que estávamos e estamos conectados, mas também que havia um intercâmbio comercial e cultural de primeira ordem. (2) **A ideia de uma Amazônia desconectada visa apenas o propósito econômico de colocá-la a serviço do capital – uma ideia que nem leva em conta as pessoas que convivem com ela.**

O rio é a própria vida e o mundo onde vivemos nós, do povo Kukama, nas florestas tropicais do que hoje é conhecido como Loreto, no nordeste do Peru. Como povo, **nosso território abrange espaços que vão além do físico.** O rio é um ser, com vida e vontade próprias.

O rio e o povo Kukama

O povo Kukama depende da pesca para sua sobrevivência física e dos rios para sua sobrevivência espiritual e cultural.

O fundo do rio é muito importante para os espíritos que vivem na água, como a *purawa* (a cobra) ou os *karuara*, que são as pessoas que habitam as profundezas do rio, sendo transportadas pelos espíritos da água. Os que foram viver no mundo da água se comunicam através dos sonhos com suas famílias, as quais vivem no mundo da terra. As piscinas formadas nas margens dos rios, que permitem que a água continue dando voltas, são o local de vida de nossos ancestrais. Nesse sentido, **os Kukama têm uma relação pessoal e profunda com os rios.**

Além disso, o fundo do rio é muito complexo para outros sistemas de vida. Muitos peixes vivem, se reproduzem e se alimentam em seu leito. No fundo, há altos e baixos relevos, como as dunas de um deserto, que influenciam a corrente dos rios, às vezes formando remansos e redemoinhos. Isso faz com que **diferentes espécies de flora e fauna estejam associadas às dinâmicas do rio.**

O rio, ou a “cobra grande”, não pode ser visto como um caminho fixo, e está sempre em mudança e em intercâmbio com a floresta e seus muitos sistemas de vida. O rio tem uma época de inundação e outra de seca. Em tempos de inundação, a água entra na floresta com seus sedimentos, moldando as áreas úmidas, onde é o principal fator controlador da vida. As inundações deixam sedimentos que geram habitats específicos e trazem nutrientes que fertilizam as terras. Além disso, essas inundações também ajudam a conectar os diferentes cursos d’água que alimentam a floresta. Isso contribui para o desenvolvimento de plantas, arbustos e árvores frutíferas necessárias para sustentar a vida na floresta ao longo dos rios. Muitos peixes, além de se alimentarem, desparasitam-se com os frutos de algumas árvores para estar saudáveis durante o verão. As terras fertilizadas também são usadas em diferentes épocas do ano para os cultivos do povo Kukama.

Até os troncos de árvores que caem, derrubados ou pela erosão, são um importante elemento para esses rios. Os restos de árvores – por exemplo, quando os troncos vão para o meio do rio quando caem, onde há mais corrente – contêm a velocidade da água e criam um remanso onde os peixes grandes descansam, cumprindo um papel muito



importante. Da mesma forma, as paliçadas que ficam nas margens do rio servem como lugar de reprodução para muitos peixes.

Os rios e a selva são uma coisa só, tudo está unido, nada está separado. Pensar nos rios e protegê-los é pensar em nossas vidas e defendê-las. Os rios falam, sentem e se expressam. **Os Kukamas, no entanto, têm que lidar com o ceticismo de engenheiros e concessionários do projeto da Hidrovia, incluindo o Estado.**

Rusbel Casternoque, *apu* ou chefe da comunidade Kukama de Tarapacá, no rio Amazonas, disse (3): “Quando os ocidentais falam sobre as passagens inadequadas, nós continuamos enxergando o que já sabemos: ali pode estar a cauda ou a cabeça da purawa. Quando há uma praia no meio do rio, ali está a Raya Mama. Como de costume, eles ficam em um lugar, e nele se amontoa areia ou o barro, e surge a praia. Portanto, para nós, povos indígenas, a dragagem do rio é uma ameaça que acarreta o risco de que, com o tempo, esses seres sejam retirados dos rios”.

Converter rios em rotas do mercado global

O projeto estabelece uma concessão de 20 anos, para obras de dragagem, ao consórcio COHIDRO, que é a aliança entre a empresa chinesa Sinohydro Corporation e a peruana Construcción y Administración S. A. (CASA). Vale destacar que a Sinohydro Corporation tem um histórico de obras mal executadas e relações de corrupção na região.

Durante o questionado processo de consulta realizado com mais de dez povos indígenas que serão afetados por esse projeto, **os funcionários do Ministério dos Transportes e Comunicações prometeram “oferendas” ao povo Kukama, como compensação por afetar a “espiritualidade dos rios”.** Levando-se em conta a forte relação dos Kukama com os rios, o que foi feito pelo Ministério representa um profundo desrespeito à coexistência e ao modo de vida desse povo em relação a seu entorno.

Atualmente, o Serviço Nacional de Certificação Ambiental (Senace) está avaliando o Estudo de Impacto Ambiental do megaprojeto.

O projeto Hidrovia, no entanto, ameaça afetar profundamente ao povo Kukama, rompendo crenças ancestrais, bem como meios de vida e sustento.

Onde está a mãe, agora que os *maisangara* [espíritos maus] chegaram?
 Onde está o pai, agora que esses seres estranhos chegaram?
 Onde estão os avós? Sinto falta de suas histórias nesta solidão.
 A mãe foi levada como escrava à casa do patrão.
 O pai foi condenado às estradas, para sangrar com as árvores até morrer.
 A avó e o avô choraram e em árvore se converteram.
 Fui levado ao fundo do rio.
 Tenho uma lança nas mãos.
 Tenho um arco e umas flechas
 O patrão passa na minha frente e não consegue me ver
 Meus pés se transformam em raízes
 Meu corpo, uma árvore
 Não consegue me ver
 Eu me transformo em tigre
 Eu me transformo em inseto

Não consegue me ver
Grita o padrão irritado
Não consegue me ver
Um galho da árvore sobe lentamente
Outro galho da árvore sustenta o arco
A flecha atravessa, como um raio, a alma do patrão.

Leonardo Tello Imaina,
Rádio Ucamara, <http://radioucamara.net/>
Nauta, Loreto

A rádio Ucamara foi fundada em 1992 e chega a ouvintes de mais de 40 comunidades indígenas e ribeirinhas, além da cidade de Nauta. Sua missão é resgatar a cultura e a língua Kukama e socializar informações para reforçar a identidade indígena e fortalecer as comunidades que enfrentam mudanças e processos intensos e bruscos. Assista à série de vídeos “Rio que caminha” em: <http://radio-ucamara.blogspot.com/>

(1) AIDSESEP, ¿El dragado No Va! <https://youtu.be/AlpnwJUxWA> y SERVINDI, ¿A qué juega el Senace?, <https://www.servindi.org/actualidad-noticias/21/05/2019/senace-aprueba-evaluacion-de-eia-del-proyecto-hidrovia-amazonica>

(2) Veja uma nota sobre “El célebre Cerro de la Sal”, <http://trazohumanistico.blogspot.com/2016/05/el-celebre-cerro-de-la-sal.html>

(3) Alianza Biodiversidad, Perú Hidrovía Amazónica: Preocupaciones y expectativas del pueblo Kukama, 2018, <http://www.biodiversidadla.org/Documentos/Peru-Hidrovia-amazonica-Preocupaciones-y-expectativas-del-pueblo-Kukama>

Indonésia: a verdade sombria por trás da energia geotérmica: uma enganosa narrativa sobre “energia limpa”



Protesto contra a energia geotérmica. Monte Talang, Indonésia

A energia geotérmica é considerada uma das “energias limpas” em potencial. **Em maio de 2015, o presidente da Indonésia, Joko Widodo, lançou um projeto de desenvolvimento para gerar 35.000 megawatts, que incluía usinas geotérmicas.** O projeto seria concluído durante seu primeiro mandato presidencial (2014-2019). Muitos consideraram isso demasiado ambicioso e pouco razoável porque, sob o regime anterior, em dois mandatos, foram criadas centrais elétricas que equivalem a apenas 10.000 megawatts. No entanto, o presidente argumentava que, hoje em dia, o desenvolvimento de infraestrutura, principalmente em eletricidade, é necessário para apoiar a conquista da meta de crescimento econômico da Indonésia, de 6 a 7% ao ano.



O Banco Mundial introduziu o uso de Parcerias Público-Privadas (PPP) no país há vários anos, o que abriu o acesso para que o setor privado construísse infraestrutura energética por meio de concessões e leilões. As PPPs também asseguram que o setor privado (grandes empresas nacionais e multinacionais) fique com grande parte da energia gerada em comparação com o setor público e facilitam a participação das empresas. Até o momento, a National Electricity Company endossou contratos de compra por 25 anos, com 53 produtores independentes de energia, para estabelecer cerca de 22.000 megawatts, ou 74% do total do projeto.

Para garantir que isso funcione sem dificuldades, o governo incluiu a proposta no Projeto Estratégico Nacional de 2017, com base no Regulamento Presidencial 58, que trata da alteração do Regulamento Presidencial 3, de 2016, sobre Aceleração da Implementação de Projetos Estratégicos Nacionais. Os investidores se beneficiam dessa decisão de várias maneiras, por exemplo, facilitando-se a **obtenção de licenças** e obtendo **garantias de segurança e salvaguardas** por parte do aparato civil e militar do Estado, além de **acesso à exploração em áreas Florestais Protegidas**, incluindo a área de moratória.

Hoje em dia, uma das áreas afetadas pelo “serviço aos investidores” é Nagari Batu Bajanjang, localizada no subdistrito de Lembang Jaya, na regência de Solok, província de Sumatra Ocidental.

Choque geotérmico

Abaixo da crosta terrestre, há uma camada de rocha quente e fundida, chamada magma, onde se produz calor o tempo todo, principalmente a partir da decomposição de materiais naturalmente radioativos, como urânio e potássio. As áreas com as temperaturas mais altas no subsolo estão em regiões com vulcões ativos ou geologicamente jovens. A presença de fontes de calor, a precipitação abundante e a ocorrência de rochas vulcânicas como rochas selantes e rochas-reservatório em Sumatra a tornam alvo do desenvolvimento de energia geotérmica.

O subdistrito de Lembang Jaya, na regência de Solok, é composto por seis *nagari* (aldeias); Batu Many Nagari, Nagari Bukik Sileh Salayo Tanang, Koto Laweh Nagari e Nagari Limau Lunggo. **Essas nagari, ou aldeias, estão na encosta do Monte Talang, um dos vulcões ativos em Sumatra Ocidental**, cerca de 70 km a leste de Padang, capital da província de Sumatra Ocidental. Dos habitantes de Batu Bajanjang, 87% vivem da agricultura, com uma área cultivada de 11.793 hectares. Os principais produtos agrícolas são arroz, cebolinha, batata, repolho, tomate, batata doce e cenoura. Em 2018, a produção de arroz chegou a 32.001,9 toneladas, o que levou o governador de Sumatra Ocidental a proclamar **essa região como um dos celeiros de arroz cruciais para atender às necessidades alimentares regionais**.

A área do Monte Talang foi estabelecida como área protegida devido a seu importante papel na captação de água. Isso significa que não pode ser objeto de nenhuma licença, mas a lei geotérmica abre uma **exceção** para exploração **geotérmica**.

Em meados de 2017, através do Conselho de Coordenação de Investimentos, o Ministério de Energia e Recursos Minerais concedeu, a um consórcio de empresas estrangeiras e nacionais, uma licença para exploração geotérmica no subdistrito de Lembang Jaya. A



concessão é para uma área de **27.000 hectares, que inclui terras comunitárias, campos de arroz e fazendas**. O período de exploração será de 37 anos e poderá ser estendido, desde que haja potencial para se extrair mais energia geotérmica. A licença foi concedida ao consórcio turco PT Hitay Power Energy e à PT Dyfco Energi, que derrotou a estatal PT Pertamina Geothermal Energy.

A licença, no entanto, foi concedida **sem o devido processo de consulta** às comunidades afetadas, o que **provocou protestos dessas comunidades**. Como é do conhecimento geral, antes de receber concessões, as empresas devem obter licenças ambientais e apresentar informações abrangentes ao público sobre possíveis impactos e danos ambientais, ao mesmo tempo em que dão oportunidade para as comunidades afetadas expressarem sua decisão coletiva, sem qualquer pressão ou coerção, o que é conhecido como o princípio do consentimento livre, prévio e informado. No entanto, os fatos concretos indicavam que **o processo de socialização estava, na realidade, forçando as comunidades a aprovar esse projeto geotérmico, argumentando que isso fazia parte de um “Projeto Estratégico Nacional”**.

Recentemente, talvez de forma surpreendente, revelou-se que antes da emissão da licença geotérmica, **o governo central**, através do Ministério de Energia e Recursos Minerais, **designou unilateralmente as áreas do Monte Talang** (ou *Gunung Talang*) e Bukit Kili **como concessões geotérmicas**, que seriam oferecidas aos investidores por meio de um processo de leilão. Ao ouvir essa informação, as comunidades se sentiram profundamente traídas pelo governo: como se poderia conceder uma área de 27.000 hectares, com intersecção direta com o espaço vital dessas comunidades, sem ouvir suas opiniões nem obter seu consentimento? Elas se sentiram tratadas apenas como objetos do desenvolvimento e não como sujeitos cujas preocupações deveriam ser observadas e levadas em consideração. **Essa situação provocou ainda mais resistência por parte das comunidades**, que exigiam que o governo restabelecesse seus direitos a um ambiente saudável e limpo.

Contra uma narrativa enganosa sobre a energia “limpa”

O agricultor Y, produtor de cebola que mora e trabalha perto do Monte Talang, nunca esperou ter que lidar com a polícia e enfrentar processos judiciais. Y é um dos 13 moradores que estão sendo **criminalizados por se opor à construção da usina geotérmica chamada de “Projeto Estratégico Nacional”**. Na realidade, em vez de cometer atos criminosos, o que ele faz é libertar as pessoas das informações limitadas que elas recebem. Ele é um elemento fundamental da **Associação Comunitária dos Amigos do Monte Talang, uma organização criada para resistir à extinção de povos e territórios em nome do desenvolvimento**.

Proclamada como “verde” e “limpa”, a energia geotérmica é considerada uma escolha inevitável nas lutas contra fontes de energia destrutivas. **Essa narrativa que apresenta a energia geotérmica como “limpa” e “necessária” facilita a estigmatização das comunidades que protestam contra o projeto**. Elas são consideradas oposição a um movimento global que tenta explorar fontes de energia “mais limpas” e “mais verdes”. No entanto, as comunidades do Monte Talang basicamente exigem e questionam coisas simples: “Se nosso meio ambiente (terra, fontes de água, ar e meios de subsistência) está sendo destruído e poluído pela exploração geotérmica, **como essa energia pode ser**



chamada de ‘limpa’? ‘Limpa’ para quem? E por que não estamos sendo ouvidos nesse processo?”

A questão que eles levantam é baseada em argumentações sólidas. **Ao longo de todo o processo de desenvolvimento da energia geotérmica na Indonésia, muitas aldeias têm sofrido impactos ambientais diretos.** Em Mataloko, em Nusa Tenggara Oriental, seus campos foram inundados por água quente misturada com lama. Inicialmente, o problema se limitava a pequenos buracos similares a poços, mas, depois de seis meses, eles aumentaram várias vezes. Essa condição causou redução no rendimento dos cultivos, pequenos terremotos e até explosões de enxofre. Condições semelhantes também foram relatadas em Slamet, Java Central, Lebong Bengkulu, Sarula Sumatra do Norte, Lahedong e Kerta Sari.

Isso fortalece ainda mais a disposição da comunidade de combater a opressão e a imposição desse projeto, que ameaça causar graves danos aos seus meios de subsistência. Eles fizeram tudo para preservar seu espaço vital, **desde construir postos de guarda e cozinhas públicas em torno da área de concessão da empresa até recusar repetidas vezes a entrada de empresas para construir fábricas, por causa da dificuldade de revogar a licença de uma empresa já estabelecida.** Como reação a esse trabalho ativista, o governo local e as empresas começaram a pressionar. A empresa usou instalações policiais e militares para romper barricadas da comunidade. **Os militares receberam ordens para realizar treinamento de guerra na área, embora os protestos da comunidade fossem pacíficos.** Em pelo menos três ocasiões em 2018, pessoas ficaram gravemente feridas durante confrontos entre as comunidades e a polícia. Uma mulher trouxe seu filho de 12 anos para participar do bloqueio da estrada. Seu motivo era simples: ela queria que o filho testemunhasse e aprendesse sobre essa luta pelo direito à terra, para que a água, o ar e o meio ambiente não fossem poluídos e privatizados por esse projeto.

Posteriormente, **três pessoas foram presas sob a acusação de fazer provocações contra o projeto geotérmico.** Elas foram condenadas a três anos e seis meses. Isso não fez com que a comunidade voltasse atrás; pelo contrário, os moradores ficaram ainda mais energizados. Agora, **a comunidade está preparando um processo** contra o Ministério de Energia e Recursos Minerais, que designou unilateralmente suas aldeias e terras como áreas geotérmicas de trabalho. **Sua luta está ficando maior e mais forte.**

*Wendra Rona Putra, lbhpadang@gmail.com
Diretor da LBH Padang (Pandang Assessoria Jurídica)*

Mulheres em pé combatendo fábrica de papel da Suzano no Maranhão, Brasil



Foto Carolina Motoki/Reporter Brasil

A fábrica da Suzano Papel e Celulosa em Imperatriz, Maranhão, Brasil, inaugurada em 2014, com capacidade de produção de **1,65 milhão de toneladas de celulose por ano e 60 mil toneladas de papéis sanitários**, contribuiu com muita devastação para as populações em torno da área.

O WRM entrevistou Rosa (Rosalva Gomes), de família quebradeira de coco babaçu (mulheres que convivem com e dependem da coleta de coco da palmeira babaçu para subsistir). Ela é liderança e assessora do Movimento Interestadual das Quebradeiras de Coco Babaçu (MIQCB) na região de Imperatriz, Maranhão.

Criado em 1991 por mulheres extrativistas, o MIQCB veio pela necessidade das mulheres de terem um espaço onde pudessem atuar de fato e discutir suas demandas. Os espaços sociais da época eram os Sindicatos de Trabalhadores Rurais, onde elas não tinham nem o poder de voto nas assembleias sindicais, não podiam discutir demandas específicas das mulheres, não eram vistas como parte importante da organização ou da luta pela terra.

Tudo começou nas rodas de conversa. No Maranhão fizeram contatos com outras mulheres, e também dos estados vizinhos: Pará, Tocantins e Piauí. Foram se encontrando em rodas maiores, com discussões sobre suas realidades nas regiões, e em 1991 criaram o seu próprio movimento para **organizar as mulheres quebradeiras de coco desses quatro estados e juntas buscarem seus direitos, o principal deles, o acesso ao coco.**

Hoje, as principais bandeiras de luta continuam sendo o manter da organização e o empoeiramento das mulheres quebradeiras, acesso ao coco, defesa das florestas de babaçu, organização e comercialização da produção vinda do babaçu, acesso às políticas institucionais e luta ferrenha pela regularização dos territórios tradicionais. Fortalecimento das comunidades, dos territórios sob o olhar do “bem viver” e da agroecologia.

Este é o seu testemunho.

1. Como foi o processo de implantação da fábrica da Suzano em Imperatriz? Que discursos a empresa e / ou o governo utilizaram para obter a aceitação da população? Houve resistência e como a empresa reagiu?



Antes, na década de 1990, a empresa que então se chamava Celmar tentara trabalhar a implantação do polo de produção de celulose aqui, mas não conseguiram, e em parte se deu também pela resistência que os movimentos sociais da época fizeram contra a instalação. Mais tarde já com outro nome, Suzano, a implantação aconteceu **sob o discurso de empregos, crescimento da cidade e beneficiamento das comunidades tradicionais principalmente as dos arredores onde se pretendia a construção da fábrica.**

Os governos (estado e município) com os olhos no “crescimento” da região, facilitaram todos os processos para implantação do polo, incluindo as consultas públicas que não foram feitas da forma regular, as que fizeram, foram sem muita divulgação e sempre trazendo a empresa como um mar de rosas para as pessoas. **Usaram e usam muito as mídias locais para dar boa imagem à empresa diante das pessoas e os poucos movimentos que não foram cooptados são tratados como os “contra o desenvolvimento”** como é o caso do Movimento Interestadual de Mulheres Quebradeiras de Coco Babaçu (MIQCB), que foi entre os poucos movimentos que não aceitou aliança com a empresa, que não se vendeu, não se deixou ser cooptado e sempre manteve o posicionamento contra esse modelo de “desenvolvimento”.

Praticamente toda plataforma de organizações sociais da região foi corrompida pela empresa, e também órgãos federais que seriam para proteção do meio ambiente teve agentes cooptados pela Suzano. A exemplo, caso de gestores do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) da região.

A gestão que cuida da área de reserva decretada em Ciriaco, município de Cidelândia, Maranhão, - uma luta inclusive do MIQCB, das quebradeiras de coco na década de 90 pela criação da reserva que é uma das maiores reservas de babaçu do país - é uma gestão que participa de ações “sociais” junto com a empresa, faz o papel de ponte para empresa ter mais espaço nas bases. Há relatos de violações na área protegida, como criação do gado dentro da reserva e derrubada de palmeira. A gestão sabe e se faz conivente. Em 2012, o MIQCB fez uma pesquisa na região sobre os impactos que a empresa causou e causaria com a implantação da fábrica em Imperatriz, os pesquisadores na época, precisaram falar com a gestão do polo e não foram recebidos e nem fomos autorizadas a entrar na reserva. Fazem um papel totalmente diferente do que foi competido ao Instituto na sua verdadeira razão de ser. Isso é também muito impactante porque o ICMBio veio através e tem o nome de Chico Mendes, que lutou tanto pela vida das florestas e sua diversidade, lutou tanto e lhe tiraram a vida por conta de sua luta. Agora com a gestão que fazem nos polos e a política adotada para o Instituto estão matando Chico Mendes novamente, é assim que sinto.

Organizações históricas na região como o Sindicato dos Trabalhadores Rurais (STTR) de Imperatriz hoje conta apenas com a oposição mantida contra, pela sua Secretaria de Políticas para Mulheres, departamento do sindicato que é presidido por Maria Querobina da Silva Neta, mas a direção em si do sindicato faz trabalho de contenção das comunidades que estão em disputa com a empresa por terras. Associações de base também tiveram suas lideranças cooptadas, **militantes que trabalhavam antes com as comunidades foram contratados pela empresa para trabalharem principalmente em setores sociais, isso por que foram pessoas formadas politicamente dentro dos territórios e são usadas como pontes pela empresa para garantir espaço nessas localidades.**



Da primeira tentativa lá em 1990, houve reação organizada, da segunda vez eles fizeram de maneira a não ter reação forte o suficiente, por que cuidaram logo de corromper setores, gestores de órgãos como ICMBio e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), direção de organizações de base como associações comunitárias e a CARITAS local – organização ligada a igreja católica que foi criada para trabalhar em apoio as populações do campo em seus enfrentamentos e ameaças – lideranças dos sindicatos da região e assim em diante. Foi um ajunte de pessoas representativas e que poderiam, através das suas organizações/instituição, promover grandes problemas para a empresa, então começaram por aí, **esse foi o grande primeiro impacto. Uma desestruturação das forças sociais da região**, que já estava conjunturalmente em processo de enfraquecimento.

2. A fábrica é uma grande obra de infraestrutura, exigindo uma massa de trabalhadores para construí-la. Como é que esta obra tem afetado a população de Imperatriz, em especial as mulheres, nesse processo da construção?

É um dos maiores polos de produção de celulose existente no país e **afeta em todos os sentidos**. Muitas pessoas, homens e mulheres foram empregados na época da construção da fábrica, pessoas que iludidas pelo discurso do “desenvolvimento” abriram mão de sua identidade de trabalhador e trabalhadora rural, implicando na aposentadoria rural por ter a carteira de trabalho assinada por alguns meses.

Uma **movimentação muito grande na cidade e região de homens vindos de outros lugares, e muitas mulheres sofrendo abusos sexuais**. Muitas que foram trabalhar nos canteiros de produção de mudas de eucaliptos sofrendo com **problemas de saúde** inclusive câncer. Muitas sendo aliciadas nos espaços de serviços gerais e em canteiros de obras. Vários acidentes na construção inclusive com **mortes de trabalhadores foram encobertas** pela imprensa local e as famílias pouco ou não assistidas da maneira de direito a ser. Um **aumento no tráfego de veículos** na Estrada do Arroz (Rodovia Padre Josimo Tavares MA 386) mais perturbação nas comunidades que beiram a estrada, **mais riscos para pessoas principalmente as crianças, assédio às adolescentes** nas comunidades. Saída de muitos jovens das comunidades para Imperatriz em busca do tão sonhado emprego na Suzano, atrapalhando a continuidade nas comunidades e provocando inchaço no município despreparado para receber o êxodo.

3. Hoje, cerca de 5 anos após a implantação da fábrica, o que podemos dizer que deixou este grande projeto em termos de ‘desenvolvimento local’ para a população local? Ajudou a resolver os problemas de falta de infraestrutura da população de Imperatriz?

Nada de bom.

Os empregos que tem hoje são mão de obra de fora da cidade, do estado. O município com seu governo arrecada milhões anualmente em impostos da empresa mas não investe em nada na região, a cidade está sucateada e recentemente teve a duras penas, tivemos uma aprovação na câmara de vereadores, de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da saúde para investigar desvios estorcedores de recursos. Uma perigosa transferência de responsabilidades do município para a empresa, com as famosas obras e ações de responsabilidade social. A **apropriação dos espaços de comunicação da região em benefício da empresa**. A **intervenção da empresa em espaços sociais criados pelos**



movimentos sociais como as CFRs (Casas Familiares Rurais) que foram pensados sob a pedagogia da alternância de Paulo Freire como modelo de educação contextualizada. Uma divisão político social fortíssima em comunidades de quebradeiras de coco babaçu que antes tinha no movimento a força de sua autonomia.

O Rio Tocantins está com **mortandade de peixes** com a devolução da água usada na fábrica, que a empresa diz que passa por uma central de tratamento, mas não tem os agentes químicos totalmente retirados, podendo alterar inclusive a reprodução de espécies nativas do Rio. **Um desconfigurar da apresentação da cidade que tem em sua raiz, o Rio Tocantins**, a pesca artesanal, o extrativismo, cidade símbolo da fronteira entre os biomas Cerrado e Amazônico, chamada Portal da Amazônia, para dar lugar decorações feitas de troncos de eucalipto, pés de eucalipto, logo da empresa nos uniformes festivos e esportivos da cidade, as pessoas induzidas a esquecerem sua ancestralidade. A cidade tem dias que fede, o vento traz o mal cheiro da fábrica que pode ser sentido em vários bairros mais próximos ao polo. As **secas de riachos**, córregos se dando mais forte ano após ano com o sugar das águas pelos eucaliptos. **Envenenamentos de solo, ar e águas**. Várias pessoas com **problemas de saúde** antes não frequentes nas comunidades, como coceiras no corpo e cegueira. **Acidentes graves e com mortes** principalmente envolvendo as carretas tri trens que fazem o transporte de toras, e em incêndios nas plantações no período de verão, que não são denunciados, nem apurados, nem indenizados. A grande maioria das **carretas tri trens** são de 30 metros de comprimento. Fazem o transporte do eucalipto das plantações até a fábrica. São carretas muito pesadas e com centenas de toras que, no trepidar das estradas e as altas velocidades, acabam se desprendendo e caindo, provocando acidentes e mortes. Riscos maiores principalmente nas Rodovias do Maranhão que são mais estreitas e geralmente não tem acostamento. Há desligamentos também do último trem causando acidentes nas estradas por onde passam. Danificam a malha viária por conta do peso e nas comunidades por onde passam, além dos riscos e incômodo, causam rachaduras nas paredes das casas por conta do frequente trepidar da terra.

A denúncia feita pelo Movimento Interestadual de Mulheres Quebradeiras de Coco Babaçu (MIQCB) ao Ministério Público Federal (MPF) sobre mortes de pelo menos 8 pessoas no ano de 2015 entre elas, três carbonizadas em plantações na região, nos responderam dizendo que não era possível prosseguir com os processos seguintes alegando insuficiência de informações sobre as vítimas e familiares, algo como, nome completo, nome da mãe, nome do pai... algo absurdo. Até o sair de uma reportagem espantosa feita pela TV Mirante, local, onde um filho de uma vítima morta pela queda de uma tora de uma das carretas durante o transporte da madeira para a fábrica, não se tinha nem visita de representantes da empresa à família, tão pouco indenização (família residente no município de Vila Nova dos Martírios, cidade próxima a Imperatriz e que também sofre impactos causados pela empresa).

Comunidades conflitando entre si, divididas nos seus próprios territórios. Organizações sociais sem autonomia. Em fim, **o que está trazendo de bom, é para uma pequena minoria de empresários e políticos que estão lucrando milhões em detrimento de muitas pessoas prejudicadas.**

4. Existem outras obras de infraestrutura na região que estão relacionadas à empresa Suzano? Quais impactos eles tiveram ou estão tendo?

Um trecho de 10 km de estrada que liga Imperatriz a fábrica da empresa, é parte da Maranhão 386 Rodovia Padre Josimo. Esta foi construída primeiro **para dar vasão ao transporte da madeira**, o trecho tem péssimas condições e é extremamente perigo. Muito estreita e em parte sem asfalto que se rompe com o peso das carretas. Muitas comunidades sofrem as margens desse trecho com a poeira, **os riscos de acidentes e perturbação ao convívio nas comunidades tradicionais**. No perímetro urbano as carretas também trafegam causando acidentes, um dos últimos causou a morte instantânea de um casal no cruzamento da avenida JK com a BR 010.

5. Algum outro comentário que gostaria de compartilhar?

A atuação da empresa Suzano na região não sofre fiscalização, não tem qualquer responsabilização pelos danos físicos, culturais, ambientais e sociais que causa as populações da região. A transferência de responsabilidade do poder público para a empresa é perigoso e ameaça a soberania do município/das pessoas.

A fragmentação social que a instalação trouxe principalmente para as comunidades pode demorar muitos anos para ser contornada pelas organizações sociais que trabalham a coletividade na região. É um típico empreendimento que usa as pessoas para prestarem contas como empresa de boa índole e é uma das multinacionais que mais promove violações de direitos humanos no Brasil.

Enquanto movimento, como mulher, mulher negra, militante de um movimento de mulheres, me sinto ameaçada frequentemente pela empresa, somos seguidas na volta das comunidades, somos vigiadas quando estamos em reunião nas comunidades, somos facilmente identificadas pelo trabalho que fazemos e temos a determinação nossa de não parar o trabalho mesmo diante dos riscos.

Infraestrutura para indústrias extrativas e lucros empresariais. Mas e as necessidades da comunidade?



Ferrovia Standard-Gauge de 472 kms. entre Mombasa e Nairobi. Foto: globalsecurity.org

O discurso sobre infraestrutura em todo o continente Africano está tomado – talvez mais do que em outros lugares – por uma contradição impressionante: uma retórica pesada por parte de governos, bancos de desenvolvimento e analistas de investimentos sobre as necessidades de infraestrutura para saneamento, água potável, redes de eletricidade e internet acessíveis e confiáveis, bem como estradas, para que pequenos agricultores levem



seus produtos ao mercado e pequenas empresas prosperem. Usando essas necessidades básicas e inegáveis de infraestrutura, destaca-se o som da água potável sendo fornecida às famílias em todas as cidades da África subsaariana como sendo “o som da prosperidade e da promessa de oportunidades” – e depois, priorizam um tipo totalmente diferente de infraestrutura.

A infraestrutura destacada para prioridades de financiamento em ambiciosos programas de investimento que abrangem todo o continente está diretamente voltada a facilitar a exportação de minérios e commodities agrícolas e a importação de alimentos processados e manufaturados. “A maior parte do interesse internacional em grandes projetos de infraestrutura depende de esses projetos proporcionarem um fluxo de receita de exportação”, observa um analista de investimentos. (1) Uma olhada nos mapas que descrevem grandes projetos de infraestrutura planejados e financiados internacionalmente destaca esse **foco na exportação, com pouca ou nenhuma consideração pelas necessidades de infraestrutura da maioria da população.** (2) Como aponta Rudo Sanyanga, da ONG International Rivers, em seu artigo de 2018 para o Boletim do WRM (3), várias perguntas precisam ser feitas antes de se planejar mais infraestrutura em todo o continente: “De que tipo de infraestrutura precisamos? E esse tipo cumpre os nossos próprios objetivos de desenvolvimento? Quem toma decisões precisa visar deliberadamente uma infraestrutura que respeite as preocupações sociais e ambientais, para atender à maioria das pessoas que precisam da energia e definir marcos para avaliar o progresso”.

Em 2012, os 55 membros da União Africana adotaram, em parceria com a Comissão Econômica das Nações Unidas para África e o Banco Africano de Desenvolvimento, o **Programa de Desenvolvimento de Infraestruturas na África (PIDA)** (4), uma iniciativa multibilionária para promover o desenvolvimento transfronteiriço e a infraestrutura intrarregional em quatro áreas prioritárias: energia, transporte, água e TICs (tecnologias da informação e comunicação). Embora a infraestrutura nesses setores seja essencial para atender a necessidades básicas, outro tipo de infraestrutura está sendo priorizada nesses mesmos setores para a construção da **espinha dorsal do “desenvolvimento” industrial, voltado à exportação e não às pessoas.**

Quem se beneficiaria depende fundamentalmente do tipo de infraestrutura que está sendo construída e planejada: estradas que atendam às necessidades da maioria da população ou superestradas e rodovias pedagiadas para caminhões gigantes e transporte de mercadorias pesadas; ferrovias que melhorem a mobilidade das pessoas ou que contornam cidades para que os minérios possam ser levados o mais rápido possível das minas aos portos; linhas de transmissão de eletricidade e infraestrutura de geração de energia que forneçam energia viável a comunidades e à maioria da população em centros urbanos ou mega-hidrelétricas afundadas em conflitos porque comunidades inteiras serão despejadas, suas terras serão inundadas e a eletricidade gerada será destinada a centros industriais em torno de minas e portos.

De acordo com o Relatório de Progresso do PIDA de 2018, o seu Plano de Ações Prioritárias visa implementar importantes projetos transfronteiriços de infraestrutura “com o potencial de interconectar, integrar e contribuir para a transformação estrutural das regiões geográficas e econômicas da África até 2020”. (5) Do total de mais de 400 projetos e de 51 projetos prioritários, 20 já foram concluídos ou estão em construção, incluindo a rodovia transaariana Argel-Lagos, o corredor de transporte Lagos-Abidjan, a linha de transmissão de



energia Zâmbia-Tanzânia-Quênia e a ponte Brazzaville-Kinshasa. As prioridades do PIDA destacam o foco na infraestrutura que alimenta a ganância corporativa e não nas necessidades das pessoas: **esses corredores de megainfraestrutura ignoram as comunidades ou as atropelam para conectar locais de mineração e geração de energia a centros exportadores e portos.**

O relatório de 2018 também destaca que, no momento em que este texto é escrito, 44 dos 55 países-membros da União Africana assinaram o texto consolidado da Área de Livre Comércio Continental Africano (AfCFTA). Mesmo que alguns países não o tenham ratificado, ele já entrou em vigor. O PIDA contribui diretamente para os planos da AfCFTA de implementar **corredores intracontinentais de infraestrutura como pré-requisito para o comércio intercontinental (empresarial e industrial)**. O que nenhum desses planos oferece é uma narrativa convincente sobre como esses gigantes corredores de infraestrutura poderiam atender às necessidades da maioria da população em termos de saneamento básico, água, eletricidade e conectividade à Internet.

O plano de megainfraestrutura da China – a Iniciativa de Cinturões e Estradas (BRI, na sigla em inglês) – também está se ramificando nos territórios africanos. Lançada em 2013, a BRI prevê um “cinturão” terrestre conectando a China à Europa e uma “estrada” marítima atravessando o Oceano Índico até a África Oriental, atravessando o Mediterrâneo e chegando ao Pacífico, até Oceania e América Latina. A rodovia transaariana Argel-Lagos, por exemplo, um dos projetos prioritários do PIDA, já está ligada ao desenvolvimento da BRI na África. (6) A BRI planeja estabelecer algumas das conexões que faltam nos principais corredores de transporte, ao mesmo tempo em que acelera a implementação dos projetos prioritários e principais do PIDA na Agenda da União Africana, como a rede ferroviária africana integrada de alta velocidade.

Empresas chinesas estão construindo portos e infraestrutura marítima financiada por investidores chineses para aprimorar a rota do sul da Ásia ao Quênia e à Tanzânia, e até o Mediterrâneo, via Djibuti. Também estão sendo construídas ferrovias internas. Além disso, **investimentos chineses têm fluído para parques agroindustriais** em Moçambique, Uganda, Zâmbia e outros países. A China começou a expandir seus investimentos agroindustriais sob a bandeira da BRI. (7)

A BRI – juntamente com programas regionais e continentais de infraestrutura, como o PIDA – deve **reconfigurar grandes territórios**, transformando-os em zonas de produção e distribuição, com armazéns, ferrovias, terminais, hidrovias, portos e zonas de exportação e importação. Como aponta a ONG GRAIN, devido à sua escala geográfica muito ampla e aos enormes investimentos, a BRI também **umentará a concentração da produção e da distribuição global de alimentos, podendo empurrar pequenos agricultores, pescadores, povos das florestas e comunidades rurais ainda mais para as margens e restringir seu acesso à terra.** Crescem as preocupações de que a BRI resulte em apropriações de terras e abusos aos direitos humanos, impulse os governos a um endividamento ainda maior e cause grandes destruições ecológicas e impactos na saúde nos países-alvo. (8)

Empréstimos e parcerias público-privadas

Tanto os investimentos da China na BRI quanto a implementação do projeto PIDA estão fazendo amplo uso de modelos de parceria público-privada. Defendida como uma maneira



inteligente de os governos usarem dinheiro público para atrair significativos investimentos privados ao compensar os riscos para os investidores, a realidade das PPPs é que as **empresas têm embolsado lucros exorbitantes enquanto as instituições públicas arcam com todos os riscos.** (9)

Um recente artigo do portal de notícias africano Pamazuka (10) revelou um empréstimo a juros baixos de mais de 2,3 bilhões de dólares, destinado à construção de 273 km de trilhos entre a capital de Uganda, Kampala, e a cidade portuária de Mombaça, no Quênia, situada no Oceano Índico. No futuro, são esperados outros ramais levando a Juba, Sudão do Sul e Kigali, em Ruanda. O primeiro trecho da linha entre Mombaça e Nairóbi foi inaugurado em meados de 2017 e celebrado por governos e instituições financeiras como mais um marco da cooperação para o desenvolvimento sino-africano. O projeto recebeu financiamento do Banco Europeu de Investimentos, do banco de desenvolvimento alemão (KfW) e do Banco Africano de Desenvolvimento.

No entanto, **corrupção, apropriação indébita, violações dos direitos humanos e prazos não cumpridos são alguns dos problemas desses projetos.** (11) O contrato de empréstimo recentemente vazado, assinado em 2014 pela Kenya Railways e pelo Banco Exim, da China, revela altos riscos jurídicos para o Quênia no caso de o país não pagar o empréstimo – um cenário provável, tendo em conta o valor das dívidas acumuladas nos últimos anos. Além desses riscos contratuais secretos, a construção da estrada Mombaça-Nairóbi, para acesso a portos, está ligada a graves violações a direitos humanos e coletivos, incluindo expulsões forçadas e estratégias de intimidação e ameaças usadas contra as comunidades afetadas. (12)

E isso não é exceção. A fácil disponibilidade de créditos de infraestrutura ligados à chegada da BRI ao continente africano traz **riscos consideráveis às comunidades cujos territórios estão localizados ao longo dos corredores prioritários para a infraestrutura empresarial.** Houve uma corrida para criar projetos, principalmente para geração e transmissão de eletricidade e transporte. Esses projetos gozam de apoio político nos mais altos níveis de governo, e os governos encarregados de fornecer infraestrutura para as necessidades básicas da população de um país parecem questionar pouco se esses megaprojetos atenderão às verdadeiras necessidades de infraestrutura da população da maioria dos países. Há muitos casos em que, **se um projeto construído como parte de um contrato de PPP fracassar (ou não mantiver os níveis esperados de lucro para os investidores privados), governos e cidadãos arcam com custos exorbitantes por décadas.**

Na Tanzânia, o projeto de 10 bilhões de dólares do Porto de Águas Profundas de Bagamoyo e da Zona Econômica Especial associada à BRI – um empreendimento conjunto entre o governo da Tanzânia e a China Merchants Holdings International – foi suspenso inicialmente em 2016, por falta de fundos. As restrições de financiamento enfrentadas pelo governo da Tanzânia o forçaram a renunciar à participação que detinha no projeto. Como resultado, o governo corre o risco de perder a propriedade do projeto e o acesso a suas receitas de longo prazo. (13)

Hidrelétricas: eletricidade para as necessidades das comunidades ou para a ganância corporativa?



Apontando o baixo nível de acesso à eletricidade e os custos comparativamente altos para as famílias, o PIDA propõe uma série de novas usinas e linhas de transmissão que abrangem o continente. Dentro do Plano de Ações Prioritárias do PIDA, **existem 13 grandes hidrelétricas, incluindo projetos muito polêmicos**: Inga 3 no rio Congo, Renaissance no Nilo Azul da Etiópia, e Mphanda Nkuwa e Batoka Gorge no rio Zambezi.

Mas quem se beneficiará da energia gerada por essas usinas? Muito provavelmente, não serão as pessoas que mais precisam de eletrificação. Os cerca de 4.800 MW que devem ser produzidos pela Hidrelétrica de Inga 3, na República Democrática do Congo, por exemplo, destinam-se a **fornecer energia a mineradoras** no leste do país e **exportar** para a África do Sul. O mesmo vale para a hidrelétrica de Mphanda Nkuwa, em Moçambique. O governo espera que ela atraia para o país **indústrias com alta demanda de energia**, mas, no futuro previsível, grande parte de sua eletricidade será exportada para a África do Sul. (14)

Uma análise de quem recebe acesso à eletricidade e quem é ignorado ajuda a entender **quem lucra e quem paga o surto de crescimento da infraestrutura no continente africano**. A questão da terra também ajuda. De acordo com um relatório recente da International Rivers, **“mais de 100.000 pessoas teriam que ser removidas para abrir caminho a reservatórios que seriam preenchidos pelas hidrelétricas do PIDA**. A desagregação social gerada pelo reassentamento induzido pela hidrelétrica é duradoura e atingirá muitas gerações”. (15)

“Se quiser prosperar, primeiro construa estradas”?

Se acrescentarmos à equação as expulsões e a destruição de terras agrícolas férteis que ocorrerá o longo desses megacorredores de infraestrutura, fica ainda mais claro que o provérbio chinês “se quiser prosperar, primeiro construa estradas” não vai se aplicar à esmagadora maioria das pessoas em todo o continente africano. Para prosperar, elas precisam de um tipo diferente de estradas, ferrovias, geração de eletricidade e outras infraestruturas, e não dos megacorredores que estão no cerne de PIDA, da BRI e de outros projetos. São altos os riscos de que o tipo de infraestrutura promovida por esses planos resulte em sofrimento, perda de terras e confrontos violentos, em vez de prosperidade e soberania alimentar para comunidades camponesas e povos da floresta.

(1) Africa seeks new solutions to its infrastructure needs. Euromoney, 3 de outubro de 2018.

<https://www.euromoney.com/article/b1b6hvm1pljh0/africa-seeks-new-solutions-to-its-infrastructure-needs?copyrightInfo=true>

(2) Overview maps among others: Deloitte (2019): If you want to prosper, consider building roads.

<https://www2.deloitte.com/insights/us/en/industry/public-sector/china-investment-africa-infrastructure-development.html> Veja, também, o site do Africa Infrastructure Knowledge Programme:

<http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/apps/gallery>

(3) Boletim do WRM, Grandes represas hidrelétricas não são a resposta: tempo para repensar a infraestrutura de energia da África, Rudo Sanyanga, janeiro de 2018,

<https://wrm.org.uy/pt/artigos-do-boletim-do-wrm/secao1/grandes-represas-hidreletricas-nao-sao-a-resposta-tempo-para-repensar-a-infraestrutura-de-energia-da-africa/>

(4) Veja o site do PIDA em <http://www.au-pida.org/>

(5) Relatório de Progresso do PIDA 2018:

<https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html>

(6) OBOReuropa, Algeria on the new silk roads, <https://www.oboreurope.com/en/algeria-new-silk-roads/>

(7) GRAIN; The Belt and Road Initiative: Chinese agribusiness going global, fevereiro de 2019, <https://www.grain.org/e/6133>



- (8) idem
- (9) Nicholas Hildyard (2016): Licensed larceny. Infrastructure, financial extraction and the global South. <http://www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Licensed%20Larceny%20summary.pdf>
- (10) Pambazuka News, “Fixing” Africa’s infrastructure: But at what price? Tim Zajontz, fevereiro de 2019, <https://www.pambazuka.org/economics/%E2%80%9Cfixing%E2%80%9D-africa%E2%80%99s-infrastructure-what-price>
- (11) Finance Uncovered, Two years after we exposed Rift Valley Railways, World Bank corruption probe sanctions companies, 2018, <https://www.financeuncovered.org/investigations/two-years-exposed-rift-valley-railways-world-bank-sanctions-companies-corruption-probe/>
- (12) Counter Balance, Development in Reverse, the Mombasa Road, fevereiro de 2019, <https://www.counter-balance.org/development-in-reverse-episode-2-the-mombasa-road/>
- (13) Dixon I. and Kishore S., The infrastructure footrace: Why China fits into Africa’s plans for development? Fevereiro de 2019, <https://medium.com/fitch-blog/the-infrastructure-footrace-why-china-fits-into-africas-plans-for-development-9d4d8cf35cc7>
- (14) International Rivers, Mphanda Nkuwa Dam, Mozambique, <https://www.internationalrivers.org/campaigns/mphanda-nkuwa-dam-mozambique>
- (15) International Rivers, Right priorities for Africa’s Power Sector. An evaluation of dams under the PIDA, Rudo Sanyanga, https://www.internationalrivers.org/sites/default/files/attached-files/pida_report_for_web.pdf

O Uruguai se endivida com infraestrutura milionária a serviço de uma multinacional da celulose



Ponte 25 de Agosto, Uruguai.

A infraestrutura de um país ou região é fundamental para o neocolonialismo extrativista no Sul global. As empresas estudam e escolhem estrategicamente os locais onde é mais lucrativo se instalar, considerando, também, se há desemprego, pouca oposição organizada e uma legislação nacional/regional favorável aos seus interesses, entre outros fatores. Tudo isso em detrimento da qualidade de vida dos habitantes e do meio ambiente.

No caso das empresas de celulose, quando já possuem grandes áreas de monoculturas de pinus ou eucalipto – como no Uruguai – **a infraestrutura é o que torna a instalação de uma fábrica viável ou não.** As empresas precisam de uma rede viária que garanta o transporte da madeira das plantações para a fábrica e a posterior transferência da celulose produzida até os pontos de exportação aos mercados internacionais.

Em um acordo secreto, **a finlandesa UPM impôs ao governo uruguaio uma série de condições para decidir se instalaria ou não sua segunda unidade no país** – a terceira



fábrica de celulose no Uruguai. (1) Entre os requisitos está a construção de uma nova ferrovia que vai do local onde a UPM planeja instalar a nova fábrica, no centro do país, até o Porto de Montevideu, cobrindo quase 300 km.

Quando o acordo entre a UPM e o governo veio a público, conheceram-se os detalhes das obras de infraestrutura que o Estado uruguaio se comprometera a realizar, arcando com responsabilidades e custos. Além das milionárias obras ferroviárias, o governo assumirá o projeto, a construção e a manutenção de: um “Projeto Portuário”, isto é, um terminal exclusivo para celulose e derivados produzidos pela UPM (produtos químicos, florestais, etc.); a dragagem que venha a ser necessária do canal ligando o Rio da Prata e a doca adjacente ao terminal portuário da empresa; um “Projeto de Viaduto” para facilitar o cruzamento da ferrovia com a avenida portuária e proporcionar acesso ininterrupto aos trens que transportam cargas da UPM ao porto; e “Projetos Rodoviários”, que incluem a renovação de estradas adequadas à circulação de caminhões semirreboques e tritrens de 48 toneladas, e o reforço de pontes na área de influência da UPM, no centro do país. (2)

Essas obras **custarão mais que o dobro do que foi anunciado** inicialmente pelo governo. O povo uruguaio investirá quase o dobro da empresa. Assim, repete-se o padrão colonial histórico: enquanto a transnacional obtém as condições mais vantajosas para seus negócios, **o povo se endivida para realizar obras que não atendem aos seus interesses, pelo contrário, permitem a expansão e os lucros de uma indústria extrativa** que aumenta a área de monoculturas de árvores, expulsa a população rural, consome e contamina solos e cursos d’água e não gera os empregos prometidos.

Por mais que o governo uruguaio tente justificar sua decisão afirmando que a segunda fábrica da UPM gerará milhares de empregos, considerando os empregos indiretos, **o projeto da empresa menciona apenas 300 empregos diretos nas instalações da fábrica** (incluindo os trabalhadores da fábrica UPM2, os da planta química e os responsáveis pela manutenção) e 100 postos de trabalho em empresas de serviços como alimentação, limpeza, segurança, etc. (3)

A política do governo uruguaio de abertura ao investimento estrangeiro, sua desesperada corrida para cumprir as exigências da UPM a tempo e a contento, e as declarações dos representantes do governo que aparecem na imprensa sugerem que esses megaprojetos contam com apoio total dos cidadãos. No entanto, a sociedade uruguaia está dividida e, à medida que vão sendo conhecidos os detalhes do acordo e desses empreendimentos, aumenta o número de pessoas que questiona tanto a legalidade quanto o conteúdo do acordo, bem como os projetos de infraestrutura e de instalação da fábrica de celulose.

A esperança está no trabalho de formiga e no fortalecimento das diferentes organizações e iniciativas cidadãs que tentam dar visibilidade ao que está acontecendo, denunciando os impactos, informando a população, defendendo os direitos dos cidadãos, mas, acima de tudo, recusando essa nova forma de colonialismo.

(Des)informação, a estratégia do governo

Em 2016, quando foi anunciada a intenção da UPM de instalar sua segunda fábrica em nosso país, o presidente do Uruguai declarou: “A empresa destinará 4 bilhões de dólares e o Uruguai terá que investir 1 bilhão de dólares” para atender aos requisitos de infraestrutura da UPM. (4)



No entanto, à medida que o governo ia cumprindo seus “deveres” (armado de especificações do projeto, recebimento de orçamentos, etc.), aconteceu o que organizações e movimentos sociais haviam denunciado desde o início: o investimento real assumido pelo Uruguai seria muito maior do que o inicialmente declarado, e o da empresa, muito menor. Tanto é assim que os custos de infraestrutura estão estimados atualmente em mais de 4 bilhões de dólares para o país, enquanto a UPM não investirá mais de 2,4 bilhões de dólares e, ao se instalar e operar em uma zona franca, será isenta da grande maioria dos impostos nacionais. (5)

Em suas declarações à imprensa, o Ministro dos Transportes insiste em que a nova ferrovia será “um trem feito pelos uruguaios e para os uruguaios”, referindo-se ao transporte de passageiros e outras cargas que possam chegar à capital do país por essa nova via. (6)

No entanto, **esse projeto de infraestrutura atende, do início ao fim, às exigências da UPM**. Os mais de 270 km de ferrovias começam no terminal portuário da empresa, passam pela zona franca, em Pueblo Centenario, onde será instalada a fábrica de celulose da UPM, e terminam em Paso de los Toros, onde estará a planta de resíduos da empresa. Segundo o acordo, **o Uruguai é obrigado, “pelo menos”, a permitir o acesso irrestrito da UPM à nova ferrovia, 24 horas por dia, 365 dias por ano**, a partir da data de conclusão da Fábrica de Celulose, e a garantir um mínimo de seis viagens diárias em ambos os sentidos, para o transporte de polpa e uma viagem de ida e volta por dia, para o embarque de produtos químicos para a fábrica. (2)

Em princípio, nada indica que a ferrovia esteja destinada a outros usos. O projeto não conta, por enquanto, com outros terminais de carga nem prevê a logística necessária para transportar outro tipo de mercadoria em seu trajeto. Além disso, **os trens de passageiros existentes no Uruguai não são compatíveis com essa nova infraestrutura**. A obra está tão a serviço da empresa que tanto a população quanto a mídia a chamam de “o trem da UPM”.

De acordo com representantes do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários e da Administração de Ferrovias do Estado (AFE), as máquinas usadas pela AFE até o momento para o transporte de cargas e passageiros certamente não estarão aptas a circular na nova ferrovia construída para a UPM. (7) A AFE prestava um serviço de passageiros em pequenos trechos, que cessaram em 14 de junho deste ano, devido ao início dessas obras.

Impactos do “trem da UPM”

A nova ferrovia será construída sobre o traçado existente, que data da segunda metade do século XIX, época em que não existia a maioria dos povoados e cidades que encontramos hoje em torno desse eixo viário, muitos dos quais surgiram a partir das estações de trem. Segundo dados oficiais, cerca de 38.000 pessoas vivem na área de influência do projeto. (8)

A obra afetará populações em vários departamentos [estados do Uruguai] com consequências diretas, como a **expropriação** de suas terras ou os impactos produzidos pelo ruído, pela vibração, etc. Embora mantenha a base atual, a obra proposta envolve o desmantelamento de vias existentes e a instalação de uma infraestrutura adequada para garantir o **trânsito de trens de carga de cerca de 800 metros de comprimento**, 24 horas por dia, 365 dias por ano, com locomotivas que podem atingir 100 quilômetros por hora. (9)



Um projeto dessa magnitude e destinado ao **transporte industrial de celulose e produtos químicos perigosos**, como soda cáustica e ácido sulfúrico, não deve atravessar centros urbanos. Calcula-se que 350.000 toneladas de ácido sulfúrico, soda cáustica, combustível, calcário e sal serão transportadas anualmente entre o terminal portuário e a fábrica. (10)

A suspensão do serviço de passageiros da AFE **para iniciar as obras da UPM afetou cerca de 1.300 pessoas**, principalmente trabalhadores que o usavam para se deslocar diariamente entre Montevideu e pequenas cidades relativamente próximas. A principal vantagem para esses usuários era o custo muito menor da passagem e a rapidez com relação ao ônibus na região metropolitana, além de maior comodidade. (11)

Para os trabalhadores ferroviários, o trem da UPM marca o início do fim do monopólio das ferrovias estatais, abrindo as portas para empresas privadas que usarão uma estrada construída com dinheiro do povo uruguaio.

Infraestrutura para quem e para quem? As obras de infraestrutura de um país devem responder às necessidades da população e não às exigências do capital estrangeiro. Nesse caso, o projeto para a UPM não leva em consideração estudos ou regulamentos territoriais existentes no marco da Lei de Organização Territorial do Uruguai.

Oposição cidadã e projetos de iniciativa popular

A UPM não tem aval social. A população está dividida entre aqueles que pedem novos empregos e sonham com melhorar sua qualidade de vida, apostando nas promessas da UPM e do governo, e quem expressa o seu descontentamento aludindo não só aos impactos socioambientais, mas, em primeiro lugar, ao investimento milionário que o país deve fazer para assegurar muitos benefícios à empresa.

Por el costado de la vía (Ao lado do trilho do trem) é o nome de um grupo de moradores e moradoras de Montevideu que serão afetados pelo trem da UPM. Eles denunciam os impactos do projeto ferroviário e defendem os direitos de quem mora nas proximidades da ferrovia em seu trajeto pela cidade. Eles procuraram organismos de Direitos Humanos, o Parlamento, autoridades do Governo Municipal, o Ministério do Meio Ambiente, etc. para denunciar todos os tipos de irregularidades no processo de aprovação do trem. (12) O grupo observa que **os trens se deslocarão em alta velocidade**, causando vibração, ruído, poluição do ar, etc. “São trens de oito quadras de comprimento, que vão passar a velocidades entre 60 e 80 km/h, e eles precisam passar a essa velocidade porque têm 6 horas para ir do Porto de Montevideu até Paso de los Toros. Se conseguem superar as 6 horas, não pagam a taxa, por isso há valas e barreiras, e essas barreiras não são para proteger as pessoas, e sim para a proteção e a circulação do trem”. (13)

O Movimento por um Uruguai Sustentável (MOVUS) também monitorou os projetos de infraestrutura, analisando e denunciando as diferentes irregularidades do processo e promovendo o debate público sobre o tema. Isso ocorre apesar de as informações fornecidas à população sempre terem sido fracionadas, compartilhadas a partir de iniciativas cidadãs de acesso à informação pública ou fornecidas quando os fatos já estavam consumados. (14)



O grupo “NÃO ao trem da UPM”, composto de pessoas que moram no distrito C de Montevideu, leva a cabo um projeto de lei de iniciativa popular para proibir a passagem do trem da UPM por essa zona urbana, e para isso, deve obter as assinaturas de 15% das pessoas habilitadas a votar no referido distrito.

Iniciativas semelhantes são realizadas em vários locais ao longo do trajeto da ferrovia: Santa Bernardina, Durazno, Florida, Sarandí Grande, 25 de Mayo, Progreso, Canelones, La Paz e outros locais estão se unindo.

Têm acontecido muitas palestras informativas, promovidas pela sociedade civil organizada, em diferentes bairros do país. Em 14 de junho, foi realizada uma manifestação na estação de trens de Montevideu, para se despedir do último trem de passageiros a circular por, pelo menos três anos, até a conclusão da obra da UPM.

Em junho deste ano, foi formada a “Coordenação Nacional de Organizações Sociais contra a UPM”, para reunir as diferentes organizações sociais que se opõem à nova fábrica.

A primeira ação dessa Coordenação consistiu na entrega de uma carta ao Cônsul Honorário da Finlândia no Uruguai, com o objetivo de **informar ao governo e aos cidadãos finlandeses que há uma crescente oposição social no Uruguai ao projeto da UPM**. “Entendemos que esse projeto acordado entre a UPM e o Poder Executivo uruguaio, de maneira arbitrária e inconstitucional, constitui um grave atentado à soberania, ao meio ambiente e aos direitos humanos deste país”, informaram as organizações. “Como habitantes deste território, nós nos consideramos seriamente afetados em nossos direitos e interesses legítimos, e apelaremos a todas as instâncias possíveis para que o projeto UPM2 não seja levado a cabo. Portanto, fazemos este apelo à responsabilidade do governo finlandês e da empresa UPM para que desistam desse megaprojeto”, conclui a carta. (15)

Lizzie Díaz

Membro do secretariado do WRM

- 1.- <https://wrm.org.uy/es/articulos-del-boletin-wrm/seccion1/uruguay-la-amenaza-de-una-tercer-mega-fabrica-de-celulosa>
- 2.- https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2017/noticias/NO_Y823/contrato_final.pdf
- 3.- http://www.mvotma.gub.uy/participacion-ciudadana-ambiente/manifiestos-de-ambiente/item/download/10967_3e7971165bdf5e1e15f0f688ad7bbf98
- 4.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/upm-invertira-us-millones-uruguay-us-millones-planta.html>
- 5.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__940b82f5-5c08-4563-b9c5-4e3fe0640d43/10893/Detalle-de-Noticia
- 6.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/colocaron-piedra-fundamental-obra-tren-uruguayos-dijo-rossi.html>
- 7.- <https://www.busqueda.com.uy/nota/los-trenes-y-vagones-de-las-ferroviarias-estatales-no-cumplen-las-condiciones-para-usar-las>
- 8.- <http://www.radio36.com.uy/entrevistas/2019/06/14/gomez.html>
- 9.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__55380029-a4e3-4444-9a2f-f63e66759158/10893/Detalle-de-Noticia
- 10.- <https://www.busqueda.com.uy/nota/terminal-de-upm-en-el-puerto-tiene-potencial-impacto-negativo>
- 11.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__1f7e2a20-f723-47e5-8fad-4bd63cc15a22/10893/Detalle-de-Noticia
- 12.- <https://www.facebook.com/groups/2132029693714420/>
- 13.- <http://zur.org.uy/content/por-el-costado-de-la-v%C3%ADa>
- 14.- <https://www.facebook.com/movus.uruguay/>
- 15.- <http://www.guayubira.org.uy/2019/06/organizaciones-uruguayas-dicen-no-a-upm2/>

Infraestrutura de e para comunidades florestais: a microusina em Long Liam, Sarawak



Projeto de microbarragem, comunidade Long Liam, Malásia. Foto: Bruno Munster Funds

O ano de 2016 testemunhou uma grande vitória para os povos indígenas de Sarawak. Cancelou-se a construção da Usina de Baram, de 162 metros de altura, que teria inundado 41.200 hectares de florestas, desalojado pelo menos 26 aldeias indígenas e afetado até 20.000 pessoas. A decisão veio depois de repetidos protestos, bloqueios e oposição de indígenas e redes aliadas. Dois estratégicos bloqueios de rodovias foram criados em 2013 e conseguiram se manter por mais de dois anos: um para impedir que os trabalhadores entrassem no local da barragem e outro para impedir que caminhões de cimento e trabalhadores construíssem a estrada de acesso à barragem.

O cancelamento da barragem também fez com que todas as terras sob Direitos Consuetudinários Nativos que haviam sido desapropriadas para a construção e para o reservatório fossem devolvidas aos seus proprietários indígenas originais.

A megabarragem fazia parte do Corredor Sarawak de Energia Renovável (SCORE, na sigla em inglês), um dos cinco corredores regionais do país, que visa incentivar o investimento em indústrias com alto uso de energia, dando-lhes acesso a infraestruturas de energia, transportes e comunicações. Entre as dez indústrias prioritárias identificadas pelo SCORE, às quais a Usina de Baram teria fornecido energia, estão petróleo, alumínio, óleo de dendê, madeira e aço. (1)

Após o cancelamento da megabarragem, os moradores de Long Liam, uma remota comunidade no interior de Baram, que estavam entre os milhares que se opunham à construção de uma megabarragem, uniram forças para criar e instalar a eletrificação e o fornecimento de energia tão necessários em sua comunidade. Algo que a megabarragem não teria proporcionado. Em 2019, uma microusina hidrelétrica começou a funcionar em Long Liam. (2)

A história da resistência à barragem de Baram ainda se mantém, não apenas como fonte de inspiração para muitas comunidades ameaçadas por megabarragens, mas também para aqueles que tentam recuperar a infraestrutura para suas próprias necessidades e iniciar um processo energético incluyente, implementado de baixo para cima.



Bryan Anderson, que é de Long Liam, realizou duas entrevistas com pessoas de sua aldeia. Os dois entrevistados participaram ativamente do protesto contra a megabarragem e lideraram o trabalho comunitário (*gotong-royong*) durante a construção da microusinha hidrelétrica.

Sam, a primeira pessoa entrevistada, é um dos principais porta-vozes do Projeto da Microusinha e Nina tem um papel importante no grupo de mulheres (*kaum ibu*) e conhece os direitos das pessoas em relação às terras ancestrais sob Direitos Consuetudinários Nativos. (3)

Seus testemunhos nos ajudam a entender como a infraestrutura pode ser quando as necessidades das comunidades são o ponto de partida, assim como os muitos desafios e obstáculos que elas ainda precisam enfrentar.

Por que vocês se opuseram à barragem e como organizaram a resistência contra esse projeto?

SAM: Eu tenho várias respostas para a sua pergunta. A primeira é que optamos por rejeitar a barragem de Baram porque um megaprojeto como esse teria destruído os ecossistemas próximos à área da construção. Em segundo lugar, teria nos custado nossos lares; todo o povo afetado de Baram perderia suas casas. Em terceiro lugar, a inundação decorrente da construção da barragem também nos custaria a terra que herdamos, onde temos vários tipos de cultivos. Ela teria destruído as plantações feitas por nossos antepassados, onde continuamos colhendo há anos. Minha quarta resposta à sua pergunta é que a barragem de Baram teria prejudicado o povo Baram, que precisaria reconstruir novos assentamentos para suas famílias.

NINA: Na minha opinião, rejeitamos a barragem porque precisamos da terra para viver. Nossa terra é a fonte de nossa comida e outros recursos. A barragem teria causado graves danos a tudo o que temos agora. Não é um problema menor. A barragem também nos teria forçado a fugir de nossas casas e nos estabelecer em outro lugar.

A primeira coisa que fizemos para mostrar nossa rejeição à barragem foi uma demonstração em Nahah Uve' [uma área da margem do rio Baram, perto do local proposto para o megaprojeto] durante a visita deles ao local. Nós realmente não queríamos a barragem. A próxima coisa que fizemos foi um bloqueio no Acampamento do Quilômetro 15 da estrada Long Kesseh porque, durante esse tempo, soubemos que os equipamentos e o maquinário da barragem seriam transportados por essa estrada. Montamos o bloqueio para impedir que aquelas pessoas levassem seus equipamentos para o local proposto para a barragem.

De que infraestrutura você realmente precisa como comunidade?

SAM: Como comunidade, nós realmente precisamos de eletricidade, mas não de uma forma que a construção da estrutura destrua a nossa natureza ou o nosso rio. A segunda coisa de que precisamos é uma estrada adequada que nos conecte. Uma estrada adequada facilitaria o transporte de nossos produtos agrícolas para a cidade e proporcionaria melhores conexões para a comunidade dentro da área de Baram.

NINA: Nós queremos projetos de infraestrutura, como telecomunicações, hospital, escola e estrada, mas o que mais precisamos é de uma estrutura de telecomunicações, pois ela



tornará as coisas muito mais fáceis para nós. É claro que também precisamos de um hospital, mas já temos um em Long San e durante a estação das chuvas, quando o rio sobe, é difícil e perigoso ir até lá quando há emergências. Portanto, precisamos de uma estrada adequada.

Agora, a sua comunidade tem um microprojeto hidrelétrico para atender às necessidades energéticas da comunidade. Como surgiu o projeto?

SAM: Uma ONG sugeriu que construíssemos uma microusina hidrelétrica em Long Liam, e as pessoas da comunidade concordaram com uma cooperação mútua e trabalharam juntas para concluir o projeto do começo ao fim.

NINA: Esse projeto se tornou realidade porque os membros da comunidade concordaram em ter essa microusina hidrelétrica mais benéfica, em vez da danosa megabarragem. Nós consideramos que esse projeto nos beneficiou mais.

Vocês estão satisfeitos com o projeto? Quais foram as dificuldades?

SAM: Para ser honesto, eu me sinto um pouco insatisfeito porque a energia gerada pela microusina ainda é insuficiente para fornecer a eletricidade necessária a toda a aldeia. Apesar disso, estamos felizes porque, embora não seja suficiente para todos os eletrodomésticos em nossas casas, a energia pelo menos nos ajudou a iluminar as nossas casas. O principal desafio que precisamos enfrentar com essa microusina é manter um fornecimento contínuo de água. Não podemos operá-la se houver água insuficiente, e esse é um problema que estamos enfrentando agora. Não usaremos a usina durante a seca devido ao menor fornecimento de água, mas poderemos usá-la durante a estação chuvosa.

NINA: Estamos bastante satisfeitos com a microusina hidrelétrica nesta etapa inicial. No entanto, os problemas aumentaram depois de a usarmos por algum tempo e, devido a isso, começamos a nos sentir um pouco insatisfeitos. Ela não consegue nos fornecer energia durante as 24 horas do dia. Além disso, a energia gerada pela microusina é insuficiente para as necessidades de toda a aldeia. Outro desafio é que o tanque de captação da microusina não é forte o suficiente para suportar a força da corrente de água, fazendo com que ela vazze na parte de baixo do seu reservatório. É por isso que queremos qualquer melhoria que possa ser feita no projeto, para nos fornecer energia suficiente, porque nós certamente queremos essa tecnologia para a nossa aldeia.

Vocês acham que pequenos projetos locais de energia poderiam ser replicados em aldeias próximas, em Baram ou em outros lugares?

SAM: Eu adoraria recomendar essa microusina hidrelétrica a outras aldeias. É uma energia muito limpa porque não precisa de combustível para funcionar. Para uma comunidade de áreas rurais como nós, isso é uma vantagem porque não precisamos ir até o vendedor de combustível mais próximo para preenchê-lo. Então, também é muito econômico. Eu também gostaria de sugerir que, no futuro, caso este projeto seja implementado em outras aldeias, devem-se convidar engenheiros ou funcionários profissionais a participar da equipe local, para estudar as fontes e fluxos de água. Dessa forma, a microusina poderia ser construída da melhor maneira possível, permitindo que a comunidade aproveite a eletricidade, independentemente da condição climática, evitando moradores infelizes devido à falta de energia.



NINA: Eu não vejo nenhum motivo para não ser reproduzido em outros lugares. A única consideração é ter certeza de que o rio próximo tem fluxo suficiente para alimentar a microusina e gerar eletricidade para toda a aldeia. No entanto, como estamos enfrentando dificuldades com a que temos agora, talvez sejam necessárias algumas melhorias antes de implementá-la em outros lugares. Também é melhor ter outra fonte alternativa de energia pequena ao lado da microusina, como a energia solar, de modo que, quando o fluxo de água não for forte o suficiente durante a estação seca, possamos recorrer à energia solar para obter energia.

(1) <http://smasarakawak.com.my/cgi/subissues.cgi?file=56is.txt>

(2) O projeto da microusina hidrelétrica (Micro Hydro) foi apoiado pela SAVE Rivers e pelo Bruno Munster Fund.

(3) Os nomes originais foram alterados por motivos de segurança

Brasil: A luta dos Povos Xinguara na Amazônia



Canteiro de obras da Norte Energia na região de Altamira no Pará, Brasil

A luta segue viva, criativa e com a feição feminina na região do Xingu, no estado do Pará, contra a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, não só para finalmente reconhecer tal mega empreendimento como social, econômica e ambientalmente inviável, mas **também para garantir que outros projetos depredatórios não se instalem na região**. Um exemplo disso é a mineradora canadense Belo Sun, que ameaça a Volta Grande e todos os municípios que vivem no entorno de um rio já mutilado. Para além disso, os povos do território ainda precisam lidar com a negação de direitos básicos, o aumento da violência no campo e na cidade e os enormes desafios de continuar produzindo após os impactos de “Belo Monstro”.

Com a atual conjuntura, parece óbvio a necessidade de se opor ao projeto de governo de extrema direita de Jair Bolsonaro e sua visão predatória para a Amazônia. Porém, vale lembrar que a emblemática luta vigente contra a UHE de Belo Monte tem pelo menos duas etapas. Num primeiro momento, no final da Ditadura Militar, década de 80, a instalação da barragem foi momentaneamente paralisada graças à mobilização popular dos povos indígenas do Xingu, movimentos sociais, famílias de ribeirinhos, Prelazia do Xingu e as Comunidades Eclesiais de Base, que reconheciam o governo federal e este projeto como inimigos. No segundo momento, já no período em que o Brasil era governado pela primeira vez por um grupo autodeclarado de esquerda, a disputa por corações e mentes não foi



apenas entre classe dominante e classe trabalhadora, mas em grande medida entre os próprios grupos do meio popular.

Ou seja, **a luta que se estabelece nessa região desde a chegada dos primeiros colonizadores brancos**, passando pelos desafios do ciclo da extração de borracha e da estrada transamazônica, tem na luta recente um capítulo peculiar. A região demonstra que **o enfrentamento se dá a qualquer partido ou organização que não se coloque ao lado do povo, independentemente do espectro ideológico declarado**, bandeira partidária ou instituição. É dessa forma radical (no sentido de ser enraizado nos anseios populares que são inegociáveis), que grupos liderados ou formados por mulheres, sobretudo, seguem ousando levantar a voz contra qualquer projeto de morte na região, denunciando o modelo de des-envolvimento estabelecido e propondo um caminho de paz como fruto da justiça.

A vida ameaçada no município de Volta Grande do Xingu

A complexidade do rio Xingu, a biodiversidade que dele depende, as atividades produtivas que nele, a partir dele e com a contribuição dele historicamente são desenvolvidas na região estão sob ameaça após a instalação da barragem, que forçou 30.000 pessoas a abandonar suas terras. A situação mais emblemática, porém, é a da Volta Grande do Xingu, uma região de cerca de 100 km² onde vivem centenas de famílias ribeirinhas, os povos indígenas Juruna e Arara que aprenderam a conviver com ciclos sazonais do rio, cujo fluxo aumenta e diminui conforme a época do ano. **Com o barramento definitivo em 2015, essa vazão é controlada pelo consórcio Norte Energia, e desde então a produção agrícola, agropecuária e o pescado vêm sendo impactados sensivelmente**, o que demonstra que está fadado ao fracasso o chamado “Hidrograma de Consenso”, proposto pela empresa para simular a vazão da água na região, que entraria em vigor após a instalação das últimas turbinas da usina no fim de 2019.

“A ideia é que o IBAMA [Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis], pesquisadores, a Norte Energia e as comunidades monitorem se a vazão liberada pela Norte Energia prejudica a fauna, a flora e a vida como um todo na Volta Grande por seis anos, após a conclusão da construção da usina, porém nós já sabemos pelo que temos observado que **os impactos são gravíssimos, e tendem a ficar piores**, o que coloca o consórcio em xeque. Se ela liberar a água necessária, não produzirá energia como pretende, e se produzir energia a vida do Xingu perece”, analisa Cristiane Carneiro, pesquisadora da fauna aquática e populações tradicionais da região do Xingu. Segundo ela, tudo isso foi amplamente denunciado por vários pesquisadores antes de todo processo esmagador com que os Governos Lula e Dilma impuseram a obra.

“O peixe sobe, mas não consegue descer. Cada dia que passa nós sentimos mais dificuldade pra conseguir pescar, porque o pescado tá diminuindo em quantidade e de peso”, observa o pescador, agricultor e garimpeiro artesanal José Pereira, conhecido como “Pirulito”. Segundo ele, não só a atividade produtiva foi prejudicada, mas até o momento a comunidade da Ressaca, município de Senador José Porfírio, onde ele não vem recebendo medidas compensatórias a contento por parte da Norte Energia e das respectivas prefeituras. **“Eles dizem que aplicam o dinheiro aqui, que gastaram bilhões, mas pra cá eu não vejo nada, só vejo o povo cada vez mais empobrecendo”**, denuncia.

E se na Ressaca, que é uma das vilas mais bem estruturadas da região **a sensação de abandono é grande**, a situação da família de Eduvirgis Ribeiro, moradora do travessão do



Miro, em Senador José Porfírio, é um tanto mais desafiadora. Entre outras culturas, a família dela investe principalmente na produção de cacau, boa parte da produção se perde porque o impacto da estiagem atinge o lençol freático, seca igarapés, dificultando tanto a criação de pequenos animais quanto a sobrevivência das plantações. “Nossa produção e nosso modo de viver aqui está comprometido, e a sensação que temos é que estamos invisíveis diante da Norte Energia e dos governantes. Se a gente quer alguma melhoria precisamos tirar do nosso próprio bolso”, comenta Eduvirgis.

Impactos invisíveis

Maria de Fátima, mais conhecida como “Baiana”, representa centenas de moradores que vivem entre a boca do rio Iriri e a aldeia indígena dos Arara, em Altamira. Sem ainda ter o reconhecimento oficial de que são atingidas e atingidos por Belo Monte, o grupo liderado por ela começou a lutar não apenas por isso, mas por políticas públicas básicas desde 2018. Desde então, a comunidade **vive a realidade do quase sumiço dos peixes, de adoecimento por conta da água poluída após o alagamento da floresta e dificuldades para acessar serviços de saúde e educação**, por isso decidiu denunciar a esta cruel realidade perante os órgãos competentes.

“A gente vive aqui uma situação muito revoltante. A gente basicamente pescava e esperava o atravessador passar e levar nossa produção, e hoje com o sumiço do pescado tem muitos de nós que passam fome, sem contar que já teve vizinho nosso que morreu porque passou mal e ninguém tinha combustível pra levar esse homem pra cidade. Então chegou a hora da gente dizer basta”, relata Baiana.

Jovens e adolescentes

Belo Monte expulsou moradores de diversas ilhas em Altamira e outros municípios do território, além de **ter atraído enorme mão de obra para os municípios da região, que provocou aumento significativo da cultura de violência**, que impacta principalmente jovens e adolescentes negros, especialmente em Altamira. “Quando a obra veio, expulsou os beiradeiros que tinham uma enorme relação com o rio. Isso não apenas provocou imensos **problemas na saúde mental das pessoas que tiveram que ir pra onde não queriam**, mas fez com que essas pessoas praticamente perdessem sua principal atividade produtiva, que era a pesca, assim como provocou também o aumento significativo da violência, **um aumento absurdo do extermínio da juventude negra**”, analisa Antônia Melo, coordenadora do Movimento Xingu Vivo para Sempre.

“A gente não tem segurança pra andar na rua. Sabemos que eles [os vários tipos de pistoleiros que atuam no meio urbano] não matam só quem deve, eles matam quem eles querem. Eu não tenho mais filho pequeno, mas tenho neto, e eu morro de medo que ele seja confundido com alguém e seja executado, por isso fico preocupada toda vez que ele precisa sair na rua”, profetiza Raimunda Gomes, membro do Xingu Vivo e do Conselho Ribeirinho, organização criada após os povos da região conquistarem o direito de retornarem para terrenos às margens do rio, como instrumento de monitoramento e de garantia que esta conquista seja efetivada por quem de direito.

O processo, inédito em experiências de barragens no Brasil, é acompanhado na maioria por lideranças femininas, que lidam com a falta de compromisso da Norte Energia em cumprir prazos, e ao mesmo tempo com o dilema praticamente irreversível para a juventude nesse



processo. “Nós temos entre nós **uma geração de jovens e adolescentes que já estão há anos fora do território ribeirinho**, já construíram uma relação com a cidade e não querem voltar a morar na beira, por isso eu não sei o que vai ser da pesca artesanal na região quando os pais partirem”, analisa Josefa Oliveira, também do Conselho Ribeirinho. Segundo ela, além da vida nas ilhas já ser vista com desinteresse por boa parte dos adolescentes que foram pra cidade após as expulsões dos pais, ainda há a problemática da falta de perspectiva de estudos a partir do ensino médio no território. “Eu mesma só estudei porque eu vim pra cidade, porque da casa do meu avô que era ribeirinho não tinha escola depois do Ensino Fundamental”, lamenta.

O impacto nas mulheres xinguaras

Em cidades próximas de Belo Monte, os níveis de **violência, exploração sexual infantil e tráfico de pessoas saltaram de forma exponencial** devido ao fato da região não ter sido preparada para receber o grande fluxo de trabalhadores trazidos pela construção da usina.

“Os empreendimentos destrutivos como Belo Monte prejudicam em especial a vida das mulheres, como o **aumento da violência doméstica e o feminicídio**. Nós somos as mais impactadas pelas várias doenças adquiridas pela perda e expulsão de nossos territórios e moradias, de nossos laços familiares e vizinhança, com a **morte de filhos, filhas pela violência do tráfico de drogas, abuso sexual, prostituição, a pobreza, desemprego, e outras perdas**. Com tanta violência aos direitos humanos por parte das empresas e governos, recai sobre as mulheres depressão, aumento da pressão arterial, tristeza profunda e casos que já levaram a morte”, alerta Antônia Melo, coordenadora do Movimento Xingu Vivo para Sempre. Segundo ela, tal reflexão se embasa em um diagnóstico realizado por um grupo de psicólogos e psiquiatras da Universidade de São Paulo (USP) com várias famílias em Altamira.

Outra questão é que uma obra da magnitude da de Belo Monte, que chegou a ter 33 mil trabalhadores no pico máximo da obra, em junho de 2014, quando a previsão era de ter, no máximo, 19 mil trabalhadores, tem um efeito imenso no cotidiano e nas condições de vida da população local.

“Em locais de implantação de grandes obras, a exploração sexual e a prostituição se convertem em condições para sua existência e realização, pois historicamente uma está ligada à outra”, afirma o pesquisador Assis Oliveira, coordenador da pesquisa “Trabalhadores e Trabalhadoras de Belo Monte: percepções sobre exploração sexual e prostituição”, que identificou, entre 2013 e 2014, “um total de seis modalidades distintas de exploração sexual, que envolviam, em maior ou menor intensidade, também a presença de crianças e adolescentes.” As casas de prostituição em locais de implantação de grandes obras como Belo Monte estão historicamente ligados uns aos outros, haja vista o modelo de desenvolvimento. (1)

“As mulheres xinguaras são as mais impactadas, mas também são as que mais lutaram, lutam e continuarão lutando, e é dessa forma que vamos resistir a Belo Sun”, anuncia Antônia Melo.

No maio do 2019 foi realizado o II Seminário Xingu Terra de Resistências, com lema “Defensoras e Defensores de Direitos Humanos e da Natureza”, realizado pelo Movimento Xingu Vivo para Sempre, Centro de Formação do Negro e Negra da Transamazônica e



Xingu, Rede Eclesial Panamazônica, Prelazia do Xingu, Sociedade Paraense em Defesa de Direitos Humanos, Universidade Federal do Pará e Prelazia do Xingu, que contou com a participação de centenas de lideranças, onde foram acolhidas inúmeras denúncias de ameaças e conflitos gerados direta e indiretamente por Belo Monte. O documento será usado como instrumento político para pressionar as autoridades que tomem urgentes providências em relação a cada um dos casos, mas o encontro serviu também para mostrar que a resistência segue forte no território.

De mesma forma, no fim de agosto do 2019 será realizado um seminário regional para **debater especificamente o extermínio de jovens e adolescentes no campo e na cidade de Altamira e de toda região do Xingu**, promovido pelo Xingu Vivo, Coletivo de Mulheres do Xingu e Movimento de Mulheres do Campo e da Cidade de Altamira, em parceria com o CEDECA Emaús e as organizações de jovens e adolescentes da região, para fortalecer a luta para que todos os casos de violência sejam elucidados, com os responsáveis punidos e propor políticas públicas para a prevenção da violência.

Movimento Xingu Vivo para Sempre

(1) <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/552175-grandes-obras-como-belo-monte-incentivam-e-fomentam-o-mercado-do-sexo-no-brasil-entrevista-especial-com-assis-oliveira>

RECOMENDADOS

China: Moradores de vilarejos processam uma madeireira e um governo local por secar suas fontes de água

Em um contexto de crescimento da indústria de plantações de eucalipto na China, cerca de 150 moradores de Yong'an estão processando a Guangxi Lee & Man Forestry Technology Ltd. – madeireira que opera uma plantação de eucalipto de quase 300.000 m² – e o órgão do governo local que fez parceria com ela, por violar uma cláusula do direito contratual chinês que proíbe as empresas de prejudicar interesses públicos. Os moradores afirmam que o eucalipto suga a água de três nascentes situadas nas montanhas, deixando-lhes pouco para cozinhar e cultivar arroz a jusante. É o primeiro caso desse tipo na China. Leia mais (em inglês) aqui: <http://www.sixthtone.com/news/1004021/as-a-timber-plantation-flourishes%2C-village-dissent-takes-root>

Amazônia: rodovias e estradas são eixos do desmatamento

O estudo “Amazônia na Encruzilhada”, da Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada (RAISG) apresenta uma visão geral da pressão causada pelas estradas em Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela. De acordo com o relatório, dos 136 mil quilômetros de extensão mapeados na região, pelo menos 26 mil se sobrepõem a áreas naturais protegidas e territórios indígenas. Por exemplo, na Amazônia brasileira, o relatório afirma que a maior parte do desmatamento ocorre nas proximidades das estradas. O relatório também sugere que a tendência está aumentando. Você pode lê-lo (em espanhol) neste link: <https://encrucijada.amazoniasocioambiental.org/story/caminos-selva-adentro>

Energia limpa? Hidrelétricas que destroem na Guatemala

Na região de Yich K'isis, na Guatemala, foi planejada a construção de três usinas hidrelétricas: Pojom I, Pojom II e San Andrés, a ser alimentadas com desvio dos rios Negro,



Pojom, Yalwitz Primavera, Varsovia e Palmira. As comunidades estão lutando para resistir à imposição dessas usinas, o que já causou a morte de um morador em 2017. Um vídeo curto, do portal de notícias Avispa Mídia, divulga as vozes de membros da comunidade prontos para lutar para defender seus territórios e suas vidas. Você pode assistir o vídeo (em espanhol) neste link: <https://www.youtube.com/watch?v=iWossKhLuFA>

Como os ricos e poderosos sequestram as vitórias da resistência

No sistema paralelo de justiça destinado a empresas e ricos, conhecido como ISDS (resolução de disputas entre investidores e o Estado, na sigla em inglês), as empresas podem processar países quando considerarem que decisões governamentais ou judiciais afetam seus lucros, mesmo aquelas cujo objetivo explícito é proteger as pessoas ou o meio ambiente. Essas ações judiciais ignoram tribunais nacionais e ocorrem perante um tribunal internacional de árbitros – essencialmente, três advogados da área de investimentos que decidem se os lucros privados ou os interesses públicos são mais importantes. Um relatório de Corporate Europe Observatory (CEO), Amigos da Terra e Transnational Institute descreve dez ações judiciais de destaque no âmbito do ISDS, que foram usadas como arma de empresas contra comunidades e vitórias da resistência. Leia o relatório (em inglês) aqui: https://corporateeurope.org/sites/default/files/2019-06/Red%20Carpet%20Courts_1.pdf

Deslocamentos causados por barragens na Malásia: uma perspectiva de gênero

Um artigo da pesquisadora Carol Yong examina criticamente, através de uma lente de gênero, as questões relacionadas a deslocamentos induzidos por barragens e reassentamentos de comunidades indígenas na Malásia. Para entender por que a aquisição compulsória de terras é traumática para os povos indígenas rurais no contexto mais amplo de deslocamento causado por barragens na Malásia, é importante entender os direitos consuetudinários à terra e os sistemas de posse, o papel do *adat* (leis consuetudinárias) na regulação desses direitos e o que a terra significa para mulheres e homens.

Leia o relatório (em inglês) aqui <https://epub.oeaw.ac.at/0xc1aa5576%200x003aaf92.pdf>

Boletim do WRM “Vozes Vindas do Chão: Comunidades em Movimento e Estratégias de Resistência” em suaíli

O boletim “Vozes Vindas do Chão: Comunidades em Movimento e Estratégias de Resistência” foi traduzido ao suaíli.

Além de danos numerosos e profundos às florestas do mundo, as indústrias também causam algo mais: o surgimento de movimentos, fortes e diversos, de resistência por parte de comunidades afetadas que defendem seus territórios, meios de subsistência, culturas e até mesmo sua existência. A luta continua!

Leia o boletim (em suaíli) no seguinte link: <https://wrm.org.uy/241-swahili/>

Todos os artigos do Boletim podem ser reproduzidos e divulgados com a seguinte fonte: **Boletim 244 do Movimento Mundial pelas Florestas Tropicais (WRM): “Cimentando desmatamento: infraestrutura a serviço das grandes empresas e do capital?”** (<https://wrm.org.uy/pt/>)

Assine o Boletim do WRM: <http://eepurl.com/7RJYL>

O boletim busca apoiar e contribuir com as lutas dos povos para defender seus territórios e florestas. A assinatura é gratuita.



Boletim mensal do Movimento Mundial pelas Florestas Tropicais (WRM)

Este boletim também está disponível em Inglês, Espanhol e Francês

Editor-chefe: Winfridus Overbeek

Redatora responsável e coordenadora: Joanna Cabello

Apoio editorial: Elizabeth Díaz, Lucía Guadagno, Jutta Kill, Carolina Motoki y Teresa Pérez

Secretaria Internacional do WRM

Avenida General María Paz 1615 oficina 3.

CP 11400, Montevideo, Uruguai

Tel/fax: +598 26056943

wrm@wrm.org.uy - <http://wrm.org.uy/pt>