

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: O Liberal

Class.: 91

Data: 2 de março de 1985

Pg.: _____

4468 (Lucio Flavio Pinto)

Os mundos em Carajás

A propaganda feita pela Companhia Vale do Rio Doce procura nos convencer de que a Estrada de Ferro de Carajás abre caminho para um mundo novo dentro do país. É verdade. Mas não toda a verdade.

Os paraenses realmente precisariam encontrar uma forma nova de encarar o fato de que estarão sediando um dos maiores empreendimentos de mineração do mundo, no valor de quase 3,2 bilhões de dólares (não incluídos os custos financeiros). Repetir argumentos falsos ou queixas de inspiração sentimental diante da grandiosidade de um negócio que praticamente duplicará as exportações estaduais não ajuda a compreender sua complexidade.

Ligar o sertão ao litoral — para assim drenar riquezas até mercados externos — não constitui propriamente novidade em um país que repete esse fenômeno desde a identificação de sua primeira riqueza natural, o pau-brasil. Fazer essa exploração utilizando tecnologia moderna e pesados investimentos também não significa necessariamente que estarão em ação os efeitos multiplicadores e germinativos capazes de garantir o progresso e o bem-estar dessas áreas.

Os paraenses, na verdade, pouco sabem sobre este gigante econômico cantado em prosa e verso publicitários anteontem. Em parte por culpa sua. Mas também por responsabilidade da CVRD. Em suas diversas peças de divulgação (cuja abundância prejudicou o conteúdo), a empresa citou números distintos sobre o valor global do investimento fixo, o montante da economia alcançada, a redução de custos na ferrovia especificamente, etc; ou não foi clara ao definir dados importantes como o custo financeiro. Pode ser um método válido se o objetivo foi apenas encher de números a cabeça da opinião pública. Mas se havia alguma pretensão de ajudar a formação de juízos de valor, a serventia foi reduzida.

Carajás não repetirá o velho modelo colonial que transformou ferrovias como a inaugurada na quinta-feira em verdadeiras bases de lançamento de riquezas. Será o germen de um processo de desenvolvimento regional integrado, gerando novas oportunidades de investimento e propiciado o beneficiamento das matérias-primas. É esta a retórica do Programa Grande Carajás, pano de fundo ideológico do Projeto Ferro.

Um dos idealizadores da parte agrícola desse programa admitiu, em encontro realizado em Belém, que o projeto foi preparado "com vistas a levantar recursos, que são escassos", para outros empreendimentos na região. Todas as projeções de usos múltiplos dos recursos naturais serviriam apenas para justificar o interesse da Vale por um corredor de exportação e, do governo, pela produção de álcool. A pressa na encomenda fez com que Santana do Araguaia e o Alto Parnaíba ficassem excluídos do programa.

A nova divisão internacional do trabalho, tendo como delimitadores a crise da energia, as novas barreiras comerciais e a consolidação das multinacionais (econômicas e financeiras), deverá induzir o surgimento de algumas industriais satélites na região. Ela oferece vantagens poderosas, capazes de atrair as fábricas de ferro sílicio, ligas e gusa, por exemplo. Mas isto, transposto para o quadro das relações de troca, pode significar que apenas atualizamos o atraso.

Embora territorialmente Carajás nos pertença (posse que é geográfica, mas não institucional, muito menos administrativa), sabemos quase nada sobre os elos que estão fixando esta portentosa província mineral a interesses que transcendem à nossa capacidade atual de percepção. Nossos líderes tentam o diálogo com os gerenciadores do empreendimento à base de detalhes, de obras físicas, esquecendo o conjunto e o contexto que

lhes dá expressão. As vezes conseguem ser interlocutores. Nunca, porém, participantes de um diálogo travado no mesmo nível. A desigualdade é flagrante.

O que se sente vivamente nesse programa é o controle exercido por uma empresa. A CVRD centralizou demais (inclusive expôs-se ao ônus dessa centralização) a imagem de Carajás, que tem área para ser o 33º país do mundo. Sofreu as consequências dessa personalização durante as manifestações de protesto dos garimpeiros de Serra Pelada, no ano passado. Expressou esse antagonismo no contraste chocante entre a cidade que projetou, Parauapebas, e a cidade que é o subproduto de sua criação, Rio Verde. A primeira, um exemplar do planejamento urbano ocioso. A segunda, um testemunho da demanda social não satisfeita.

O mundo novo que a Vale diz estar abrindo com sua ferrovia compõe um quadro caótico com esses elementos opostos e díspares. O melhor minério de ferro do mundo, retirado das entranhas da terra pela mais sofisticada técnica, é transportado por modernos trens, que atravessam uma paisagem pontilhada de anacronismos, tensões e conflitos. A Serra passou a ser o símbolo de uma bastilha contemporânea para os milhares de deserdados que, mecanicamente (ou manipulados), não encontravam outro referencial para expressar sua indignação durante os incríveis acontecimentos do ano passado. Queriam quebrar o palácio da "gata".

Os operários do século XIX tentavam libertar-se das causas de sua infelicidade quebrando as máquinas a que ficavam presos 14 horas por dia. Sabemos que era um protesto inútil, inócuo e errado, que nada construía. Ele repetiu-se em 1984 e a permanência dos mesmos níveis mentais e sociais não previnem outra ocorrência no futuro. Por enquanto, não há vacina.