



La maledizione del ferro

La scoperta del minerale in Carajás ha sconvolto la vita di migliaia di persone
Un viaggio lungo i 900 km di ferrovia su cui si sposta ogni giorno questo metallo

Lucas ha una trentina d'anni e vive a Piquiá de Baixo, il quartiere di una città brasiliana dove l'asma è più diffusa del raffreddore e la notte non si riesce a dormire perché manca l'aria. Ieri si è dovuto licenziare dalla siderurgica in cui lavorava da anni a causa di un'infezione polmonare. Nello stesso momento, a Milano, in Italia, il signor Rossi stava comprando una macchina nuova. E mentre Carmen, napoletana verace, cucinava con pentole di acciaio inossidabile, i cittadini di Santa Rosa, in Brasile, protestavano perché il treno che attraversa le loro terre aveva investito, ancora una volta, un abitante della zona. E i pescatori della Praia do Boqueirão, a São Luis, erano costretti a sloggiare alla ricerca di un mare pulito e senza padroni.

Queste storie hanno finali diversi, ma hanno tutte lo stesso punto di partenza: 1967, Foresta nazionale del Carajás, Stato del Pará, Brasile settentrionale. Quarantasei anni fa, infatti, in questa regione è stato trovato il ferro. Uno dei migliori al mondo, con una percentuale di purezza che supera il 65 per cento. Insomma,

una gallina dalle uova d'oro, un'opportunità di sviluppo, progresso e guadagni da favola per una manciata di persone. Ma anche l'inizio di una storia di devastazione, sfruttamento e abusi per chi ha avuto la sfortuna di nascere nel posto sbagliato al momento sbagliato.

Ed è proprio da questa foresta che lo scorso 17 febbraio è iniziato il nostro viaggio lungo la "Strada di ferro Carajás". Una ferrovia di quasi 900 chilometri, costruita una trentina d'anni fa per trasportare il minerale fino al porto di São Luis. Nel corso di una decina di giorni abbiamo conosciuto alcune delle comunità più colpite da questa ingombrante scoperta. Una specie di Via Crucis contemporanea.

In viaggio nella foresta

In questa zona, nel bel mezzo di un'area ricca di specie animali e vegetali uniche al mondo, il paesaggio è devastato da cinque enormi miniere di ferro a cielo aperto gestite in concessione dalla multinazionale brasiliana Vale (*nella foto in alto la miniera N4, la più grande al mondo per quantità di ferro estratto*). La società gode

di un'autorizzazione a estrarre ogni anno 140 milioni di tonnellate di minerale, che presto dovrebbero diventare 230 milioni. E la velocità folle a cui sta viaggiando questo mercato sta mettendo in pericolo l'ecosistema, le falde acquifere e i resti archeologici della zona (circa 2 mila caverne, con tracce di vita umana fino a 11 mila anni fa).

Una comunità a rischio

Ma c'è dell'altro, come abbiamo scoperto nella seconda tappa del nostro viaggio. Per poter trasportare il ferro delle nuove miniere, infatti, la Vale ha intenzione di costruire altri 100 chilometri di ferrovia, così da collegare la nuova infrastruttura ai binari già esistenti. Peccato che sul tracciato previsto si trovi anche la comunità di Santo Antônio (Parauapebas, Pará), dove abitano 78 famiglie, che adesso corrono due pericoli. Il primo è quello di essere cacciate dalla terra in cui vivono. Il secondo è di essere costrette a convivere con uno dei treni più imponenti al mondo: più di 3 chilometri di lunghezza, 330 vagoni, un carico di circa 24 mila tonnellate di minerale, oltre 5 minuti di attesa prima di lasciare campo libero a chi vuole attraversare i binari. Al momento ne passano ogni giorno 12 in una direzione e 12 nell'altra. Ma presto, se tutto andrà secondo i desideri della multinazionale, sarà terminata la duplicazione di tutti e 900 i chilometri di ferrovia e il numero di viaggi potrebbe aumentare di molto.

Il treno nel cortile di casa

Nelle aree Coca Cola e Ausira Mutram di Marabá (Pará) vivono alcune migliaia di persone e ci sono case che si trovano ad appena



Una casa del quartiere Coca Cola (Marabá). Sullo sfondo il treno



Nessun passaggio a livello lungo la Strada di ferro Carajás

una quarantina di metri dal tracciato. Il nostro discorso con gli abitanti del quartiere si deve interrompere ogni volta che passa un convoglio a causa del rumore e il fischio che prepara il suo arrivo è molto forte e si ripete 24 ore al giorno. Anche in piena notte. Ad ogni passaggio, inoltre, le finestre tremano, la televisione smette di funzionare e parlare al telefono diventa impossibile. Una situazione che metterebbe alla prova i nervi di chiunque e alla quale si aggiungono alcuni incidenti con persone travolte dai vagoni (mancano persino i passaggi a livello).

A trovarsi in queste condizioni sono in tanti, visto che la fila di vagoni attraversa due Stati (Pará e Maranhão), 27 municipi, oltre cento comunità di ogni tipo: quartieri urbani, zone indigene, quilombola (discendenti degli schiavi africani), gruppi di pescatori e di agricoltori. Ci sono persino scuole, come le elementari Rio Branco di Bom Jesus das Selvas (Maranhão), che si trovano così vicine ai binari che i professori raccontano che ogni volta si devono interrompere fino a quando il gigante di ferro non è lontano. E spesso i ragazzi sono costretti ad attraversare i binari passando tra un vagone e l'altro per non perdere la lezione. In quella zona, infatti, il treno si ferma normalmente per almeno mezzora e raggiungere la fine del convoglio a piedi richiederebbe troppo tempo.

L'aria pesante di Piquiá

Gli studenti di Piquiá de Baixo non hanno questo problema. Per il resto, però, non si fanno mancare niente. In questo quartiere di Açailândia - la città dove Valentina e io viviamo da dicembre - si concentra gran parte



L'ESPLOSIONE

Ogni giorno avvengono in media due o tre esplosioni in ciascuna delle cinque miniere di ferro a cielo aperto attive nella Foresta nazionale del Carajás. La multinazionale Vale, stando a quanto riferisce l'Istituto Chico Mendes per la biodiversità, sta progettando di aprirne altre nove entro il 2050

degli effetti perversi di questo modello di sviluppo. L'area è circondata da sterminate piantagioni di eucalipto, che in poco tempo hanno scalzato la foresta nativa. Questi alberi sono stati piantati perché possono essere tagliati dopo appena sei anni e fornire così la materia prima alle carbonaie, dove in passato sono stati scoperti bambini che lavoravano in condizioni di schiavitù. Qui viene prodotto il carbone vegetale, che permette alle siderurgiche di lavorare il ferro 24 ore al giorno. Queste industrie confinano letteralmente con il giardino di alcune case del quartiere e causano tanto inquinamento da potersi vedere ad occhio nudo. Basta passare un panno su un tavolo a distanza di mezzora di tempo, per esempio, per accorgersi che la polvere di ferro nera non smette mai di depositarsi ovunque, a cominciare dai polmoni delle persone. Oppure si può osservare il cielo all'ora del tramonto, quando si notano i colori dei gas emessi nell'aria.

Il minerale prende il largo

Un ultimo esempio dei disastri provocati dall'attività di minurazione può essere quello della Praia do Boqueirão, confinante con Ponta da Madeira, il molo di São Luis (capitale del Maranhão) dove arrivano i treni della Vale.

Una volta qui esisteva una grande comunità di pescatori, composta da più di mille famiglie. Oggi non ci abita più nessuno e chi non ha abbandonato la pesca deve fare i conti ogni giorno con le macchine che stanno dragando il porto per consentire al terminal di espandersi. E permettere che il ferro possa raggiungere, ancora una volta, l'industria che costruirà la macchina nuova del signor Rossi o l'ultimo modello di pentola per la signora Carmen.



Una barca ormeggiata alla Praia do Boqueirão (São Luis)

Ricevi questa newsletter mensile perché pensiamo che tu possa essere interessato a seguire la nostra esperienza ad Açailândia, in Brasile. Se vuoi cancellarti dalla mailing list rispondi a questa e-mail. Se altri amici o conoscenti desiderano riceverla, mandaci una e-mail a uno di questi indirizzi: marcoratti76@yahoo.it o valentina.caperdoni@gmail.com. I nostri contatti Skype sono: "marcoratti" o "valentina.caperdoni".