

## Train de maranhense

*Grand Reportage. 2<sup>ème</sup> partie. Ville du Pará où est située la plus grand gisement de minerais de fer de la planète, Parauapebas oppose la richesse générée par les activités de la Compagnie Vale do Rio Doce à la pauvreté de migrants misérables, désespérés pour un emploi.*

---

Textes et photos de Carlos Juliano Barros (Repórter Brasil)

<http://www.reporterbrasil.com.br/exibe.php?id=832>

Traduction : Monica Sessin pour *Autres Brésils*

<http://www.autresbresils.net/>

---

**Repórter Brasil** a parcouru les 892 kilomètres du Chemin de Fer Carajás, de Parauapebas (Pará) à São Luís (Maranhão). Contrôlée par la Compagnie Vale do Rio Doce, géant multinational de l'exploitation minière, dont le bénéfice net a atteint plus R\$ 6 milliards au premier semestre 2006, le chemin de fer a commencé à fonctionner en 1985. L'année suivante, a démarré le train de passagers permettant de transporter jusqu'à 1,5 mille personnes.

La voie ferrée, qui traverse 22 municipalités dans les deux Etats, a été construite principalement pour écouler le fer provenant de la plus grande province minière du monde, la Serra dos Carajás, regorgeant aussi de nickel, cuivre, manganèse, or, ainsi que d'autres métaux et pierres précieuses. Les wagons transportent également d'autres chargements de valeur tels que soja, combustibles et fertilisants, jusqu'à la capitale du Maranhão – d'où ils sont exportés dans le monde entier via les ports d'Itaqui et Ponta da Madeira.

Ce projet milliardaire a redessiné une partie significative du paysage amazonien, a encouragé de nouvelles activités économiques, telle la sidérurgie, et a provoqué un chamboulement dans les relations sociales et dans la vie de la population de la région, notamment chez les peuples indigènes. Les conséquences engendrées dans les deux dernières décennies par le Chemin de Fer Carajás, tout au long des endroits qu'il traverse, sont le thème de cette série de reportages.

L'histoire de Osvaldo Santos est tout au moins fascinante. De l'or extrait d'une prospection à Itaituba (Pará), aux marges du fleuve Tapajós, utilisé pour payer le traitement qui n'a pas soigné la maladie du sang de sa femme, il ne restait que six petites plaques qu'il gardait entre les dents tel un riche tartre métallique. A plus de 73 ans, à la retraite, il a du temps pour lui, dans la commune de São Félix do Xingu (Pará) et visiter certains membres de la famille qu'il a laissés il y a pas mal d'années à Zé Doca, à l'intérieur du Maranhão. Mais sa carte d'identité, sur laquelle on peut lire en rouge "non alphabétisé", révèle sa véritable terre natale: Piauí.

Des hommes aux traits marqués par le soleil de la besogne quotidienne sont caractéristiques du train du Chemin de Fer Carajás, dont les 892 kilomètres relient Parauapebas (PA) à São Luís (MA). Créé par la Compagnie Vale do Rio Doce (CVRD) pour écouler, essentiellement, la production de fer de la plus grande province minière du monde, le train transporte également un contingent non négligeable de travailleurs peu formés, à la recherche de dures besognes.



*"Le train est un aspirateur à misère. Nombreux quittent le Maranhão avec un billet aller uniquement, sans aucune qualification pour*

*Croisement du train de passagers avec des wagons transportant le minerai de fer*

*exercer une quelconque tâche spécialisée"*, précise le journaliste Lúcio Flávio Pinto, qui étudie l'histoire du Projet Grand Carajás depuis des décennies. Rivelino Nascimento, chef du train de passagers de la CVRD depuis 1998, confirme l'analyse du journaliste. Aux gares d'Arari et Vitória do Mearim, à moins de 150 kilomètres de São Luís, *"quasi 70% des personnes qui embarquent sont des hommes, jeunes, à la recherche d'emplois, avec un billet pour Marabá ou Parauapebas"*, affirme-t-il.

Les gares de ces deux villes sont les principales voies utilisées par les travailleurs ruraux pour rejoindre les autres communes du sud-est du Pará, telles Sapucaia et Xinguara ou São Félix do Xingu. Dans cette région de frontière agricole, où l'on peut constater les signes les plus marquants du ravage de l'Amazonie au nom de l'élevage, de pauvres ouvriers agricoles se soumettent à des tâches dégradantes, abattant la forêt pour créer des pâturages de grandes propriétés – qui, assez souvent, sont le résultat d'appropriations illégales de terrains publics. Il y a également un nombre non négligeable d'entre eux qui utilisent le train pour tenter leur chance dans les prospections d'or de la région. Il suffit de citer la plus célèbre, Serra Pelada, dans la ville de Curionópolis, dans le périmètre de Carajás.

En vérité, ce flux existe depuis longtemps, même avant que les rails soient prêts. A l'époque de sa construction, au début des années 80, il était fréquent de voir des groupes de travailleurs marchant sur le chemin dégagé par les tâcherons chargés de construire la voie ferrée devant atteindre des lieux où l'on avait besoin d'hommes pour de lourdes besognes. Aujourd'hui, le "train des *maranhense*", comme il a été appelé par les utilisateurs eux-mêmes, facilite la vie de ceux qui doivent se déplacer entre le Maranhão et le Pará pour obtenir un emploi. Mais, les critiques ne manquent pas vis à vis du service offert par la CVRD.

Les principales plaintes concernent les conditions d'hygiène dans les wagons et la surpopulation. Les réclamations concernent aussi la restauration dans le train, puisque les prix pratiqués pour les repas sont inaccessibles à la plupart de ceux qui voyagent en classe économique, sans droit au confort de l'air conditionné ni aux sièges en tissu dont disposent les passagers de la classe affaires. Pour cette raison, lors des arrêts une sorte de commerce parallèle s'est instauré, ce qui permet de compléter le revenu des familles des hameaux qui se développent autour des voies.



*Commerce parallèle lors des arrêts du train : le "bandeco" est vendu à R\$ 2,00*

Sur ce marché, un "bandeco", une assiette qui n'échappe pas au riz, haricots noirs, farine de manioc et à la viande, coûte R\$ 2. Le paquet de cinq mandarines se vend R\$ 1 et la confiture de lait est vendue à R\$ 0,50.

*"En théorie, le transport de passagers est un grand bénéfice. Mais la CVRD le fait parce qu'elle y est obligée. Le problème est que la compagnie a tant étendu la production de minerais qu'elle n'a pas les moyens de s'occuper du transport des passagers. Le pouvoir public à la possibilité de faire payer et de punir, mais n'en fait rien", se confie Lúcio Flávio Pinto.*

---

A lire également :

**1ère partie – Parauapebas : entre paradis et enfer**

**3ème partie : L'effet collatéral du progrès**