



**Amigos  
da Terra  
BRaSiL**

MAIO // 2019

# DE PORTO ALEGRE AO ACRE, POR TERRA E POR AR: AS VÁRIAS CAMADAS DAS VIOLAÇÕES DA INDÚSTRIA AEROVIÁRIA CONTRA POVOS E TERRITÓRIOS

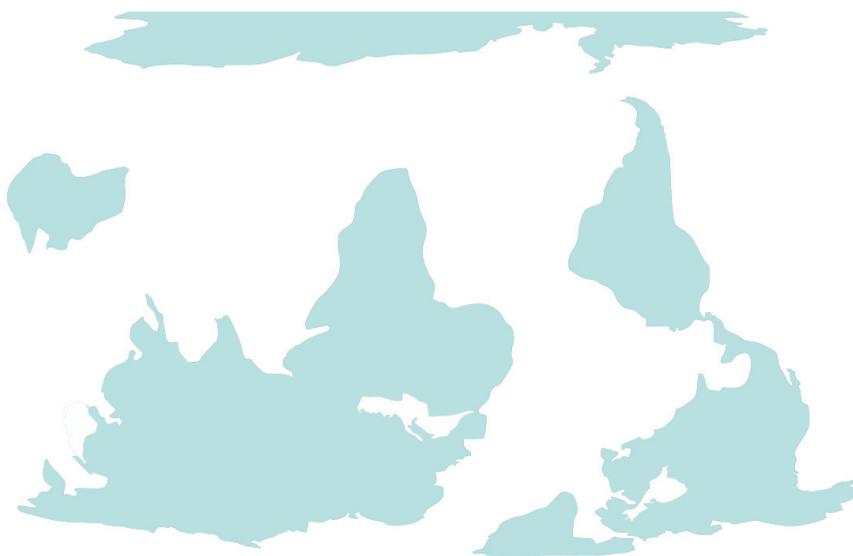
---



APOIO:



**AMOVIN**  
ASSOCIAÇÃO DE MORADORES  
VILA NAZARÉ



A **Amigos da Terra Internacional** é a maior organização de base ambiental do mundo. Tem 75 grupos nacionais e mais de dois milhões de membros e simpatizantes em todo o mundo.

A **Amigos da Terra Brasil** faz parte da federação desde 1983.

Colaboraram com este material: **Amovin** (Associação dos Moradores da Vila Nazaré); **IAB/RS** (Instituto dos Arquitetos do Brasil - Rio Grande do Sul); **MTST** (Movimento dos Trabalhadores Sem Teto); **Bruno Mello**. A **SSNC** (Sociedade Sueca de Proteção ao Clima, sigla em inglês) financiou esta impressão.

maio /// 2019  
tiragem

500 exemplares

contato

+55 51 3332.8884

secretarianatbr@  
gmail.com

A BRAVA RESISTÊNCIA DA VILA  
NAZARÉ, EM PORTO ALEGRE

p4

O AVANÇO DA INDÚSTRIA AEROVIÁRIA,  
O MEIO MAIS POLUENTE DO MUNDO

p12

ACRE, REDD E AS FALSAS SOLUÇÕES  
DO CAPITALISMO "VERDE"

p14

# DE PORTO ALEGRE AO ACRE, POR TERRA E POR AR: AS VÁRIAS CAMADAS DAS VIOLAÇÕES DA INDÚSTRIA AEROVIÁRIA CONTRA POVOS E TERRITÓRIOS

*Entenda como os ataques a uma pequena comunidade na zona norte de Porto Alegre estão associados com a financeirização da natureza nas florestas amazônicas no Norte do Brasil e com o aumento da poluição global, em violações à primeira vista desconexas.*



Cada avião que decola anuncia a batalha – *VRUUUUM!* e passa no céu outra imensa aeronave com suas potentes turbinas e motores com 50 mil cavalos de potência, sobrevoando baixo as cabeças das moradoras e dos moradores da Vila Nazaré, zona norte de Porto Alegre. O movimento de aviões é intenso; as decolagens no Aeroporto Internacional Salgado Filho começam em torno das seis da manhã: um despertador impossível de se ignorar, a função “soneca” sendo o intervalo entre uma decolagem e outra. Insuportável ao ouvido desacostumado: com o tempo, porém, os decibéis das turbinas se tornam mais um ruído do cenário acústico das cidades e incomodam apenas os visitantes: as famílias da Nazaré parecem até esquecer que passam sobre elas máquinas de quarenta toneladas ou mais, lotadas de combustível – e que tragédia causaria um pequeno erro de cálculo ou uma imperícia qualquer de pilotos e controladores de tráfego aéreo, as mais de duas mil famílias que habitam a área sendo esmagadas por latarias em chamas e pneus quentes, maiores que suas casas, destruindo madeiras e grades e tijolos. Uma verdadeira tragédia, não?

Contudo, não há imperícia nem erro de cálculo, muito antes o contrário: ainda assim, há a “tragédia”, anunciada e friamente calculada (e não por isso menos trágica e violenta). “Tragédia” que se repete com muitas das comunidades pobres das periferias brasileiras, filme em eterna reprise: hoje, se não são os aviões que esmagam e atropelam as famílias da Vila Nazaré, é o próprio aeroporto que avança seus limites e tenta expulsar dali uma comunidade inteira, sob um gritante silêncio dos governos municipal, estadual e federal, comandados pelos interesses privados do capital internacional. Desde 2016, a **Fraport**, empresa alemã, é a operadora do aeroporto de Porto Alegre, após vencer licitação para explorar o seu uso por 25 anos. Para tanto, a transnacional desembolsou R\$ 382 milhões, fora os investimentos em obras. Expandir a pista de pouso é uma de suas prioridades: o propósito é receber aviões de carga maiores – o benefício, perceba, não é para pessoas e usuários; o interesse é de indústrias e multinacionais, para quem, obviamente, a vida de duas mil famílias pobres vale muito pouco frente a seus investimentos.

É bem verdade que os planos de expulsão das pessoas da região do aeroporto não são novos: as ameaças prolongam-se por mais de década. Contudo, foi a

*E o aeroporto deixou de ser “aeroporto”; virou “airport”, embora inglês não seja a língua falada na cidade nem no país nem no continente. Aliás, conta-se nos dedos o número de moradores da Nazaré que já andaram de avião – e serão justo eles que pagarão mais caro pela expansão do “Porto Alegre Airport”.*

*Em 2007, por exemplo, o então prefeito José Fogaça (PDT) garantia em ofício ter tomado providências para remover as famílias da Nazaré e da Dique; não havia porque os investidores se preocuparem, a expulsão das pessoas era prioridade.*

*Tudo muito desorganizado: na página 146 do processo de Licenciamento Ambiental que está no Ministério Público Estadual, a FEPAM (Fundação Estadual de Proteção Ambiental) reforça à Infraero a importância de esclarecer responsabilidades quanto aos impactos de relocação e desocupação;*

*Há falta de diálogo entre Fraport e órgãos públicos – antes, ainda em julho de 2007, a FEPAM solicitou à Infraero “requerimento de declaração municipal de uso e ocupação do solo”; o processo para a ampliação da pista já corria, o que soa estranho: em geral, essa é a primeira documentação que se é apresentada em qualquer projeto. Não é usual, ainda mais em uma obra desse porte, que esses papéis já não estivessem disponíveis.*

**mais “estranhezas” no processo de licitação da obra do aeroporto estão no nosso site!**  
[www.amigosdaterrabrasil.org.br](http://www.amigosdaterrabrasil.org.br)

entrada do capital internacional na jogada que acelerou as agressões e ameaças, apressando a remoção.

A desculpa para a destruição da Nazaré – e de outras comunidades pobres da região e do Brasil afora – é sempre o progresso desenvolvimentista; engraçado que nunca se viu condomínios de luxo ou prédios em zonas ricas estarem bloqueando o desenvolvimento de nada: serão sempre os pobres atravancando o caminho? Ora, talvez devamos então contestar os caminhos escolhidos... caminho do quê e escolhido por quem? Ali está a Nazaré há mais de seis décadas, formada principalmente por famílias que vieram à capital atrás de empregos e melhores condições de vida; e de repente é primordial que seja exatamente por cima das casas dessas famílias, anos e anos depois, que a extensão da pista do aeroporto passe – e nada de realocar as pessoas em áreas próximas: é necessário dividi-las e expulsá-las para longe! O plano da prefeitura era levar parte da Nazaré para o loteamento Nosso Senhor do Bom Fim e outra parte para a região do Timbaúva, no loteamento Irmãos Marista, mais ao norte da cidade, longe de serviços como escolas e hospitais e transporte público. Porém, as pessoas não querem ser divididas: famílias poderiam ser repartidas, indo parte para um lado, parte para outro; a comunidade também recusa a ida ao Timbaúva, local distante de onde criaram suas raízes, profundas após décadas de vida na mesma região.

Com essa política de higienização da área próxima ao aeroporto, a intenção de governos e **Fraport** era de avançar sobre as casas e as pessoas, os pátios com árvores e hortas, bares e restaurantes e mercados e padarias e oficinas e igrejas das mais variadas crenças e deuses, as ruas de barro, carros e bicicletas e galinhas e porcos e tudo que há em um ajuntamento de pessoas que se desenvolve em uma mesma região há mais de 60 anos, enfim, a intenção era fazer disso tudo ruína até dezembro de 2018; a organização popular, porém, somada à desorganização de órgãos públicos e privados interessados na retirada da gente pobre dali, adiou a “tragédia” – entretanto, não a encerrou, e o horizonte ainda é nebuloso.

*Quis ainda um irônico destino que uma das comunidades destruídas na região se chamasse Ocupação Progresso, habitada majoritariamente por imigrantes haitianos. Expulsos de seus lares, o destino foi a rua. Contestável política habitacional disso que chamam de “progresso”, de agora em diante posto sempre entre aspas, porque falso.*

*Cerca de apenas 15% das quase duas mil famílias irão para o loteamento Nosso Senhor do Bom Fim; ao resto, o destino é incerto: a única alternativa dada pela prefeitura é o Timbaúva, distante de serviços básicos como escolas, hospitais e transporte público.*



Partindo do topo, em sentido horário: a audiência lotada; os representantes da Fraport que se recusaram a dialogar; a pressão do povo da Nazaré por respostas e garantias; e a chegada das famílias ao local da reunião, com faixas denunciando a violência da Fraport, empresa alemã que tenta desalojar mais de duas mil famílias na Zona Norte de Porto Alegre.



fotos Douglas Freitas

# AUDIÊNCIA PÚBLICA LOTADA E SILÊNCIO DA FRAPORT

---

As respostas não vieram, é verdade - elas raramente vêm. Contudo, a noite de 23 de maio de 2018 serviu para mostrar a força que a mobilização das famílias da Vila Nazaré possui: o salão da Escola Ana Nery esteve completamente lotado durante a audiência pública que debateu a remoção da comunidade devido às obras do aeroporto Salgado Filho. A prefeitura de Porto Alegre, representada pelo diretor-geral do Demhab (Departamento Municipal de Habitação), Mário Marchezan, viu-se obrigada a ouvir os questionamentos de moradoras e moradores que, em um processo sem nenhuma transparência e recheado de ameaças e medo, são empurrados para fora do território onde há mais de 60 anos enraizaram suas vidas. A **Fraport**, empresa alemã operadora do aeroporto e responsável pela obra, esteve presente na audiência, mas **se negou a dialogar: não sentou à mesa e nem respondeu a qualquer dúvida das famílias**. Saíram mais cedo do encontro, talvez assustados com a mobilização popular.

A audiência foi promovida pelo então deputado estadual Pedro Ruas (PSOL). Participaram da mesa, além da prefeitura de Porto Alegre, representantes do Ministério Público Federal; da Defensoria Pública do Rio Grande do Sul; da Caixa Econômica Federal (responsável por obras de prédios onde as famílias, nunca consultadas, poderiam ser realocadas no Timbaúva); da Brigada Militar (que, sem permissão, filmou e fotografou as moradoras e os moradores que se manifestavam na audiência, em uma solene ameaça a quem usasse seu direito de livre expressão); e membros do MTST (Movimento dos Trabalhadores Sem Teto).

*Os comércios não estão sendo considerados na estimativa da prefeitura e da Fraport para reparações; ou seja: muitas famílias perderão suas fontes de renda.*

Parece-nos importante ressaltar que em momento algum a Vila Nazaré se opôs à expansão do aeroporto em si: a exigência é apenas pela garantia de seus direitos: que se houver reparação monetária pela perda de suas residências e comércios, essa seja justa e transparente; que se houver transferência para um novo local, as pessoas participem do processo de escolha da área (aliás, a ocupação Povo Sem Medo – Porto Alegre, organizada pelo MTST, vizinha à Vila Nazaré, à Vila Dique e ao Quilombo dos Machado, territórios vizinhos sob algum tipo de ameaça, serve como exemplo da existência de áreas livres na região, potenciais locais para o reassentamento das

famílias nas proximidades do território onde ficaram raízes sociais, econômicas e afetivas; que esses laços estabelecidos há tantos anos dentro da comunidade não sejam brutalmente rompidos; que, acima dos interesses das empresas que gerem aeroportos e das empresas da aviação e das indústrias e de quem mais seja, se respeite as pessoas que estão perdendo as suas casas e suas referências socioculturais. No entanto, e o que estamos prestes a dizer não será surpresa alguma à leitora e ao leitor atentos à realidade social brasileira, nada disso foi minimamente respeitado. Nossas instituições seguem funcionando normalmente, é verdade: das autoridades, apenas o silêncio, as ameaças e a violência. A prefeitura de Porto Alegre, hoje representada por Nelson Marchezan Jr., do PSDB e aliado do movimento conservador-moralista MBL, e antes nas mãos de Josés, Fortunati e Fogaça, ambos do PDT, abandonou as famílias da região. Declararam já um lado: o das empresas.

*Comotática para apressar a saída das famílias da Nazaré, por exemplo, a prefeitura de Porto Alegre desativou o posto de saúde e a escola infantil que lá operavam, além de não mais prestar nenhum serviço de manutenção das ruas, redes elétrica e de esgoto.*

*Sim, isso existe: em seu site, a Itazi ainda se orgulha da “agilidade e técnica que consegue impor ao processo expropriatório”. A empresa atuou nas obras do Rodoanel Leste em São Paulo e a violência e o descaso com que trataram moradores virou motivo de audiência pública na cidade.*

*Cadastro que foi feito de maneira arbitrária: não foram considerados itens como, por exemplo, coabitação. Além disso, perguntas descabidas e sem nenhum objetivo que não estigmatizar a população pobre eram feitas, tal como sobre antecedentes criminais.*

As ameaças chegam de formas variadas. Primeiro, a desinformação que gera medo – a maioria das pessoas soube sobre os planos de remoção da Nazaré por meio de reportagens na televisão e no rádio. Depois, de forma nem um pouco sutil, os endereços foram trocados: hoje, cartas chegam nas casas endereçadas a um novo “bairro” – “região aeroportuária” é o nome recém-dado, como que a querer mostrar que quem está invadindo a área do aeroporto são as famílias e não o contrário. Por fim, a invasão das casas, que foram medidas e reduzidas em seus mais ínfimos centímetros: a Fraport contratou a Itazi, empresa especializada em remoções de pessoas, para fazer o cadastramento das casas e famílias da Nazaré. Frente a oposição e resistência da comunidade, sabedora das intenções por trás de um simples cadastro, os funcionários da Itazi passaram a entrar nas casas com a companhia intimidadora da Brigada Militar; ora, e quem se oporia a soldados armados de uma polícia mortífera?

*A polícia brasileira é extremamente mortífera: em média, pelo menos nove pessoas morrem em decorrência de intervenções policiais diariamente no país. Em termos de comparação, a polícia brasileira mata em 6 dias o mesmo que a britânica matou em 25 anos.*

E assim que os agentes da segurança pública trabalharam como fiéis e ferozes cães de guarda dos interesses das grandes empresas, espalhando mais medo sobre as pessoas da Nazaré, que ainda hoje seguem sem resposta e perspectivas para seu futuro. É como se a vila estivesse em modo de espera: as pessoas não investem em suas casas e em nada no lugar, com medo de ver tudo posto abaixo por retroescava-

deiras em poucos meses; não conseguem fazer plano algum frente a ameaças, silêncio e desinformação a respeito da remoção das famílias da área. A única alternativa dada até agora foi insuficiente (a partilha da vila em duas regiões diferentes, uma delas longe de qualquer serviço básico, quilômetros ao norte, nos limites de Porto Alegre). Em reuniões no Ministério Público Estadual, houve o comprometimento das autoridades em pensar um novo plano, estudando áreas próximas à Nazaré, tendo a ocupação Povo Sem Medo como prova desta possibilidade. Porém, as promessas mantiveram-se promessas: palavras vazias.

### REGIÃO EM DISPUTA

Na região próxima ao aeroporto, além da Vila Nazaré, outros territórios foram e são ainda ameaçados. A Vila Dique foi parcialmente removida; parte das famílias ainda resiste, exigindo seus direitos à moradia e acesso a serviços básicos. A Ocupação Progresso foi já despejada e transformada em escombros, em uma trágica madrugada, as pessoas, maioria de imigrantes haitianos, postos à rua sem qualquer alternativa. O Quilombo dos Machado, território ancestral negro, vê também sua área ameaçada: para além da expansão aeroportuária, cresce a sombra de um Walmart vizinho às casas da comunidade, interessado em ampliar suas vagas de estacionamento.

*A Fraport nunca quis cumprir os acordos firmados entre associação de moradores, empresa, prefeitura e Ministério Público: seguiu com o cadastramento violento e, ainda por cima, deslegitima a associação como representante legal dos moradores do local. Como tática, aborda as pessoas individualmente, com falsas promessas e ameaças; sozinhas, desamparadas por uma prefeitura que desapareceu da Nazaré, é mais provável que moradores cedam - e assim a Fraport passa por cima, não só de direitos individuais, como dos direitos coletivos de uma comunidade que, após 60 anos, tem a posse daquele território.*



charge Carlos Latuff

Assim o cerco capitalista vai se fechando em uma área agora designada para a área de infraestrutura: a legislação urbanística (o plano diretor de desenvolvimento urbano ambiental de Porto Alegre) já definiu uma “vocação” para a região, vinculada ao interesse institucional, ao predomínio do setor produtivo (indústrias, estoques, etc.), e com restrições à atividade residencial. Algumas restrições, porém: ela não se estende a todos. Veja bem que a discussão não é sobre o fato de a região ser ocupada ou não: é sobre *quem pode ocupar a área*.

*O Fundo de Investimento Imobiliário Phorbis pretende construir na região um novo bairro residencial, o Bairro Aeroporto, com torres de até 52 metros, que receberia mais de 40 mil residentes.*

Em termos puramente técnicos e ambientais, a região do rio Gravataí é curso d’água que banha diversos municípios da região metropolitana de Porto Alegre antes de desaguar no Delta do Jacuí. O rio corre em sua “calha” durante boa parte do ano. Mas, periodicamente, o rio extravasa para a planície alagável a sua volta: a várzea do Gravataí. Este banhado existente nas suas bordas regula a vazão do rio ao funcionar como uma “esponja”: absorve parte da água da chuva e depois a libera lentamente ao rio. A várzea do Gravataí é área que “pertence” ao rio: seu transbordamento para sua planície de inundação não é sinônimo de tragédia. Este é um fenômeno natural que ocorre periodicamente. As catástrofes podem ocorrer quando, inadvertidamente, estas áreas são urbanizadas, regular ou irregularmente, de maneira autoconstruída ou por assentamentos do mercado imobiliário. Esta causa social – a construção de cidade, a urbanização – é controlável pela regulação e gestão da ocupação do solo urbano. Ela pode evitar eventos catastróficos originados pela urbanização de áreas de risco – de alagamento, de deslizamento de terra, de contaminação do solo.

Regiões como estas – de banhado, de encosta, por exemplo – são inadequadas à urbanização. Ocupá-las oferece riscos ao meio ambiente (contaminação do solo e das águas, impacto sobre a fauna e flora, por exemplo) e a sociedade (alagamento de ruas, casas, empresas e indústrias, por exemplo). Apesar dos riscos, hoje parte da várzea do Gravataí está sendo disputada: ora, ela é um dos últimos grandes estoques de terra disponível na zona norte da cidade; e é uma das áreas mais acessíveis e conectadas da capital, por conta de sua proximidade com o aeroporto e com importantes eixos viários da cidade (Avenida Sertório), do Estado (Freeway) e do país (BR 116). Este quadro torna a ocupação desta área da cidade, do ponto de

# A DISCUSSÃO NÃO É SOBRE O FATO DE A REGIÃO SER OCUPADA OU NÃO: É SOBRE QUEM PODE OCUPAR A ÁREA

---

vista do capital e dos interesses especulativos, muito vantajosa. Este território, noutros tempos desinteressante ao mercado imobiliário, tornou-se economicamente atraente, por conta da expectativa de ampliação da pista do aeroporto, da extensão da Avenida Severo Dulus, dos usos definidos pelo plano diretor para a área, dentre outros aspectos. Entretanto estas obras, normas e interesses desprezam os possíveis impactos ambientais que estas atividades podem oferecer. Ela está sendo ocupada. Ela vai ser ocupada. **Ela já é ocupada: embora os moradores da Nazaré não tenham o título de propriedade de seus lotes, as famílias ocupam o local há mais de 60 anos;** a pobreza ocupa áreas alagáveis, de encosta, dentre outras áreas de risco, não por prazer, mas por impossibilidade de morar em outros lugares. Os pobres não tem a liberdade de escolha sobre o lugar onde podem morar; esta é uma liberdade que apenas o dinheiro dá. A questão ambiental e os riscos à urbanização, que deveriam limitar ou permitir o acesso à terra, passam ao largo da discussão. O que está em pauta agora é: quem deve permanecer no local? Quem tem mais direito? A Fraport, que “comprou” o direito de explorar o aeroporto? Os “condomínios empresariais” que realizam aterros e avançam sobre o banhado? Ou as famílias da Vila Nazaré, que têm direito à moradia digna, aos serviços de infraestrutura, aos equipamentos de uso público e comunitário (creche, escola, praças, etc.), que têm, enfim, direito à cidade?

# UMA SEGUNDA CAMADA DE VIOLAÇÕES: EXPANSÃO E A POLUIÇÃO EM SI

**A** aviação é o meio de transporte mais “sujo” e uma das fontes de emissão de gases poluentes que mais aumenta no mundo. Apesar disso, a indústria está em plena expansão: hoje, existem cerca de 1.200 projetos de infraestrutura aeroportuária (expansões, novos aeroportos, reformas nos terminais, etc.) sendo tocados no mundo. O resultado disso, além das disputas por terra nas regiões onde os empreendimentos são erguidos, como no caso da Vila Nazaré, é um considerável aumento nas emissões de gases poluentes na atmosfera. Ora: o avião é o meio de transporte mais danoso ao clima - logo, quanto mais aviões estiverem nos ares, mais sujo estará esse ar. E em lugar de pensar maneiras de reduzir a poluição pela qual é responsável, a indústria aeroviária recorre a **falsas soluções**: em encontro no ano passado, a OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) mostrou que vai fortalecer políticas de “compensação” por meio do CORSIA (Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional, em livre tradução). O resultado prático dessas medidas veremos na próxima seção, com o exemplo fracassado das políticas de REDD (Redução da Emissão por Desmatamento e Degradação) no estado do Acre, laboratório para essas medidas no Brasil, que agora avançam já no Mato Grosso e logo poderão se tornar uma política pública no país, expandindo-se por todo o território nacional.



A expansão aeroviária está intimamente ligada à disputa territorial: o caso da Vila Nazaré é exemplar. Com o violento silêncio de autoridades e o lobby corporativo, pistas de aeroporto e imensos complexos industriais expulsam a população pobre sempre mais para longe nas cidades do mundo todo. A fim de impedir a desapropriação, a poluição, a destruição e o ecocídio causados pela indústria da aviação e atividades conexas, os direitos dos povos originários e tradicionais, das comunidades locais, de camponesas e camponeses em relação à governança e posse de suas terras e territórios devem ser totalmente reconhecidos e respeitados. Isso também ajuda a garantir a soberania alimentar e a proteger os meios de subsistência, o trabalho, a cultura e os costumes dos povos.

Veja os impactos e algumas soluções possíveis para a desmedida expansão aeroviária no mundo - os dados são da campanha **Stay Grounded** (em livre tradução, “Fique no Chão” ou, se pensarmos o contexto da frase, “Não Decole”), que reúne 171 grupos e organizações ao redor do mundo nesta luta. As ilustrações também são da campanha. Leia mais sobre os abusos da indústria aeroviária em [stay-grounded.org](http://stay-grounded.org).



## POR JUSTIÇA CLIMÁTICA

A noção de “justiça climática” requer que as sociedades priorizem uma “boa vida para todos” acima dos lucros de poucos: distribuir as riquezas e garantir a soberania dos povos sobre seus territórios é essencial. Precisamos lembrar, ainda, que o Norte Global e os ricos do mundo são historicamente responsáveis e portanto devem ter uma parcela maior no esforço para combater a crise climática e diminuir as suas consequências, incluindo pagamentos financeiros por res-

ponsabilidade e reparação, mas não só: não há “compensação” para a destruição de modos de vida como testemunhamos nos crimes socioambientais das mineradoras Vale e BHP Billiton em Minas Gerais. Justiça climática também significa que as pessoas do Sul Global têm o direito de resistir a políticas climáticas neocoloniais, como compensação de emissões, geoengenharia e biocombustíveis. **Soberania dos povos sobre seus territórios, eis a solução viável.**

## NÃO HÁ COMPENSAÇÃO PARA A DESTRUIÇÃO DE MODOS DE VIDA E DA BIODIVERSIDADE

A atual estratégia de redução de emissão de gases poluentes, com o uso de “compensações”, é uma falsa solução sendo empurrada pela indústria da aviação e órgãos de regulação governamentais “capturados” - ou seja, que respondem à lógica corporativista antes do bem-comum da sociedade. As companhias aéreas e os aeroportos partem da premissa enganosa de que, em vez de reduzir as emissões de poluição, podem compensá-las comprando créditos de carbono de outros - como de projetos de reflorestamento ou represas hidroelétricas que prometem economia de emissões. Assim criam-se “mercados de carbono”, em suma a transformação da natureza, para além de pura mercadoria, em ativos valiosos para serem negociados em bolsas de valores. Os aeroportos



também tentam frequentemente legitimar a destruição dos ecossistemas, “compensando” a perda de biodiversidade; contudo, as compensações de carbono não produzem reduções reais de emissões e as perdas de biodiversidade não podem, na realidade, ser compensadas. Projetos de compensação geralmente levam a conflitos locais ou grilagem de terras. Este é especialmente o caso de projetos baseados em terra ou florestas como o REDD. A lógica da “compensação” é injusta e desvia a necessidade real e urgente de reduzir a destruição do clima, e não apenas mudar a sua aparência com táticas de “marketing verde”. Adiante: veremos mais nas próximas páginas.

**É** uma questão paradoxal: o mesmo agente destruidor é o que propõe a solução para o mau que ele próprio causa. Ora, não é difícil ver, de início, que qualquer proposta que busque combater as injustiças e o desequilíbrio climáticos deve ser essencialmente anticapitalista: é a própria lógica do capital, com seu desenvolvimentismo extrativista insustentável, a causa dos problemas - não pode vir dela a solução. Contudo, sabendo disso, as empresas transnacionais e governos do norte global apostam numa série de falsas soluções que possibilitam, em suma, a continuidade da poluição por meio da financeirização da natureza e da privatização de terras do sul global. O Acre, primeiro estado a aceitar projetos nesse molde no Brasil, espécie de “laboratório”, é exemplo do insucesso dessas medidas: **não há redução real da poluição e, o que é pior, as comunidades não recebem os investimentos inicialmente prometidos.**

No Acre, as comunidades tradicionais vêm sofrendo com estes projetos, sejam de REDD, REDD+, REM, PSA – as siglas são várias. Os nomes também, e ainda mais complicados: REDD significa “Redução das Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal”; o REM é “REDD Early Movers”, que são, na tradução, os “pioneiros do REDD”; PSA quer dizer “Pagamento por Serviços Ambientais”. Em comum entre estas siglas e nomes todos é que são as medidas do **capitali\$mo “verde”** para seguir poluindo livremente, às custas dos direitos de populações indígenas e tradicionais, que, quando convencidas a aceitarem tais projetos, perdem o direito sobre suas terras.

De maneira resumida, esse é o esquema: governos e empresas poluidoras do norte global compram “créditos de poluição”, tirando das comunidades do sul o direito ao manejo de suas próprias terras: compram o direito a seguir poluindo, por meio da violação de direitos em outro local, desafiando a soberania dos povos sobre seu território. Privatizam e financeirizam a natureza. Confundem as comunidades com nomes estranhos, em uma linguagem distante das pessoas, e as seduzem com falsas promessas – confundir para dividir, dividir para dominar: assim age o **capitali\$mo “verde”**. Pois a resposta que ecoa por entre árvores, soprada pelo vento, a voz dos povos das florestas, canta o antídoto a estes ataques: união para resistir, resistir para libertar. Em decla-

TERCEIRA  
CAMADA:

**A PRÓPRIA  
“COMPEN-  
SAÇÃO”  
VIOLA  
DIREITOS**



ração conjunta, a **Declaração de Sena Madureira**, os povos das florestas denunciam estes programas de falsa compensação, que dividem comunidades e ameaçam a autonomia dos povos sobre o uso da terra em seus próprios territórios, colocando em risco sua soberania alimentar e seus costumes e saberes tradicionais. E prossegue:



**o dinheiro proveniente destes projetos não responde aos anseios e necessidades das populações originárias e tradicionais, como, por exemplo, a demarcação das terras indígenas e regularização fundiária dos pequenos agricultores e agricultoras de áreas atingidas por medidas de capitalismo verde. Ainda hoje não há transparência sobre como tais recursos são aplicados.**

## EIS A CONEXÃO:

**U**ma indústria que não para de crescer expulsa uma comunidade na Zona Norte de Porto Alegre do local onde fixou raízes há mais de 60 anos, pouco se preocupando com o futuro das famílias. A expansão da pista do aeroporto é mais importante, para que mais voos aconteçam e aviões maiores, todos de carga - o benefício é para as indústrias, somente, não para pessoas -, possam pousar e decolar à vontade. Mais aviões no ar, mais emissão de gases poluentes: e a forma com a qual a aviação busca solucionar isso é “compensando” sua crescente poluição. Para isso, faz uso do mercado de carbono: expulsa populações tradicionais e originárias de suas terras, por exemplo, no estado do Acre, ou ao menos impossibilita

seus modos de vida ao declarar aquela terra como “reserva de carbono” para compensar a poluição que as empresas seguem a lançar ao ar, sob a promessa de direcionar recursos para as comunidades atingidas - recursos que nunca chegam de fato às pessoas. Em suma, a poluição aumenta, já que mais aviões voam; e as comunidades são expulsas de seus territórios e têm seus modos de vida impossibilitados numa ponta e na outra - na expansão e na “compensação”, que não deixa de ser, contraditoriamente, ela própria uma violação de direito. **De norte a sul e por terra e por ar: são essas as violações contra povos que a indústria da aviação comete em diversas camadas, todas elas intrinsecamente conectadas.**



[www.amigosdaterrabrasil.org.br](http://www.amigosdaterrabrasil.org.br)