

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

JADEYLSON FERREIRA MOREIRA

AÇÕES COLETIVAS, REPERTÓRIOS E ARENAS: análise do conflito envolvendo a
expansão portuária na Zona Rural de São Luís

São Luís

2025

JADEYLSON FERREIRA MOREIRA

AÇÕES COLETIVAS, REPERTÓRIOS e ARENAS: uma análise do conflito
envolvendo a expansão portuária na zona rural de São Luís

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Universidade
Federal do Maranhão como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em
Ciências Sociais.

Orientador; Prof. Dr. Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior.

São Luís

2025

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Moreira, Jadeylson Ferreira.

AÇÕES COLETIVAS, REPERTÓRIOS E ARENAS: : análise do
conflito envolvendo a expansão portuária na Zona Rural de
São Luís / Jadeylson Ferreira Moreira. - 2025.
248 f.

Orientador(a): Horácio Antunes de Sant'ana Júnior.

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em
Ciências Sociais/cch, Universidade Federal do Maranhão,
São Luís - Ma, 2025.

1. Cpsl. 2. Ações Coletivas. 3. Arena. 4.
Repertórios. 5. Zona Rural. I. Sant'ana Júnior, Horácio
Antunes de. II. Título.

JADEYLSON FERREIRA MOREIRA

AÇÕES COLETIVAS, REPERTÓRIOS e ARENAS: uma análise do conflito envolvendo a expansão portuária na zona rural de São Luís

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.

Aprovada em: 29 / 01 /2025

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior (Orientador)
Doutor em Ciências Sociais – Sociologia pela UFRJ
Universidade Federal do Maranhão

Marcelo Domingos Sampaio Carneiro
Doutor em Ciências Sociais - Sociologia pela UFRJ
Universidade Federal do Maranhão

Elio de Jesus Pantoja Alves
Doutor em Ciências Sociais - Sociologia pela UFRJ
Universidade Federal do Maranhão

Marcela Vecchione Gonçalves
Ph.D. em Ciência Política/Relações Internacionais pela McMaster University
Universidade Federal do Pará

Alex Giuliano Vailati (UFPE – Examinador Externo)
Doutor em Antropologia pela Università di Torino
Universidade Federal de Pernambuco

Cíndia Brustolin (Suplente)
Doutora em Sociologia pela UFRGS
Universidade Federal do Maranhão

À vida: meu Deus.
À Mãe do Jacamim: que abriu meus olhos para o sentido da natureza.
Aos meus pais: José de Jesus (*in memoriam*) e Maria de Jesus.
Aos meus irmãos Jards de Jesus Ferreira Moreira e Jailson Ferreira Moreira.
À minha filha Ana Lis Silveira Ferreira.
Aos meus amigos, especialmente os do Gedmma, sempre presentes em minha vida.
Dedico essa Tese à memória de Maria Máxima Pires, Mulher, Lutadora e Verdadeira
Defensora da Natureza e do Direito à Vida Digna.

AGRADECIMENTOS

Aos meus familiares que sempre me apoiaram na luta diária, especialmente minha mãe, Maria de Jesus Ferreira, que sempre me possibilitou seguir os caminhos da educação. Obrigado mãe!

Ao Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (Gedmma), que me acolheu tão carinhosamente, ainda no ano de 2011, e por tudo que me possibilitou enquanto pesquisador na Universidade Federal do Maranhão (UFMA).

A todos professores do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da UFMA (PPGCSoc).

Aos meus amigos da turma de Doutorado: Andrea Joana Sodré de Sousa, Conceição de Maria Teixeira Lima, Glaucia Fernanda Oliveira Martins Batalha, Ilnar Fernandes Feitoza e Rafael Gomes da Silva Carneiro. Obrigado a todos pelo companheirismo.

Ao Professor Doutor Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior, que recebeu de braços abertos a proposta para ser meu orientador no doutorado e que me mostrou o caminho da lucidez no campo acadêmico. Muito obrigado Horácio, não tenho palavras para lhe dizer o quanto és importante em minha vida, para além da academia, inestimável pessoa.

Aos Professores Dr. Marcelo Domingos Sampaio Carneiro, PHD Marcela Vecchione Gonçalves, Dr. Alex Giuliano Vailati, Dr Elio de Jesus Pantoja Alves, Dr^a Cíndia Brustolin por ter aceitado ao convite para compor a banca de defesa da tese.

A Capes (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pela bolsa de pesquisa a mim concedida.

Muito Obrigado.

RESUMO

Esta tese está inserida na temática dos conflitos ambientais e tem como objeto as experiências de mobilização na zona rural de São Luís frente à expansão portuária e suas consequências. Analisa ainda, a reação política, catalisado pelas obras de expansão do Complexo Portuário de São Luís (CPSL). Para tanto, a pesquisa concentrou-se em revisão bibliográfica, leitura de documentos de órgãos governamentais e empresas privadas, trabalho de campo, dados de movimentação portuária, leitura de matérias e reportagens jornalísticas. O estudo reconstituiu o processo de resistência que gerou a reação política através de alianças de lideranças comunitárias com grupos universitários, movimentos e agentes sociais diversos. Apresenta-se como resultado as formas de territorialização, de repertórios de ação coletiva acionados no momento de enfrentamento à expansão portuária.

Palavras-chave: CPSL, Ações Coletivas, Arena, Repertórios, Zona Rural.

.

ABSTRACT

This thesis is part of the theme of environmental conflicts and focuses on the experiences of mobilization in the rural area of São Luís in the face of port expansion and its consequences. It also analyzes the political reaction catalyzed by the expansion works of the São Luís Port Complex (CPSL). To this end, the research focused on a bibliographic review, reading of documents from government agencies and private companies, fieldwork, port movement data, and reading of news articles and reports. The study reconstructed the process of resistance that generated the political reaction through alliances of community leaders with university groups, movements, and various social agents. The results present the forms of territorialization and repertoires of collective action activated at the time of confrontation with port expansion.

Keywords: CPSL, Collective Actions, Arena, Repertoires, Rural Zone.

LISTA DE SIGLAS

AAI: Agenda Ambiental Institucional

Alcominas: Companhia Mineira de Alumínio

Alema: Assembleia Legislativa do Maranhão

ALUMAR: Alumínio do Maranhão

Amza: Amazônia Mineração

Antaq: Agência Nacional de Transporte Aquaviário

ANTT: Agência Nacional de Transporte Terrestre

BHP Billiton: Broken Hill Proprietary Company

BNDES: Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social

Brics: Brasil, Rússia, Índia, China, África do Sul, Etiópia, Egito, Arábia Saudita, Irão, Emirado Árabes Unidos,

Caema: Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão

CBR: Companhia Brasileira de Rebocadores

CCCP: China Communications Construction Company LTD

CDSIL: Comitê de Defesa da Ilha de São Luís

CFN: Companhia Ferroviária do Nordeste

CIRM: Conselho Interministerial para os Recursos do Mar

CLN: Capacitação Logística Norte

CMA: Consultoria, Métodos, Assessoria e Mercantil S/A

CNPT: Centro Nacional de Pesquisa e Conservação da Sociodiversidade Associada a Povos e Comunidades Tradicionais

Codomar: Companhia de Docas do Maranhão

Conama: Conselho Nacional do Meio Ambiente

Covid-19: Coronavírus Disease 19

CP: Complexo Portuário

CPMA: Capitania dos Portos do Maranhão

CPSL: Terminal Portuário de São Luís

CPT: Comissão Pastoral da Terra

CSP – Conlutas: Central Sindical e Popular Conlutas/Coordenação Nacional de Lutas

CVRD: Companhia Vale do Rio Doce

Disal: Distrito Industrial de São Luís

Dnit: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DNPRC: Departamento Nacional de Portos Rios e Canais

DOU: Diário Oficial do Estado da União

DOU-MA: Diário Oficial do Maranhão

DPC: Diretoria dos Portos e Costas

DVPN: Departamentos de Portos e Vias Navegáveis

EFC: Estrada de Ferro Carajás

EFVM: Estrada de Ferro Vitória-Minas

EIA: Estudo de Impacto Ambiental

EM: Jornal Estado do Maranhão

Emap: Empresa Maranhense de Administração Portuária

EPL: Empresa de Planejamento e Logística

Fase: Federação de Órgãos Para Assistência Social e Educacional

FIBGE: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Fiema: Federação das Indústrias do Estado do Maranhão

FNE: Federação Nacional dos Estivadores

FNP: Federação Nacional dos Portuários

FNS: Ferrovia Norte-Sul

Fronape: Frota Nacional de Petroleiros

FSF: Forte de São Felipe

Gedmma: Grupo de Estudos: Modernidade, Desenvolvimento e Meio Ambiente

GO: Goiás

GPI: Grandes Projetos de Investimento

ha: Hectares

HNW – Hyundai New World

Ibama: Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ibase: Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas Igreja e Mineração

ICMbio: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IIOC: Itabira Iron One Company

Inesc: Instituto de Estudos Socioeconômicos

Ipea: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Iphan: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ISO: International Organization for Standardization

Iterma: Instituto de Terras do Maranhão

Jnt: Rede Justiça nos Trilhos

Km: Quilômetros

Labtrans: Laboratório de Transporte e Logística

LI: Licença de Instalação

LP: Licença Prévia

MA: Maranhão

MAM: Movimento Pela Soberania Popular na Mineração

MP: Medida Provisória

MPF: Ministério Público Federal do Maranhão

MS: Mato Grosso do Sul

MSG: Minas de Serra Geral

MT: Estado do Mato Grosso

Mt: Milhões de Toneladas

MT: Ministério dos Transportes

Mtpa: Milhões de Toneladas por Ano

Nea-Gedmma: Núcleo de Educação Ambiental do Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente

NPAC: Novo Programa de Aceleração do Crescimento

OAB: Ordem dos Advogados do Brasil

OECD: Organization for Economic Co-operation and Development

OMS: Organização Mundial de Saúde

PA: Pará

PAC: Programa de Aceleração do Crescimento

PC do B: Partido Comunista do Brasil

PDZ: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

PFC: Projeto Ferro Carajás

PGC: Programa Grande Carajás

PGO: Plano Geral de Ourtogas

PHLR: Palácio Henrique de La Rocque

PIL-Portos: Programa de Investimentos em Logística-Portos

PM: Plano Mestre

PND1: Programa Nacional de Dragagem 1

PND2: Programa Nacional de Dragagem 2

PNLP: Plano Nacional de Logística Portuária

PO: Porto Organizado

PO: Portos Organizados

Poemas: Grupo de Pesquisa e Extensão Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade

PRB: Partido Republicano Brasileiro

Resex: Reserva Extrativista

RFSA: Rede Ferroviária Federal

Rima: Relatório de Impacto Ambiental

RS: Rio Grande do Sul

RTM: Regulamento Para o Tráfego Marítimo

SB: Stellar Banner

SC: Santa Catarina

Sedinc: Secretaria Estadual de Desenvolvimento, Indústria e Comércio do Maranhão

Sedihpop: Secretaria de Estado dos Direitos Humanos e Participação Popular

SEIC/MA: Secretaria de Indústria e Comércio do Maranhão

Sema: Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Maranhão

Semcas: Secretaria Municipal da Criança e Assistência Social

SEP/PR: Secretaria Especial de Portos da Presidência da República

SGTB: Serviço Geológico e Tecnológico do Brasil

SNUC: Sistema Nacional de Unidade de Conservação da Natureza

SP: São Paulo

SPPR: Secretaria de Planejamento da Presidência da República

Sudam: Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

t/ano: Toneladas por Ano

T: Toneladas

TCU: Tribunal de Contas da União

Tecon: Terminal de Contêineres

Tegram: Terminal de Grãos do Maranhão

TEU's: Twenty Foot Equivalent Unit

TMPM: Terminal Marítimo da Ponta da Madeira

TNL: Transnordestina Logística

TO: Tocantins

TP: Terminal Portuário

TPA: Trabalhadores Portuários Avulsos

TUP: Terminal de Uso Privativo

UC: Unidade de Conservação

UEB: Unidade de Ensino Básico

Ufma: Universidade Federal do Maranhão

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

USS Steel: United States Steel

VLI: Valor Logística Integrada Multimodal S.A

ZP/EL: Zona Portuária e de Expansão de Logística

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Quantitativo em hectares da área prevista para o Complexo Portuário do Itaqui.....	109
---	-----

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Visão Geral do Complexo Portuário de São Luís.....	19
Mapa 2 - Vista Geral do Distrito Industrial de São Luís, em destaque as zonas de interesses para a expansão dos empreendimentos.....	112

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Emendas Vetadas da Medida Provisória N° 595/2012.....	65
Quadro 02: Quantitativo em hectares da área prevista para o Terminal Portuário de São Luís.....	103
Quadro 03: Acidentes e Naufrágios na Costa do Estado do Maranhão.....	149
Quadro 04: Acidentes e Naufrágios na Baía de São Marcos e Circunvizinhanças.....	151
Quadro 05: Mobilizações Registradas de outubro a novembro de 2014.....	177
Quadro 06: Ações Judiciais Envolvendo o Cajueiro.....	192

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01: Passageiros do ferry-boat, observando atônitos um navio em direção ao CPSL.	97
Imagem 02: Navio Trade Daring, partido ao meio no TMPM.....	144
Imagem 03: Navio Stellar Banner, Alijado a 100 km da Costa do Maranhão.....	147
Imagem 04: Navio Forte de São Felipe Encalhado Entre a Praia do Parnuaçu e o Porto Grande.....	148
Imagem 05: Reunião de mobilização, realizada no dia 21 de dezembro de 2014.....	170
Imagem 06: Manifestação dos Moradores do Cajueiro no dia 14 de Outubro de 2014...	174
Imagem 07: Manifestação no trecho da Av. Jerônimo de Albuquerque.....	180
Imagem 08: Momento de entrada no Palácio Henrique de La Rocque.....	181
Imagem 09: Casa derrubada no Cajueiro no dia 18 de dezembro de 2014.....	189
Imagem 10: Manifestação na BR 135, realizada no dia 23 de dezembro de 2014.....	190

LISTA DE FIGURAS

Figura 01- Trabalhadores da Estrada de Ferro Carajás pousam para fotógrafo após o assentamento do último trilho.....	25
Figura 02 - “Maragnon” onde se retrata o canhoneio dos holandeses contra a Porto de São Luís.....	75
Figura 03 - Demonstrativo da viabilidade do DISAL.....	111

Sumário

INTRODUÇÃO	19
Considerações Iniciais: a dinâmica de expansão do capital no corredor norte de exportação	25
Quanto mais grãos, melhor!	28
Aspectos Metodológicos	29
1 TERRITÓRIO E PODER COMO INSTRUMENTO ANALÍTICO	37
1.1 O Conceito de Território nas Ciências Sociais	37
1.2 Território e Poder: a morfologia das relações assimétricas de poder	41
1.3 Reconhecendo a existência do Conflito e das Diferentes Territorialidades na Zona Rural de São Luís	43
2 DEFINIÇÃO DE PORTO	47
2.1 Estrutura Portuária.....	48
2.2 Tipos de Portos.....	49
2.3 Hinterlândia.....	50
2.4 A Contribuição do Modal Marítimo Para a Circulação e Mobilidade Global do Capital.....	52
2.5 A Lei dos Portos: a abertura definitiva dos portos brasileiros para o mercado global	59
2.5.1 A Boiada Também Passa Pelos Portos: a Lei nº 14.047/20 e a flexibilização de contratos de arrendamento nos portos brasileiros	67
3 A CIDADE À BEIRA MAR: Dos antecedentes históricos à “vocação portuária” de São Luís	72
3.1 Determinações Históricos-Espaciais do Porto da Cidade de São Luís.....	75
3.2 O Canal do Arapapaí (Arapapahy):	77
3.3 A Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão.....	79
3.4 O Algodão Branco Não São Tornou o Maranhão Preto, Mas Também Portuário e Mercantil	85
3.5 Os Ciclos Produtivos do Maranhão e Grão-Pará e as Constantes Percepções de Decadência Econômica.....	88
4 DE PONTAS �� PORTOS: expansão do Complexo Portuário de São Luís, disputas e consequências locais	93
4.1 O Porto do Itaqui	94
4.2 O Porto do Itaqui x Terminal Marítimo da Ponta da Madeira	95
4.3 Dinâmica da expansão x Dinâmica da saturação: Porto do Itaqui x Terminal de Uso Privado Porto São Luís.....	102
4.4 Terminal Privativo da Alumar.....	113
4.5 A Relação Porto-Cidade e Formas de Interações Entre o Local e o Exterior.....	114
4.6 Logística Alargada e Corredores Globais a Partir do Crescimento do CPSL	119
5 MOBILIZAÇÕES NO ENFRENTAMENTO DA EXPANSÃO INDUSTRIAL E LOGÍSTICA NA ZONA RURAL DE SÃO LUÍS – MA: a g��nese da Resex Tauá-Mirim como forma de resistência.....	131

5.1 Entre cavalos e lanzudos, a actância dos não-humanos na Baía de São Marcos como forma de resistência à expansão do Complexo Portuário de São Luís.....	135
5.2 Onde os Navios vem morrer: Quando a resistência vem da natureza	136
5.2.1 Navio Maria Celeste – 1954.....	136
5.2.2 Navio Norsul Tubarão – 1985	137
5.2.3 Navio Hyundai New World – 1987	137
5.2.4 Navio Amazonas – 1987	139
5.2.5 Navio Norsul Trombetas – 1989	139
5.2.6 Navio Orad Nassau – 1990.....	140
5.2.7 Rebocador Rigel – 1993.....	141
5.2.8 Navio Trade Daring – 1994.....	142
5.2.9 Navio Vale Beijing – 2011	144
5.2.10 Navio Plataforma Sep Orion.....	145
5.2.11 Navio Stellar Banner – 2020	146
5.2.12 Navio Forte de São Felipe – 2024	147
5.3 Atores Não Humanos na Mediação dos Conflitos Contra a Expansão Portuária na Zona Rural de São Luís.....	154
5.4 Investimentos na Infraestrutura Ferro-Portuária e a Formação de Grupos de Interesses	158
5.5 Arenas da Resistência: Repertórios da Ação Política e disputas na zona rural de São Luís	168
5.6 Memórias da Resistência: Moradores se acorrentam em escola para evitar realização de audiência pública.....	182
5.7 Relembrando a Resistência na Rua: a manifestação de 16 de outubro de 2014.....	183
5.8 Ações Coletivas de Contestação Frente à Expansão Portuária na Zona Rural de São Luís	196
5.9 Enquadramento da Expansão Logística Portuária Como Catálise Para a Ação Coletiva	198
6 CONCLUSÃO	203
REFERÊNCIAS.....	216
Anexos	237

INTRODUÇÃO

Este trabalho analisa o processo de resistência política por parte de moradores da zona rural do município de São Luís que, a partir do ano de 2014, organizados na forma de ações coletivas, aliaram-se à outros segmentos da sociedade ludovicense compondo uma frente mais ampla de resistência aos avanços do Complexo Portuário de São Luís (CPSL), composto pelos Portos do Itaqui, Terminal Portuário da Ponta da Madeira, Terminal Privativo da Alumar e Terminal de Uso Privado (TUP) Porto São Luís, este último em vias de construção na comunidade do Cajueiro e que assumiu um papel central na análise que aqui apresentamos. Para tanto, foram analisadas 15 reuniões, 03 audiências públicas, 04 manifestações e realizada 05 entrevistas. Além de analisados Relatórios de Produção e Planos Mestre do Porto do Itaqui.

Mapa 1 – Localização do Complexo Portuário de São Luís e sua integração com as empresas do setor mineração e do agronegócio.



Fonte: <https://portal.sefaz.ma.gov.br/portalsefaz/files?codigo=5275>

Trata-se de uma análise da contestação política de atores locais em disputa com forças econômicas e políticas de agentes econômicos e políticos muito mais poderosos e

com poder de manobra desproporcional ao daquelas comunidades da zona rural de São Luís. Entre eles estão a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), a China Communications Construction Company LTDA (CCCC), a Mineradora Vale, o Consórcio de Alumínio do Estado do Maranhão (Alumar), a W. Torre (através de sua concessionária WPR), a Cosan, o Terminal de Grãos (Tegram).

Sendo assim, o presente trabalho está centrado nos seguintes aspectos: os repertórios de ação acionados especialmente na resistência de lideranças da comunidade Cajueiro à instalação de porto privado, ao longo dos meses de acompanhamento e as mobilizações construídas com o intuito de garantir a permanência no território em constante ameaça de desapropriação. Procuro demonstrar, assim, a constituição de uma resistência centrada não somente na manutenção da permanência no local, mas também a presença de outros elementos constitutivos dessa luta específica, nesse caso alianças com atores externos à comunidade.

Há também a intenção de demonstrar que, entre outras reivindicações do movimento de resistência ao porto, encontram-se reivindicações de outras formas de uso social do território, a destacar: a solicitação oficial da criação da Reserva Extrativista (Resex) Tauá-Mirim. Contudo, é importante lembrar que a solicitação da criação da referida Unidade de Conservação (UC) é anterior ao conflito com a possível instalação do Terminal Portuário (TP). A discussão sobre uma possível instalação de Resex ou outra forma de garantia de controle de seus territórios por parte de comunidades da Zona Rural de São Luís data de 1996, quando começou um acúmulo de discussões sobre esse projeto, lembrando que a solicitação oficial para os órgãos gestores foi realizada em 2003 (Alves, 2022). Portanto, anterior às pretensões da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais de construir o TUP Porto São Luís em uma das comunidades que compõem a Resex.

Acerca do material obtido a partir da pesquisa de campo, é constituído principalmente por observação das atividades de mobilização desenvolvidas pelas comunidades da zona rural, em contestação ao avanço do CPSL na forma do TUP Porto São Luís, a partir de 2014, notando-se a adesão de pelo menos 5 comunidades do entorno. Considerando, entretanto, também as experiências de movimentos de resistência à tentativa de implantação de um Polo Siderúrgico em São Luís, no ano de 2004. Esse movimento foi apreendido como parte dos repertórios de mobilização acionados no debate na luta pela Resex Tauá-Mirim, as estratégias, as formas de envolver o problema localizado, como um problema da cidade inteira, foi um dos trunfos da contestação ao Polo.

Buscando organizar a apresentação dos resultados obtidos na pesquisa, dividi a tese em 5 capítulos temáticos que apresento a seguir.

No capítulo 1, existe uma dimensão implícita nas mobilizações dos conflitos em torno do avanço do capitalismo, no nosso caso, a expansão do Complexo Portuário de São Luís (CPSL), e esta dimensão é a questão territorial e suas variadas abordagens teóricas desde o campo da geografia até o campo das ciências sociais, no que diz respeito às relações de poder. Sabendo disso, mobilizei vários conceitos que ajudaram a compreender, nos capítulos que se sucederam, as dimensões da importância da terra e do mar enquanto recursos a serem direcionados para distintas atividades produtivas, sejam elas voltadas para a subsistência, moradia, continuidade de modos de vida, prática religiosa, sejam até o extremo da atividade econômica privada de obtenção de lucros e exaustão de recursos minerais. Nesse sentido, a zona rural de São Luís, pareceu se encaixar nas formas de entendimento que as abordagens teóricas acerca da noção de território, orientaram, a saber: Reis (2002); Bourdieu (2004); Santos (2002); Santos e Silveira (1998); Haesbaert (2009); Becker (1991); Lefebvre (1978); Raffestin (1993); Little (2002); Godelier (1994); Teisserenc (2010). As diferentes abordagens concorreram para o entendimento das lógicas de expansão portuária como avanço sobre sociabilidades que debutavam sobre os espaços que, mesmo sociologicamente falando, podemos redenominar de territorialidades, contando com um conjunto de solidariedades, costumes, práticas enraizadas socialmente pela atuação dos agentes/atores sociais.

No capítulo 2, subjaz uma discussão exógena às ciências sociais, que é a conceituação de portos a partir da perspectiva técnica logística da produção de valores e circulação de commodities ao longo da hinterlândia global. Mobilizei, para tanto, a definição de porto de Fraguelli, (2000) como fronteira nacional aberta, entreposto dinâmico de mercadorias, em que se desenvolvem atividades (aduaneiras, alfandegárias, comerciais, sanitárias, tributárias, imigratórias etc.), para em seguida lançar mão da definição de Collyer (2008) que traduziu a noção de porto como ponto estratégico de segurança das nações e, sobretudo, importante elo da cadeia logística na circulação de mercadorias obedecendo um traçado oceânico pré-definido por rotas marítimas internacionais consolidadas juntas ao mercado. Acompanhando isso, houve a necessidade de compreender as rotas que atravessam ao CPSL, para isso acionei a lógica das hinterlândia contando com suporte teórico de Silveira; Matos e Lacerda (2012); United Nations Conference on Trade and Development (Unctad, 1992); Degrassi (2001); Pizzolato, Scarvada, Paiva, (2010); Bird (1971); Takel (1976); Kesic, Komadina e Cistic

(1998); Van Klink e Winden (1998); Van Klink e Van Den Berg (1998), Degrassi (2001) e Konings (2007) e Slack (1993); McCalla (2008) e Haezendonck e Notteboom (2002); Song (2003), Lacerda (2004) e Lee, Song e Ducruet (2008); Hayuth (1992); (Takel, 1976; Kesic; Komadina; Cistic, 1998; Campos Neto; Santos 2005). Esse conjunto de referências sustentou posições técnicas-econômicas sobre a definição de portos e hinterlândia. Esses autores não reconhecem a presença da ação humana, independente da técnica, no funcionamento da estrutura de escoamento. O conceito dinâmico de hinterlândia tornou possível elencar fatores que influenciam na sua expansão ou redução da dimensão da zona de influência. Ainda nesse eixo, procurei amenizar “o prejuízo” dos excessos da análise técnica, com a reflexão acerca da integração espacial; Robinson (2001); associada à análise do processo de acumulação e de fluxos a partir da literatura de Marx (2005), contemplando sociologicamente os seguintes materiais: Plano de Desenvolvimento do Porto do Itaqui (2012), Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui (2018) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui (PDZ) (2019), que já sugeriram um movimento de expansão para o interior da Baía de São Marcos. Ainda nesse eixo, demonstrei que a dimensão jurídica que rege os portos que estão instalados na costa brasileira e, logicamente, os portos que estão no CPSL. Os dispositivos jurídicos: Lei nº 8.630/93; Medida Provisória nº 595/2012 e a Lei nº 14.047/20, foram analisadas numa tentativa de se buscar um entendimento a partir da legislação, das recentes mudanças nas atividades portuárias, segmentando a gestão de contratos e liberalizando a atuação de empresas privadas nacionais e internacionais nos portos públicos brasileiros. A flexibilização dos negócios no setor, foi essencial para que nos anos 2020, por exemplo, vários portos superassem recordes de movimentação, explicitando só mais uma dimensão da eficácia logística do capitalismo transnacional no Brasil.

O capítulo 3 sustentou uma discussão histórica acerca do Porto Colonial na cidade de São Luís. Destaco que as atividades portuárias que, desde o século XVII, ocorreram junto à faixa litorânea próxima ao Cais da Sagração (Cais da Praia Grande) fez com que a cidade experimentasse uma dinamização econômica, permitindo, de um lado, a absorção, no Estado do Maranhão e Grão-Pará, de bens de consumo como tecidos, manufaturas europeias e mesmo artigos como porcelana e adornos advindos sobretudo da Índia e da China. E do outro, recebesse milhares de africanos escravizados para serem utilizados na mão-de-obra nas lavouras de algodão e arroz, exportados via Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que permitiu a cidade experimentar as primeiras possibilidades de surtos econômicos, mais ou menos estáveis. No entanto, o porto e a

cidade funcionavam apenas como elos entre o espaço colonial da acumulação primitiva e o epicentro do advento do capitalismo na Europa. Isto é, o porto se origina dos interesses do colonizador português em escoar mercadorias. Trata-se de dizer que, desde a gênese das atividades logísticas, a cidade de São Luís, constituiu apenas local de passagem de riquezas, nas quais os benefícios subiam à bordo, deixando a cidade à míngua em suas condições econômicas. Igualmente importante, nesse eixo foi destaque ao Canal do Ararapá como uma primeira tentativa de deslocar o porto do núcleo da cidade, para o interior da Ilha de São Luís, esse movimento ocorrido ainda no Século XVIII, já demonstrava um interesse em constituir uma infraestrutura em águas mais profundas.

O capítulo 4, sustentou a análise sobre o histórico de expansão dos Portos do Complexo Portuário de São Luís (CSPL), realizando uma descrição de cada estrutura, para em seguida colocá-los em arenas de confronto, ou seja, a disputa entre a Companhia de Docas do Maranhão, hoje Emap, e a Companhia Vale do Rio Doce, hoje Mineradora Vale. Esse movimento de pesquisa foi importante porque pôs em evidência as disputas institucionais em torno da Baía de São Marcos, principalmente pelos locais de maior profundidade, demonstrando que, antes da interdependência entre os setores, ocorreram sucessivas quebras-de-braços pelas melhores localizações. Ainda nesse eixo, acionei a noção de Sistema Circulatório (Castells, 2000), para analisar a relação Portos-Cidade, no contexto de funcionamento/expansão do CPSL. De um modo geral, a análise foi importante para apontar a ocorrência de associação entre temáticas que poderão se desdobrar em tomadas de posição nas disputas em torno da mobilidade no interior da zona rural de São Luís. Constatei que se pode apontar que a abordagem dos sistemas circulatórios aplicada à expansão econômica no ambiente de perseverante dependência logística não pode ser representada como um problema epistemológico de aparência e realidade, da teoria e prática ou de palavra e coisa (Castells, 2000, p. 211). Tampouco pode ser entendida como nos termos isoladamente locais. Ao contrário, torna-se amplamente correspondente à justaposição ambivalente, da sistematização de traslados observados no CPSL e a diferenciação introduzida pela análise da circulação de commodities. Isto me levou a perceber, a partir da leitura de Arboleda (2020), que a capital do estado do Maranhão passa por uma urbanização logística. Constatei que as cidades portuárias localizadas nas principais zonas de exportação ilustram a crescente imbricação do espaço urbano dentro de complexas redes transnacionais de conectividade logística, que se apossa de territórios como a zona rural, que se veem envoltos em conflitos. A noção de que o poder é logístico (Arboleda, 2020), realmente, encontrou

sentido nas dimensões de análise dessa pesquisa, considerando as devidas proporções das variáveis encontradas durante os levantamentos documentais e de campo.

No capítulo 5, apresento discussões acerca do Projeto de implantação da Reserva Extrativista Tauá-Mirim a partir das mobilizações contra o Polo Siderúrgico, no início do século XXI, e o Terminal de Uso Privado Porto São Luís, a partir de 2014. Estes contextos foram importantes para compreender os sentidos da mobilização dos agentes na zona rural de São Luís, assim como, possibilitaram interpretar os lapsos econômicos que estavam imbricados na expansão industrial e portuária. Mobilizei a demanda por acumulação, de Harvey (2004, 2005), Robinson (2013) e Backhouse (2015), mas também lancei mão da análise de *trajetória simbiótica* entre porto e cidade proposta por Norcliffe, Basset e Hoare (1996). Dito isto, passei a analisar o sentido da actância dos não humanos na Baía de São Marcos (Latour, 1994; 2012), para tanto, recomponho 12 acidentes e sinistros envolvendo navios, além disso elenco alguns acontecimentos registrados ao longo dos anos de construção do Porto do Itaqui, para em seguida enquadrá-los no âmbito da resistência à expansão do CPSL. Após a interpretação da actância de não humanos, passo a analisar conflitos ambientais a partir da perspectiva de Acselrad (2004), mas sustento também, uma interpretação da resistência a partir das instituições, no caso, o Consórcio Intermunicipal Intermodal (CIM), formado por municípios que são afetados pela Estrada de Ferro Carajás e pela mineração da Vale S.A (Pinto, 2013), observando a noção de grupos de interesses, de Olson (1999). Por outro lado, busco as condições subjetivas que se confrontaram com a lógica portuária, em especial o caso dos pescadores artesanais do Boqueirão que foram afetados pelas obras do Píer IV do Porto da Ponta da Madeira. Nesse contexto, mobilizei a noção de *luta por reconhecimento*, de Axel Honneth (2003), com o intuito de sistematizar o histórico de resistência empreendida pelos agentes.

Por fim, na conclusão acionei as contribuições teóricas de Charles Tilly (1977, 1978), entre elas as de: ação coletiva e repertórios de ação; mobilizo também, o conceito de arena, de Olivier de Sardan (1997); oportunidades de ação coletiva e confronto, de Sidney Tarrow (2009); o conceito de formas de resistência, de James Scott (2009), para dar conta de analisar o material empírico reunido durante o período da pesquisa. Analisando o material à luz do aporte teórico compreendi que as experiências política de mobilização contra a expansão portuária, na zona rural de São Luís, constituiu uma variedade de repertórios de ações criados e recriados continuamente todas as vezes que o capital global se move em direção aos modos de vida das comunidades da zona rural de São Luís.

Considerações Iniciais: a dinâmica de expansão do capital no corredor norte de exportação

Há exatos 39 anos era lançado o último trilho da Estrada de Ferro Carajás (EFC), findando assim a construção de uma das maiores ferrovias do mundo. A obra representou um grande desafio, pois atravessou “áreas inóspitas, de mangues até a Floresta Amazônica” (Revista Ferroviária, 2015). O relato é da Revista Ferroviária, de 09 de fevereiro de 2015, feito por um dos engenheiros responsáveis pela obra à época, mas poderia ser de um registro recente na “saga desbravadora” do capital na Amazônia Oriental.

Figura 01: Trabalhadores da Estrada de Ferro Carajás posam para fotografia após o assentamento do último trilho.



Fonte: Revista Ferroviária, fevereiro de 2015.

A construção da EFC representou a porta de entrada para o capital e de saída para as *commodities* extraídas das minas no sudeste do estado Pará. Atualmente, a duplicação da referida Estrada se encontra concluída, garantindo, uma vez mais, o papel de corredor de exportação ao estado do Maranhão¹. O desenvolvimento da região de influência do Programa Grande Carajás, desde o início da empreitada capitalista, em terras “inóspitas e socialmente arcaicas”, foi marcado pelo lastro da modernizadora economia da expansão.

¹ Dentre os municípios cortados pela EFC, no Maranhão estão: São Pedro da Água Branca, Vila Nova dos Martírios, São Francisco do Brejão, Cidelândia, Açailândia, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu, Bom Jardim, Alto Alegre do Maranhão, Santa Inês, Tufilândia, Pindaré-Mirim, Igarapé do Meio, Monção, Vitória do Mearim, Miranda do Norte, Arari, Itapecuru-Mirim, Anajatuba, Santa Rita, Bacabeira e São Luís.

No entanto, um estudo realizado entre 1987 e 1988, decorrente do convênio firmado entre a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) assevera outra perspectiva para os municípios “beneficiados” pelo Programa Grande Carajás (PGC)². Os dados obtidos junto à publicação denominada: Carajás, Aqui há Vagas: necessidade de treinamento de mão-de-obra em áreas de influência do Programa Grande Carajás – Maranhão (1990) nos informam o seguinte quadro:

O nível de desemprego no Maranhão, (sic) é bastante elevado, de uma população estimada pelo (sic) FIBGE de 4.565.661, apenas 198.836 estavam empregados em 31.12.85, conforme o Anuário RAIS-85, dos quais 78.850 na administração pública. Com a implantação desses projetos, esperam-se grandes transformações econômicas e sociais nesses municípios (Carajás, 1990, p. 21).

Após 39 anos, os trilhos não cessam de encontrar o caminho em direção aos mercados externos, emergentes, consumidores e até nervosos, seja lá a denominação que se quer dar a um ente etéreo. Mas os caminhos dos trilhos, ou melhor, da expansão e do desenvolvimento econômico, antes de chegar até os portos da capital São Luís, desconsideram, cortam e literalmente passam por cima de milhares de famílias instaladas ao longo da vultosa infraestrutura.

O Relatório Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: fraturas do modelo mineral desigual na Amazônia publicado pelo Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração (Coelho; Wanderley, 2021), revelou o tamanho das consequências da expansão dos trilhos e da plataforma marítima da mineradora em território maranhense.³

No caso da duplicação da EFC, que passa por 27 municípios, 28 unidades de conservação, 86 comunidades quilombolas e populações indígenas no Pará e no Maranhão, a Relatoria conversou com populações dos povoados de Nossa Senhora Aparecida e Alzira Mutran, em Marabá, no Pará, e Nova Vida, em Bom Jesus das Selvas, Centro dos Farias, em Buriticupu, e o quilombola de Santa Rosa dos Pretos e outras comunidades de Santa Rita, em Itapecuru-Mirim, no Maranhão [...]. As denúncias recebidas envolvem atropelamentos de pessoas e animais na EFC; acidentes nas obras de duplicação; ilegalidades no processo de licenciamento – ausência da exigência do Estudo de Impacto

² O Programa Grande Carajás (PGC) foi um desdobramento do Projeto Ferro Carajás, da então estatal CVRD [Companhia Vale do Rio Doce] que visava, principalmente, garantir as condições infraestruturais para exploração e transporte das gigantescas jazidas de minério de ferro do sudeste do Pará (Sant’Ana Júnior, 2014, p. 01).

³ Relatório confeccionado pelo Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (Gedmma); Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc); Federação de Órgãos Para Assistência Social e Educacional (Fase); Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas Igreja e Mineração (Ibase); Rede Justiça nos Trilhos (Jnt); Movimento Pela Soberania Popular na Mineração (MAM), Grupo de Pesquisa e Extensão Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade (Poemas), revelou o tamanho das consequências da expansão dos trilhos e da plataforma marítima da mineradora em território maranhense.

Ambiental (EIA), audiências públicas e consulta às populações indígenas e tradicionais; poluição do ar e do solo e das águas; a falta de informações para tratar das preocupações das comunidades ao longo dos trilhos; poluição sonora, trepidação e rachaduras das casas; desmatamento e assoreamento dos Igarapés; conflitos nas comunidades; e violações do direito à educação (Wanderley; Coelho, 2021, p. 12).

O Relatório Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás (Wanderley; Coelho, 2021), pôs a nu as nuances da expansão logística nos estados cortados pela Estrada de Ferro Carajás. Antes de sua abertura, a projeção era que a mina S11D, forneceria 90 milhões de toneladas métricas de minério de ferro por ano, duplicando a produção do minério no região de Carajás. Tal estimativa, foi utilizada como argumento para justificar a duplicação da ferrovia.

Dentro desse quadro de investimentos numa infraestrutura pré-existente, a Vale concentrou, no seu capital de atuação, ações extremamente violadoras dos direitos humanos. De garantidora de matéria-prima para os mais diversos setores da indústria internacional a promotora de injúrias coletivas contra as populações de seu corredor norte de exportação, a empresa segue seu caminho de duplicação e expansão da logística em direção ao Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM), integrante do CPSL, deixando, por onde passa, um lastro de destruição, morte e injustiças de toda ordem que se possa julgar pelo atual Direito.

Portanto, a hipótese aqui levantada é a de que na “formulação pública” do problema social (Lenoir, 1996), considerada durante o acompanhamento das mobilizações políticas em oposição às obras de expansão do CPSL, há uma série de elementos que levam à problematização do espaço público e ao engajamento, em forma de mobilizações, aqui entendidas como ações coletivas (Tilly, 1978; Tilly, 2006), e, por consequência, uma forma de organização baseada em diversas formas de resistência (Scott, 2013). A situação das disputas catalisadas pelo CPSL e envolvendo a zona rural de São Luís em torno da defesa do território me provocou a pensar nas condições objetivas da pesquisa a partir das disputas na arena política (Olivier de Sardan, 1997) e da transnacionalização (Robinson, 2013) da estrutura portuária. Ou seja, no interior dessas disputas está a transnacionalização de uma estrutura que está endogenamente localizada, mas serve ao exterior.

Quanto mais grãos, melhor!

Todos os caminhos levam à Itaqui, assim podemos dizer se cruzarmos os ramais que interligam EFC à Ferrovia Transnordestina Logística (FTL). É disto que resulta, também, a expansão do CPSL, em especial o Porto de Itaqui que inaugurou, em novembro de 2014, o Terminal de Grãos do Estado do Maranhão (Tegram), porém não só atende o estado em que se localiza, mas todos que estão sob a área de influência do porto.

Completando esse quadro, a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que se interliga à EFC no município de Açailândia – MA, foi inaugurada em 16 de junho de 2023, pelo Presidente Lula, após praticamente 40 anos de construção e custar R\$ 11 bilhões. Sobre isso, importante é que a infraestrutura faz parte da área de influência do complexo portuário da capital maranhense e vem produzindo nos últimos anos expectativas consideráveis em relação ao transporte de grãos que escoam para o mercado externo por via marítima.

Disso resulta que o incremento no agronegócio nas regiões de influência do CPSL abre precedentes para a expansão da logística ferroviária, portuária e rodoviária. Considero que não posso isolar da análise da expansão de transporte marítimo as outras modalidades de escoamento. Mais pertinente ainda é dizer que a aceleração dos processos de dinamização da economia tende a trazer conflitos com lógicas diferenciadas daquelas inscritas no modo de produção capitalista (Acselrad, 2010, p. 34).

Na esteira das oportunidades abertas pelo mercado de exportação via portos do Complexo Portuário, a empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA., objetivou, no mês de julho de 2014, dar início à construção de um porto na Praia do Parnauçu, localizada na comunidade Cajueiro, da Zona Rural de São Luís.

Nesse contexto, o mais recente investimento em logística na Baía de São Marcos representou uma das faces da afirmação da retomada de investimentos na Amazônia Oriental brasileira. A “necessidade” de escoar vem acompanhada da “necessidade” de pilhar o território e, por conseguinte, todos os recursos nele contido. A afirmação da burguesia industrial, com sucessivos empreendimentos, garantiria a hegemonia do grande capital financeiro em detrimento das populações residentes nas áreas de interesse do processo de acumulação por desapossamento (Harvey, 2004, p. 45) e reproduziria as velhas diferenças sociais que grassam historicamente no Maranhão.

Partindo de indagações mais gerais com objetivo de alcançar reflexões mais específicas, o estudo primou pela compreensão da realidade estudada com base nos critérios metodológicos advindos das Ciências Sociais. A discussão empreendida até o momento leva a algumas questões orientadoras:

1. Como a expansão do Complexo Portuário de São Luís (CPSL) afetou as comunidades da zona rural?
2. De que forma os conflitos com o CPSL foram construídos na Zona Rural II de São Luís?
3. Quais os repertórios de ação e as alianças acionadas no momento do conflito?
4. De que forma resistiram às investidas de agentes econômicos externos?

Aspectos Metodológicos

Quando comecei a esboçar o projeto de tese ao final do ano de 2019, havia uma curiosidade científica, mas também pessoal, para a compreensão da resistência aos projetos de expansão dos Portos, na zona rural de São Luís. Naquele momento, antes da pesquisa de campo, existia uma ideia muito ampla, e até mesmo vaga, mas no que fundo serviu de inspiração. Estas ideias, resultaram tanto da experiência de participação no Grupo: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (Gedmma), principalmente a partir das pesquisas, leituras e participação no Núcleo de Educação Ambiental do Grupo: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (NEA/Gedmma) nos anos de 2012 – 2016, quando esse núcleo posteriormente foi absorvido pelas outras funções do Grupo, posteriormente virando um segmento mais consistente, de atividade de extensão universitária. Vivenciando essas experiências, as constantes idas às comunidades de Tauá-Mirim, Jacamim, Taim, Rio dos Cachorros, Cajueiro, dentre outras, despertaram uma condição de pesquisador engajado à causa da luta pela Resex de Tauá-Mirim e outras questões coligadas aos conflitos ambientais vivenciados no interior da Ilha de São Luís ao longo dos últimos anos (Achselrad, 2004).

Com o aprofundamento das questões que me cercavam, no ano de 2013, consegui ingressar no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais (PPGCSoc – UFMA), onde aprofundei as questões teóricas e comecei a compreender a complexidade da realidade da zona rural de São Luís e seus numerosos conflitos com as lógicas industriais e logísticas que cotidianamente avançam sobre territórios inscritos numa lógica distinta dos mercados. Nesse contexto, pude aprofundar a pesquisa empírica, leituras, diálogos com

outras experiências e discussões sobre as dimensões dos conflitos no espaço público da cidade de São Luís. Os espaços públicos são locais de disputas, de diálogos, interdependências, transações, enfim são espaços de medição de forças a partir das lutas políticas que neles são travadas.

No ano de 2014, a minha inserção no campo de pesquisa a partir da entrada dos conflitos com o Terminal de Uso Privado Porto São Luís, na comunidade do Cajueiro, tive a possibilidade de fazer um acompanhamento *in loco* da situação que ali se desenvolvia. O ano de 2014, foi um ano emblemático porque catalisou tantos os conflitos no interior da Ilha, como reacendeu o alerta para novos investimentos no Complexo Portuário de São Luís, a partir da Praia do Parnauçu.

A minha inserção no campo de pesquisa, na comunidade do Cajueiro, zona rural de São Luís, resultou na dissertação intitulada “Arenas, Repertórios e Ações: o processo de tentativa de implantação do Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro”, de 2015. O referido trabalho, acabou por levar o prêmio Fapema Maria Aragão de melhor dissertação da Área de Humanas, no ano de 2016. Mas além disso, ela inspirou a continuidade da pesquisa, dessa vez, estruturando a tese ora apresentada.

No contexto desses acontecimentos, é importante destacar algumas datas importantes para buscar o entendimento do conflito e das formas de resistência incorporadas à análise desta tese:

junho de 2014 – a empresa WPR, por intermédio da consultoria ambiental Urbaniza Engenharia, apresentou-se como proprietária de uma área de aproximadamente dois milhões e um metros quadrados⁴, incluindo o território do Cajueiro e seu povoado de Parnauçu.

junho de 2014 - A WPR, com o apoio da empresa de segurança Leões Dourados, passou a exercer atos de violência, fraude e intimidação contra aos comunitários e moradores tradicionais da área do Cajueiro e seu povoado de Parnauçu.

12 de agosto de 2014 – tentativa de realizar audiência pública, sem divulgação prévia dos Estudos Ambientais, em escola da Vila Maranhão. Protesto, denúncia e ação das comunidades impedir a realização dessa audiência pública.

⁴ Conforme cláusula 1ª, p. 01 do Termo de Compromisso de Venda e Compra de Imóveis.

outubro de 2014 – solicitação de impugnação dos estudos ambientais e da audiência pública e pedido de nulidade do processo de licenciamento ambiental na Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Maranhão (Sema). Ação da comunidade, em frente à Sema, protocolando os pedidos e solicitando prestação de informações.

outubro de 2014 – após a propositura de uma ação cautelar e ação civil pública por parte da Defensoria Pública Estadual (DPE) do Maranhão, obteve-se a concessão de medida liminar que determinava que a empresa WPR respeitasse os direitos possessórios, o trânsito e o modo de vida dos moradores, retirando da área pretendida para construção do porto, inclusive, os seus seguranças não-autorizados.

outubro de 2014 – Realizada audiência pública, convocada pela Vereadora Rose Sales, presidente da Comissão de Regularização Fundiária da Câmara dos Vereadores de São Luís, para discutir os graves conflitos territoriais e ambientais constatados a partir do licenciamento ambiental de retroporto da WPR.

29 de outubro de 2014 - outra audiência pública ambiental fora designada pela Sema e pela WPR, desta vez, dentro do Comando Geral da Polícia Militar do Estado. As comunidades decidiram realizar uma “Audiência Popular”, na Associação de Moradores da Comunidade do Cajueiro, no mesmo dia e horário da audiência pública convocada pela Sema e WPR no Comando Geral da Polícia Militar. Diversas instituições manifestaram apoio aos moradores do Cajueiro e denunciaram as arbitrariedades do processo ambiental em curso e as ilegalidades cometidas pela empreendedora.

novembro de 2014 – realizada audiência pública convocada por Bira do Pindaré, deputado estadual que presidia a Comissão de Defesa dos Direitos Humanos e Minorias da Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão.

novembro de 2014 – Após a audiência pública na Assembleia, diante da ausência das autoridades, representantes das comunidades e seus apoiadores saíram, em caminhada, para o prédio onde está instalada a Secretaria Estadual de Desenvolvimento, Indústria e Comércio do Maranhão (Sedinc). Após ocupação do prédio, negociaram a realização de uma reunião, onde estariam presentes membros das comunidades, instituições ligadas ao

movimento social pelo Cajueiro, Sema, Sedinc, Procuradoria Geral do Maranhão (PGE), Instituto de Terras do Maranhão (Iterma) e Emap.

dezembro de 2014 - realizada a reunião requerida, no final de outubro, pelo movimento social do Cajueiro. O Secretário da Sedinc convidou advogados e representantes da WPR, a PGE e a Sema. A única sugestão do Secretário foi a de resolver, de uma vez, a questão com compensação financeira ou estudar a criação de outra reserva extrativista em outro local do Estado, o que implicaria no deslocamento de todas as comunidades da Resex Tauá-Mirim para outra área do Estado.

dezembro de 2014 – realizada outra reunião na Sedinc, a pedido da Vereadora Rose Sales. O Secretário se comprometeu a realizar um Protocolo de Intenções com o Iterma, deixando clara a jurisdição de cada órgão para as áreas rurais de São Luís. Comprometeu-se em iniciar a regularização fundiária, deixando uma dotação orçamentária para isso. O mandato se encerrou sem que as promessas fossem cumpridas.

18 de dezembro de 2014 – WPR se apresentou na área do Parnauçu, alegando estar com um oficial de justiça (não identificado) e possuir uma ordem judicial para a demolição de casas (não foi apresentada qualquer intimação ou cópia da decisão). Demoliu 19 casas no Parnauçu. A advogada da Associação de Moradores do Cajueiro e a Comissão Pastoral da Terra (CPT) denunciaram ao Conselho Nacional de Justiça que a referida liminar fora exarada por juiz que era incompetente judicialmente para o caso e que este estava afastado da Vara Judiciária encarregada do caso. A referida decisão proibia que os moradores do Cajueiro realizassem futuras construções na área, mas não autorizava a demolição de obras.

dezembro de 2014 – foi realizada reunião com o, então, Secretário de Segurança Pública denunciando a ação criminosa da empresa e solicitando imediata investigação e punição dos responsáveis. Alertou-se ao governo sobre o grave risco de um confronto direto e violento envolvendo os moradores e a empresa WPR. Foram reunidos todos os Boletins de Ocorrência com as queixas crime contra a empresa e iniciou-se uma investigação criminal na Delegacia de Polícia da Capital.

dezembro de 2014 – O movimento social promoveu o fechamento da BR-135, proximamente ao acesso à comunidade Cajueiro, por todo o turno da manhã, para

protestar e dar visibilidade pública às derrubadas arbitrárias das 19 casas do Povoado do Parnauçu. A ação atraiu a chegada de jornalistas e gerou a fiscalização da empresa de segurança pela polícia federal.

26 de dezembro de 2014 – Apesar de todas as ilegalidades do processo de licenciamento ambiental, a Sema concedeu a Licença Prévia (LP) em favor da WPR. A licença atesta a viabilidade locacional do projeto do retroporto.

31 de dezembro de 2014, no último dia de mandato do então governador interino, Arnaldo Melo, foi publicado um Decreto que desapropriava uma área de 322.977,60 m², em favor da empresa WPR, determinando “o caráter de urgência para fins de imissão provisória dos bens” (Decreto nº 30.610, de 30.12. 2014).

janeiro de 2015 – A empresa WPR retornou ao Parnauçu para derrubar mais duas casas.

janeiro de 2015 – Alguns moradores do Cajueiro, por conta própria, decidiram expulsar os jagunços da empresa e montaram uma barreira, com guardas da própria comunidade, que se revezavam para impedir a permanência dos jagunços na área.

13 de janeiro de 2015 – o governador Flávio Dino revogou, por novo decreto, a desapropriação da área anteriormente concedida à WPR.

14 de janeiro de 2015 – foi realizada uma reunião, na Secretaria de Estado dos Direitos Humanos e Participação Popular (Sedihpop), para definir ações para assegurar o direito à propriedade e segurança dos moradores da área, assim como a preservação do meio ambiente e o respeito ao modo de vida tradicional das populações. As ações do estado foram definidas de forma conjunta pelas Secretarias de Estado de Direitos Humanos e Participação Popular, Segurança Pública, Cidades, Igualdade Racial e Ciência e Tecnologia.

15 de janeiro de 2015 – realizada reunião com a Sema. O novo Secretário decidiu suspender o licenciamento ambiental, a fim de tomar ciência dos fatos narrados e do processo administrativo. A Sema constituiu uma comissão formada por seis técnicos para reavaliar o processo de licenciamento ambiental. Até o momento, o prazo de suspensão

desse processo vem sendo prorrogado reiteradamente pela Sema, até que seja ultimada a avaliação técnica.

fevereiro de 2015 – Reunião com o novo Secretário da Sedinc. Solicitou-se ao Secretário que retome os estudos sobre a RESEX Tauá-Mirim, divulgue quais os projetos industriais e logísticos estão sendo pensados para a área e que se manifeste ao ICMBio requerendo a suspensão de todas as manifestações dos governos anteriores sobre a reserva extrativista, até que o atual governo tenha um posicionamento informado e oficial sobre a sua criação.

fevereiro de 2015 – realizadas novas reuniões com a Sema. Solicitou-se a permanência da suspensão do processo de licenciamento ambiental, a cópia atualizada do processo administrativo, para nova manifestação da CPT e cópia de todas as manifestações formais da Sema (Superintendência de Biodiversidade e Áreas Protegidas) sobre a RESEX Tauá-Mirim.

fevereiro e março de 2015 – por sugestão do Dr. Alberto Tavares, da PGE, a Vereadora Rose Sales conseguiu reverter a certidão de uso e ocupação do solo concedida pela Secretaria Municipal de Urbanismo ao retroporto da WPR. A atual Lei de Zoneamento Ambiental não possibilita a criação de novos portos na zona onde se situa o Parnauaçu (Z-3), segundo a Secretaria, possibilitaria apenas a expansão dos portos já existentes. Com base nisso, aguardava-se que a Sema cancele a Licença Prévia, por faltar-lhe os requisitos que atestam a disponibilidade e regularidade locacional para o empreendimento, o que não foi feito.

13 de agosto de 2019 - Moradores do Cajueiro são expulsos da frente do Palácio dos Leões de forma truculenta pela Polícia Militar.

12 de setembro de 2019 – Cerca de 200 polícias cumpriram reintegração de posse na comunidade do Cajueiro. Foram despejadas 21 famílias de forma truculenta, inclusive com uso de força policial.

11 de dezembro de 2020 – Morre o empresário Walter Torre Júnior, dono da WTorre, da qual a WPR é subsidiária, vítima de parada cardiorrespiratória.

29 de agosto de 2021 - a China Communications Construction Company LTDA. (CCCC), desiste de construir o Porto na comunidade do Cajueiro. Está em curso negociações com a Cosan, empresa brasileira dos ramos de petróleo e logística, para aquisição das ações do TUP Porto São Luís.

14 de setembro de 2021 – O acionista do grupo Cosan, Celso Silveira Melo Filho, morre em queda de avião em Piracicaba, em São Paulo.

11 de fevereiro de 2022 – A Empresa Cosan conclui a compra da participação da a China Communications Construction Company LTDA. (CCCC) e torna-se 100% dona do TUP São Luís.

18 de fevereiro de 2022 – O Conselho Nacional de Direitos Humanos (CNDH), encaminha uma denúncia contra as empresas W Torre e o Estado brasileiro na Comissão Interamericana de Direitos Humanos (CIDH).

11 de dezembro de 2023 – A decisão de despejo contra o Seu João Germano, é revogada por decisão do Tribunal de Justiça do Maranhão e divulgada em Acórdão publicado em 11 de dezembro de 2023.

28 de fevereiro de 2024 – Mineradora Vale abre tratativas para aprovar aquisição do Terminal de Uso Privado Porto São Luís, a ser construído na comunidade do Cajueiro.

13 de março de 2024 – O Sr. João Germano, o Seu Joca, último morador a resistir na Comunidade do Cajueiro, decide negociar a propriedade com a empresa Cosan S.A.

Dezembro de 2024 – Decisão judicial condena Luiz Carlos Ribeiro Olivieri, Thalles França Paulo e José Edmilson Dourado, funcionários da WPR que atuaram em nome da empresa na comunidade Cajueiro, pela prática de crime de dano qualificado, constituição de milícia privada, coação no curso do processo, fraude processual e invasão de terra pública.

A hipótese aqui levantada é de que na “formulação pública” do problema social (Lenoir, 1996) evidenciada na experiência de mobilização coletiva na zona rural de São Luís, há uma série de elementos que levam ao questionamento da expansão portuária no espaço público e ao fortalecimento dos laços da sociedade civil no âmbito das ações coletivas e, por consequência, o acionamento e a ressignificação de antigos repertórios de ação. Além disso, no interior das arenas de disputas, existem múltiplos interesses, inclusive aqueles movidos por agentes econômicos que atuam em escala global e veem se instalar no CPSL (Olivier de Sardan, 1997).

A contestação da expansão do CPSL não se limitou à reação da tentativa de implantar um Porto na comunidade do Cajueiro. Incorporou, também na construção dos argumentos de resistência (Scott, 2009; Tarrow, 2009), outra forma de uso social dos recursos do território, ao acionar a criação da Resex Tauá-Mirim. A inclusão dessa temática foi importante, porque ela se insere no desenho dos conflitos ambientais (Acselrad, 2004) ou seja, o debate sobre a Unidade de Conservação foi potencializado, e é potencializado, todas as vezes que as comunidades da zona rural de São Luís encontram-se em vias de deslocamento.

O problema que trata a pesquisa, começa a se colocar com a indagação sobre a reação de uma decisão de mercado que implicaria em perpetuar mudanças sociais. Isto é, como se deu o deslocamento de uma questão particular e localizada da comunidade do Cajueiro, para um interesse que se tornou uma agenda comum a outras comunidades, entidades, gerando um movimento mais amplo de reação política a um traço de expansão do CPSL.

A tese, portanto, analisa a configuração de uma resistência em formato de arena, enfatizando o papel dos agentes na resistência às investidas econômicas do capitalismo global, que alteraria a zona rural de São Luís.

1 TERRITÓRIO E PODER COMO INSTRUMENTO ANALÍTICO

Esse capítulo apresentará os principais referenciais teóricos que estruturam e auxiliam na investigação acerca da noção de território. A relação entre conflitos ambientais, territórios, empreendimentos, formas de mobilizações e resistências será detalhada após a exposição e discussão de cada perspectiva que se quer analisar.

1.1 O Conceito de Território nas Ciências Sociais

A retomada do conceito de território tem, por um lado, apresentado fortes aspectos da dimensão política do espaço; por outro, abre um rol de discussões teóricas quanto ao debate em relação a suas formas de empregabilidade. Nesse contexto, “território deve passar de utensílio descritivo para conceito que estrutura e diferencia a perspectiva interpretativa em que se inclui – e com isso se junta a um enorme conjunto de outras discussões no campo da epistemologia e da metodologia das ciências sociais” (Reis, 2002, p. 06). Sob esse prisma conceitual, deve-se privilegiar a reflexão que atenda os mais diferentes anseios no campo de análise dos conflitos ambientais.

Fez-se necessário conceber a noção de território multifacetada pelas mais diferentes formas de interpretação, derivadas de múltiplas posições epistemológicas inerentes às mais distintas filiações teóricas. Assim é que o conceito passou a ser entendido como espaço marcado pelas atividades sociais daqueles que habitam e agem sobre ele (Bourdieu, 2004) e territorialidade como estratégia para delimitar e afirmar o controle sobre uma área geográfica, de outra forma, para instaurar, manter e fazer perpetuar as relações de poder. Dentro dessas perspectivas, o conceito de território assume vários vieses.

Milton Santos, munido de uma visão relacional, parte da abordagem de que o conceito completa as análises sociológicas, históricas e epistemológicas das mais diversificadas posições teóricas, sendo, portanto, necessário que “o território essa realidade esquecida, seja retomado, evitando o enfraquecimento de uma das ópticas sem a qual a visão de mundo, dos países, dos lugares, é incompleta e até mesmo irreal” (Santos, 2002, p. 34). Demonstra também que “por território entende-se geralmente a extensão apropriada e usada”. Santos e Silveira (1998) propõem, então, compreender o território a partir de seu uso, e não o território em si mesmo, o que faz dele objeto de uma

análise profunda que ajuda a compreender as formas de relacionamento entre os agentes dispostos no tabuleiro de relações travadas ao nível das fontes recursivas.

Já o panorama descrito por Haesbaert (2009) aborda o território em três diferentes concepções, a saber: a primeira delas está relacionada às relações de espaço-poder em geral, emprestando à análise uma feição político-jurídica. Essa definição é compreendida nos territórios delimitados e controlados pelo poder do Estado. A segunda distinção trata do enfoque cultural ou simbólico-cultural a partir da visão subjetivista que compreende o território como produto de apropriação/valorização por parte de um grupo. Enfim, tem-se a perspectiva econômica que enfatiza a dimensão espacial das relações, nesse ínterim o território é tido como fonte de recurso propício às disputas entre as classes sociais.

Reis (2002, p. 17), em sua abordagem epistemológica das territorialidades e do território, destaca que “o território e economias de proximidade, por um lado, e poder e relações assimétricas, por outro, não são questões disjuntivas (o território é um objeto que deve ser interpretado enquanto lugar de relações de poder)”, bem como a necessidade de haver um entendimento do território enquanto resultado das interações que os atores protagonizam ao estabelecer vínculos com o lugar, se desdobrando em elemento crucial da matriz das relações que define a morfologia do poder nas sociedades contemporâneas. O território, assim, emerge como uma arena de conflitos em áreas, mais ou menos, delimitadas.

Para Berta Becker (1991), a flexibilização do Estado em relação ao território corresponde a um processo de emergência de novos usos políticos do território. Tal visão possibilita a análise que ultrapasse as dimensões puramente físicas advogadas por muitos geógrafos que enxergavam o espaço puramente natural preenchido pela paisagem. Nesse contexto, é possível perceber a importância dos usos que se faz dos territórios enquanto elemento político mediado pela morfologia do poder que se inscreve na dinâmica espacial, passando assim de paisagem natural para uma paisagem política e social, já que os mesmos são construções sociais, em que intervém uma complexa rede de escalas relacionais; construções discursivas e construções materiais que os atores constituem como forma de apossamento e aproximação com o local, emprestando assim uma face social ao que antes era tratado como isento da ação antrópica.

Lefebvre (1978), por sua vez, ressalta que o território, no qual ocorrem as tomadas de posição, nas quais se inscrevem os atos das gerações, das classes, dos poderes políticos, não constitui um objeto que se encerra no sentido do espaço, mas sim um processo cuja evolução se dá de maneira perpétua envolvendo diferentes escalas particulares. A ideia

de que o território é produto resultante da ação dos atores sociais, denuncia aquilo que, em outro momento, Raffestin (1993) havia chamado à atenção ao percebê-lo como espaço de manifestações de todos os tipos de relações de poder, que se traduzem por malhas, redes e centralidades.

Nesse sentido, associando território, classes de poderes e, enfim, atores, Raffestin alerta que não podemos atribuir somente ao espaço natural a exclusividade como fator de força motriz para as transformações ocorridas ao nível dos territórios. Entretanto, é possível dizer que os recursos encerrados na porção geográfica podem ser entendidos como vetores motivadores da conservação ou transformação dos territórios.

No outro extremo da discussão da questão territorial, podemos encontrar posições teóricas encrustadas nas produções das Ciências Sociais e Humanas, particularmente na Sociologia e na Antropologia, que adotaram a perspectiva de análise a partir dos desdobramentos da reestruturação dos estados nacionais nos últimos anos, sobretudo, no que diz respeito às transformações mediadas pela “globalização” econômica transcritas nas políticas neoliberais, tanto da primeira quanto da segunda geração⁵, que exigiu que os governos, dos países ditos periféricos, avançassem sobre suas áreas de reservas, seja de capital, de mão-de-obra ou de recursos, com objetivo de incrementar a rede de infraestrutura necessária para a instalação do capital.

O modelo de desenvolvimento econômico proposto não deixou de assanhar ainda mais os debates em torno da noção de território, territorialidades, resistência, redes de relações, alianças e projetos de complementariedade da infraestrutura, necessária para o crescimento nacional, o que tem ocasionado sucessivos choques entre lógicas diferenciadas de apropriação dos recursos. Com efeito, a trivialidade do desenvolvimento

⁵ As políticas neoliberais de primeira geração, que compreendem medidas acertadas entre os funcionários do governo estadunidense e organismos financeiros internacionais em 1989, deram origem ao Consenso de Washington que prescrevia as seguintes medidas: 1º: resolução das crises econômicas da América Latina através da reestruturação política e adesão às medidas macroeconômicas formuladas pelo Consenso, especialmente pela disciplina monetária, com corte de gastos públicos, com o objetivo de alcançar a “estabilidade financeira” (FIORI, 2004, p. 84); 2º: impedir o fortalecimento de políticas desenvolvimentistas nos moldes nacional-populistas, reapresentação da velha máxima neoliberal de que qualquer país poderia se inserir no plano do desenvolvimento global pelo aumento de sua competitividade e, portanto, pelo abandono de políticas econômicas protecionistas; 3º: abertura de mercados à iniciativa privada, o que requeria o abandono de práticas do modelo keynesiano de Estado de “bem-estar social” (*Welfare State*) e a redução do intervencionismo estatal na economia – desconsiderando que a determinação da abertura econômica (menor ou maior) ainda é uma função política de Estado. Já as políticas da segunda geração neoliberal, fundadas no início dos anos 2000, propunham aprimorar as instituições públicas latino-americanas, nos setores financeiros, nos serviços públicos, nos sistemas político e judicial (BATE, 2003).

que se falava acima concorre para uma nova organização local em diferentes escalas de relações, o que corresponderia a novos cenários da morfologia das relações de poder (Reis, 2002).

Paul Little (2002) busca no enfoque fundiário a ideia de território e territorialidades para compreender o sentido destes conceitos numa conjuntura contemporânea profundamente marcada pela retomada da capacidade de investimento do Estado em obras de infraestrutura. Para isto, o autor recorre à teoria antropológica da territorialidade associada ao conceito de *cosmografia* que é definido “como saberes ambientais, ideologias e identidades – coletivamente criados e historicamente situados – que um grupo social utiliza para estabelecer e manter seu território” (Little, 2002, p. 04). Esta perspectiva enfoca os múltiplos territórios sociais presentes dentro do território brasileiro, a saber: indígenas, quilombolas, pescadores etc. Tais territórios atualmente estão ameaçados pelos avanços de obras de infraestrutura tanto do Estado, quanto pela iniciativa privada.

Maurice Godelier define a noção de território a partir de uma porção da natureza na qual determinada sociedade reivindica para seus membros: acesso, controle e uso dos recursos nela contido (Godelier, 1984). Godelier mantém, na sua definição, o elemento natural como uma dimensão dotada de fontes recursivas necessárias à manutenção dos atores que nela reside. O reconhecimento da natureza como estruturadora das relações, frequentemente, se faz presente na análise do autor, uma vez que o reportamento às sociedades tradicionais sempre desvela essa relação de dependência dos recursos para a sua manutenção.

Nesse contexto, a discussão territorial a partir da dimensão fundiária ganhou relevo com a projeção de programas desenvolvimentistas fundamentados e implementados nos últimos anos no Brasil. A possibilidade de retomar investimentos ou de empreender novas obras de infraestrutura arraigou ainda mais as diferenças sociais, históricas e de classes geradas pelo capital estatal e privado ao longo dos anos⁶.

As elaborações teóricas tecidas anteriormente permitem constatar que o conceito de território abrange a perspectiva geográfica da porção espacial; a dimensão social

⁶ O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi lançado em 2007, no segundo mandato do Presidente Luís Inácio Lula da Silva (2007-2010). O referido Programa promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Em 2011, o PAC entrou na sua segunda fase, dando continuidade a essa política de retomada de investimentos em infraestrutura por parte do estado brasileiro. Fonte: Disponível em www.pac.gov.br, acessado em 12 de janeiro de 2015.

enquanto algo que é construído pela ação dos agentes e a elaboração de estratégias de resistência que garantam a reprodução e manutenção dos variados interesses. O território, então, pode ser entendido como um emaranhando entre os determinantes físicos, ao sabor da Geografia, e as dimensões socioantropológicas, delineadas pelas ciências sociais e humanas o que refletem bem as possibilidades de pensar a partir de uma perspectiva relacional.

Desse modo, de acordo com o que foi apresentado, pode-se afirmar que na contemporaneidade há um esforço epistemológico em empreender uma interpretação do território. Além disso, é necessário romper com a visão simplista e superficial de que basta compatibilizar territorializações e mobilidade para entender as estruturas espaciais e suas disposições (Reis, 2002; Raffestin, 1993).

1.2 Território e Poder: a morfologia das relações assimétricas de poder

O território além de ser percebido como fonte de recursos, espaço usado por grupos sociais (Haesbaert, 2009; Santos; Silveira, 2004; Godelier, 1984), também constitui o espaço de medição de forças, de disputas entre diferentes escalas de poder que se confrontam, por ora, mas também entram em conluio em determinado momento. O pensar nessa perspectiva ganha relevo quando tratamos da *epistemologia do território* enquanto esforço para empreender uma análise que supere as dimensões essencialmente geográficas e dicotômicas que por muito suprimiram os debates acerca da questão territorial.

Nesse contexto, tornou-se necessário conceber as relações de poder a partir de processos, estruturas, códigos, linguagens, objetos. Expedientes que, percebidos nas formas de interação entre os agentes, possuem diferentes frações de poder e possibilitam redes relacionais voltadas para as demandas particularistas dos grupos (Reis, 2002). De pronto, é pertinente avaliar que as relações estabelecidas entre os diferentes não se situam na mesma escala de interação, o que leva a formas de desenvolvimento desigual.

Diferentemente, Raffestin (1993) vê o território como espaço mobilizado essencial para as relações de poder e as territorialidades enquanto estratégias para reiterá-lo. Partindo da noção geográfica de território associada às interações de proximidade em contextos de co-presença, o referido autor se sobressai. No entanto, as lacunas referentes à construção e aos usos de novos contextos ficam negligenciadas, por ser uma análise territorialista, mas não relacional o que implicou no desconhecimento das estruturas

materiais, relegando para a esfera da reprodução (Clumbers *et al.*, 2003) uma realidade “independente”.

Não obstante, a dimensão territorial nos discursos das ciências sociais requer um pensamento que considere a morfologia das relações de poder a partir do prisma das assimetrias inscritas nos territórios, quer dizer, o espaço é relacional à medida que os atores estão mobilizados com diferentes gradientes de mobilidade, sejam eles verticais ou horizontais, no campo de disputas e medição de forças. Nesse sentido, há, por vezes, uma tendência em empreender um tratamento epistemológico destoante do atual quadro analítico da Geografia.

Sendo assim, a realidade concreta se revela enquanto referencial de observação que desvela o desenvolvimento desigual por via da assimetria na distribuição de poder, ou melhor, as propriedades dos agentes componentes do tabuleiro de disputa são determinantes para compreender o *mapa relacional* (Reis, 2002) que o aspecto da co-presença possibilita. A título de exemplo, pode ser citado o conflito ambiental envolvendo comunidades e agentes externos a elas, cujas posições, propriedades e mobilidades são diferenciadas dadas as condições estratégicas e de distribuição de poder e renda.

De volta a Raffestin (1993), a observação de que existe uma representação desigual das relações ganha fôlego a partir de uma concepção relacional, na qual a pedra de toque não é essencialmente o controle de fluxo proposto pela Economia, mas sim a centralidade das organizações. “As organizações, canalizam, bloqueiam, controlam, ou seja, domesticam as forças sociais” (Raffestin, 1993, p. 39), ao passo que são capazes de lançar ao espaço de interlocução das representações, que no dado contexto social só pode ser constituído pelo território.

Essa relação território – poder – desenvolvimento desigual toma contorno de um conflito que envolve diferentes dimensões sociais. Esse movimento não é um destarte da análise territorial, mas afasta-se da perspectiva territorialista, ao passo que o entendimento de novos contextos relacionais pelos atores com suas posições adquiridas, ou delegadas, se faz pela compreensão da morfologia do poder. O poder, aqui, não é uma estrutura estática que age nos interstícios das relações estabelecidas, o poder emana das mais singulares, e particularistas, formas de ação. Nesse sentido, é signatário de uma rede matricial interna dos territórios representada pelas: identidades, as co-presenças e as capacidades dinâmicas, assim como pelos conflitos e as tendências regressivas (Reis, 2002, p. 11).

1.3 Reconhecendo a existência do conflito e das diferentes territorialidades na Zona Rural de São Luís

A quase 50 anos da construção do Porto do Itaqui, foi planejado mais um grande empreendimento para a Baía de São Marcos e adjacências. O contexto era, e ainda é, de crescente exportação de *commodities* e de tentativa de inserção da cidade de São Luís no processo de transnacionalização logística. Por outro lado, entretanto, havia que considerar que, para a concretização da expansão dos mercados ditos globalizados, haveria a incorporação de territórios e alterações na dinâmica social das populações locais.

Em maio de 2013, a economia brasileira voltava-se para a questão da logística de transporte, com a votação do Medida Provisória dos Portos (MP 595/2012), que traria as novas diretrizes para a hinterlândia nacional. Acompanhando o crescimento da exportação e das vantagens locacionais do Complexo Portuário de São Luís, a WTorre Empreendimentos Imobiliários S.A. (WTorre), através de sua subsidiária criada para esse fim, a WPR Gestão de Portos e Terminais LTDA, quis, em 2014, ampliar os seus negócios no estado do Maranhão e, ao mesmo tempo, consolidar acordos e contratos de longo prazo com parceiros internacionais, catalisando ainda mais conflitos ambientais.

O empreendimento que se quer instalar na Zona Rural II de São Luís estava sendo formado na ocasião pela WPR Gestão de Portos e Terminais LTDA, além de outras empresas dos setores minero-metalúrgico e de celulose cujas parcerias estavam sendo projetadas.

O início da instalação da estrutura de escoamento, denominada de Terminal Portuário São Luís (TPSL), composta por terminais e portaineres, estava prevista para 2014 e o início das operações ocorreria a partir de 2017. De caráter criptogênico, o empreendimento portuário causou insegurança nas comunidades estabelecidas na faixa de influência direta, particularmente no Cajueiro. A partir de então, estava dada a largada para mais uma fase da expansão global da logística portuária.

A atual expansão do capital transnacional toma essa especificidade por seu caráter seletivo em relação aos espaços de exploração, localizados, em sua maioria, em regiões ainda habitadas e ambientalmente preservadas, a exemplo do Cajueiro, situado na zona rural de São Luís. Observando isso, lembremos que o capitalismo, por seu turno, é seletivo, não se expandindo aleatoriamente sem prévia especulação espoliativa que o move em direção às terras de grupos sociais vulneráveis.

A sincronização do Complexo Portuário de São Luís com outras obras de mesmo porte, como o Canal do Panamá, foi essencial para que essa expansão fosse realizada pelas articulações entre o local e o global, no qual o tempo preciso (gerido pelo Capital) permitisse o estreitamento das relações periféricas e centrais em favor da acumulação, na qual o fluxo de *commodities* passou a compartimentar as atividades logísticas marcadas pelo valor do progresso bastante distinto, alterando relações históricas de populações locais com a natureza.

À sombra desses ditames econômicos, a presença de seguranças armados no local inibindo moradores, a derrubada de casas por tratores sem mandato judicial, a constante movimentação de máquinas pesadas e a coação de representantes da empresa WPR fez com que o líder comunitário Clóvis Amorim acionasse o Gedmma à procura de apoio para uma reunião que aconteceria na residência da Presidente do Clube de Mães do Cajueiro, em 30 de julho de 2014.

Durante o acompanhamento da reunião, a dimensão fundiária apareceu como um problema antigo, porém mal resolvido, o que permitiu a especulação imobiliária ao reboque do desejo de instalação do empreendimento.

É preciso frisar que frequentemente os agentes sociais se dedicam (simultaneamente e/ou ao longo dos desdobramentos) a diferentes atividades de mobilização, o que contribuiu para reunir um número expressivo de participantes nas reuniões seguintes. Nesse primeiro momento, é necessário considerar a heterogeneidade existente no âmbito das categorias de conflitos, buscando os variados recursos detidos pelos agentes e, assim, apreender como eles definem as diferentes formas de relacionar e acionar estratégias de refreamento da expansão portuária nas diferentes arenas nas quais investem suas forças.

Cabe ressaltar que o avanço do Capital não só ameaça o Cajueiro, mas, também, toda a área pretendida para a instalação da Reserva Extrativista (Resex) Tauá-Mirim, uma vez que a região de praia denominada de Parnauçu encontra-se dentro do perímetro da área pretendida para a Resex⁷. Nesse caso, a afirmação de instrumentos de intervenção, a

⁷ A área destinada a Reserva Extrativista, em torno de 16.663,55 hectares com perímetro aproximado de 71,21 km, em espelho d'água e faixa terrestre (Ibama, 2007), fica situada na porção sudoeste da Ilha do Maranhão, no município de São Luís, região estuarina abundante em manguezais. Dentro desta área estão os povoados do Cajueiro, Limoeiro, Taim, Rio dos Cachorros, Porto Grande, parte da Vila Maranhão (Porto das Arraias), Portinho, Embaúbal, Jacamim, Ilha Pequena, Amapá e Tauá-Mirim. Vale ressaltar que, somente em 2007, durante a confecção do segundo Laudo Socioeconômico e Biológico (Ibama, 2007), os seis últimos povoados últimos povoados, que estão localizados na Ilha Tauá-Mirim, foram inclusos no perímetro da Resex. Além disso, em 2013, durante uma reunião envolvendo Sedinc, ICMBio e comunidades uma nova proposta de limites para a Resex foi apresentada, a saber: 1) a exclusão da

comprovação de sua eficácia e, por conseguinte, o estabelecimento da distinção em relação a valores e práticas capitalistas, inexoravelmente se reflete no papel da territorialidade. Ou seja, é remetida a uma realidade em movimento que caracteriza o modo de vida e a organização da vida de cada indivíduo e de cada grupo (Teisserenc, 2010, p. 163).

No outro extremo, a territorialidade pode ser pensada como uma realidade de rede (Teisserenc, 2010, p. 162), no sentido em que ela fundamenta as mediações cognitivas e práticas que concorrem para a realização das ações a partir da materialidade dos lugares.

Ademais, é preciso atentar para o fato de que o conflito revelou pequenos focos de resistência em torno das ameaças de deslocamento compulsório/forçado e que uma das estratégias de resistência utilizadas pelos moradores, até então, era a solicitação da criação da Reserva Extrativista Tauá-Mirim como forma de permanência nas terras do Cajueiro e comunidades próximas. É preciso sublinhar a importância de observar os investimentos na “luta” em consonância com as oportunidades conjunturais disponíveis para sua efetivação e transformação em agenda de reivindicação. Ou seja, a territorialização entendida como uma produção social, de acordo com Rogério Haesbaert, é o resultado de “uma hibridação entre sociedade e natureza, entre política, economia e cultura e entre a materialidade e identidade, numa complexa interação espaço-tempo” (Haesbaert, 2004, p. 79). Destaca-se que a territorialização das lutas políticas fica ainda mais forte quando o território em questão é objeto de reivindicações complexas, tal como é o caso de Cajueiro.

À medida que o capital tenta reorganizar os territórios de acordo com as suas necessidades de acumulação, os mecanismos de defesa são acionados, ou reinventados, pelas comunidades ameaçadas pela dinâmica da expansão. Nesse caso, a territorialidade se caracteriza notadamente pelas relações assimétricas de poder (Reis, 2002) entre os diferentes grupos de atores envolvidos na disputa, expressa por um sistema de intercâmbio de estratégias e por uma distribuição desigual de déficits ambientais. Estão em jogo ainda as formas de apresentação e representação política e como elas se relacionam aos variados recursos sociais e econômicos de que dispõe os atores, tais como redes pessoais, condição prévia de liderança, expertise de profissionais etc.

comunidade do Cajueiro, da qual permaneceria apenas a Praia de Parnauçu; 2) inclusão de uma área de manguezal, ao sul; 3) e a exclusão de áreas de extração mineral para a construção civil na região do Porto Grande (Ver anexo I).

A partir daí entra em jogo a consecução de estratégias na arena política, atualizadas pela dinâmica desse território em competição, com vistas à constituição de alianças ou redes de alianças.

Segundo o Relatório Socioantropológico Resex Tauá-Mirim: Cajueiro e outras comunidades tradicionais na luta por justiça e direitos territoriais, zona rural, São Luís-MA-Brasil (Gedmma, 2014, p.11), a comunidade do Cajueiro sofre tentativas de expulsão desde a década de 1980, quando o Conselho de Não Ferrosos e de Siderurgia (Consider) solicitou ao estado do Maranhão que apresentasse o projeto de “uma usina siderúrgica integrada, com capacidade de 3 milhões de toneladas ao ano” (Mendonça, 2006, p. 122). Pode-se dizer que as dimensões apontadas são convergentes com o processo de expansão capitalista na Ilha do Maranhão. No entanto, é preciso frisar que o histórico do processo revelou a dinâmica marcada pela incerteza da permanência da localidade de Cajueiro, construída em constante sinergia com a ação da empresa WPR São Luís Gestão de Portos LTDA. Ademais, as dimensões apontadas são convergentes como o processo de territorialização do capitalismo, iniciada há exatos 50 anos.

2 DEFINIÇÃO DE PORTO

Um porto pode ser entendido a partir de duas perspectivas estruturais, a saber: 1) como um espaço no qual diversas mercadorias circulam, para chegar ao seu destino final e, para que o produto mantenha a sua competitividade no mercado, as despesas portuárias têm um limite máximo (Fraguelli, 2000) e 2) como fronteira nacional aberta, entreposto dinâmico de mercadorias, em que se desenvolvem atividades (aduaneyras, alfandegárias, comerciais, sanitárias, tributárias, imigratórias etc.). Pode ser compreendido, a partir dessa definição, como um portão de entrada e saídas de riquezas, local de abrigo de embarcações, fonte de suprimento de atividades *offshore*, ponto estratégico de segurança das nações e, sobretudo, importante elo da cadeia logística (Collyer, 2008, p. 120).

Porto pode ser definido também como o conjunto de instalações com funções de abrigo, atracação, armazenagem e circulação em terra e mar (acessos marítimos), localizado em um território denominado sítio portuário (Porto; Teixeira, 2002). Acompanhando essa definição, as instalações podem ser classificadas como porto clássico (ou porto-cidade) quando sua localização está nas metrópoles, situada no continente, com acesso marítimo de baixas profundidades e terrestre restrito, com hinterlândia bem próxima e movimentação de carga geral não unitizada⁸.

Por porto moderno, considera-se a logística, com rotas internacionais que movimentam cargas nas formas especializadas, com pouca relação com seu entorno e áreas de influência longínquas, tem áreas marítimas desenvolvidas industrialmente, extensa retroárea e facilidade de desenvolvimento dos acessos terrestres (Porto, 2007; 2008).

Dadas essas características estruturais e funcionais, os portos se destacam por pontos nos quais existem a transição do transporte rodoviário ou aquaviário, ou seja, a carga tem de ser transportada por veículos que possuem um padrão de tração, capacidade e disposição completamente diferentes (Santos *et al.*, 2008). Isso quer dizer, que toda capacidade portuária depende, de maneira direta, de outros modais que confluem para a estrutura de escoamento.

Vale dizer que uma instalação portuária pode ser desde um pequeno cais para atracação de barcos com dimensões menores até uma grande instalação com diversos terminais e estruturas de apoio industrial e de serviços.

⁸ Refere-se à carga organizada em lotes padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal agilizando a movimentação.

2.1 Estrutura Portuária

As estruturas de operações portuárias são diversas. Para a melhor compreensão das atividades e funções desempenhadas dentro de uma categoria de porto organizado⁹, com todas as delimitações bem designadas, serão apresentadas algumas definições (Silveira; Matos e Lacerda, 2012):

- 1) Porto: Complexo formado por vários terminais, equipamentos portuários, fundeadouro, canal de acesso ao porto, vias de acesso ferroviário, fluvial, rodoviário, heliporto etc.
- 2) Terminal Portuário: é a menor unidade na qual o porto é dividido, administrada de forma independente por um operador portuário privado ou, quando a administração é estatal, pela União, estado ou município. Pode ser composto por um ou mais berço de atracação. Geralmente é especializado em tipos de cargas ou de navios.
- 3) Píer e berço de atracação: píer é uma estrutura, uma plataforma, onde os navios efetuam o embarque ou desembarque de cargas ou passageiros, berço é a posição de atracação de um terminal ou porto onde a embarcação manobra para realizar suas operações.
- 4) Pátios ou armazéns: São os locais utilizados para a acomodação das cargas a serem embarcadas ou aquelas desembarcadas nos/dos navios.
- 5) Equipamentos Portuários: são os *shiploaders*¹⁰, empilhadeiras, guindastes, transportadores, correias tubulações etc. Ou seja, todos os equipamentos ou estruturas adequadas para movimentação, embarque e desembarque de carga geral, carga granel sólida, carga granel líquida, containers etc.

Acompanhando as recomendações da United Nations Conference on Trade and Development (Unctad, 1992), as funções portuárias podem ser classificadas em externas

⁹ Refere-se ao complexo do porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária. As funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada, pela administração do porto, denominada Autoridade Portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

¹⁰ O *shiploader* é uma grande máquina usada para carregar continuamente materiais sólidos a granel, como minério de ferro, carvão, fertilizantes, grãos em navios graneleiros ou barcaças

e internas. As funções externas podem ser divididas em três grupos, a destacar: 1) Funções destinadas aos navios: compõem esta classe os serviços prestados aos navios imediatamente ao chegarem nos portos, serviços estes desempenhados pelos rebocadores e práticos; 2) Funções desempenhadas na interface mar-terra: é nesse setor que ocorre o manuseio das cargas, demanda um sistema operacional sincronizado (que ocorre graças ao avanço dos níveis de monitoramento das embarcações), tal sistema deve ser aplicado a todas operações executadas, desde a atracação do navio até a sua saída da instalação portuária; 3) Funções em terra: corresponde à prestação de serviços executados em terra como: o manuseio de cargas do ponto de atracação até aos armazéns ou vice-versa. As funções internas dependem da boa execução das funções externas. São elas: as funções econômicas, físicas, financeiras, sociais, comerciais e de desenvolvimento.

2.2 Tipos de Portos

Os portos podem ser classificados de acordo com a sua localização, quanto a sua infraestrutura e quanto a sua atividade desenvolvida. Segundo Degrassi (2001), os portos podem ser classificados quanto a sua localização da seguinte forma: 1) Portos Costeiros ou Litorâneos: são os portos propriamente ditos, localizados diretamente no litoral, em contato direto com o mar; 2) Portos Hidroviários: localizados ao longo das margens dos rios, mas fora de seu estuário; 3) Portos Lacustres: localizados dentro de um lago, conectados ao mar por um canal de navegação.

As classificações anteriores podem ser subdivididas em: 1) Portos Naturais: portos “construídos” sem a necessidade de modificação estrutural dos locais onde estão localizados; 2) Portos de Mar Aberto: localizados em mar aberto, sem possuírem proteção ou abrigo natural ou artificial; 3) Portos Abrigados: corresponde a portos formados por infraestrutura hidrológica de forma a isolar a área do porto dos efeitos das ondas e marés a mar aberto.

Quanto à infraestrutura os portos podem ser denominados em relação aos equipamentos disponíveis. Por exemplo, o complexo portuário pode ser parcialmente ou totalmente especializado (Degrassi, 2001, p. 32). Sendo assim, são nomeados da seguinte forma: 1) Portos Comerciais: são portos não especializados. As atividades desenvolvidas por esses portos são as tradicionais, sejam de recebimento ou de distribuição de produtos já prontos; 2) Portos Industriais: as atividades desenvolvidas são voltadas para a movimentação de matéria prima e produtos semiacabados com foco no abastecimento da

indústria; 3) Portos Turísticos: dedicados à atividades turísticas; 4) Portos Pesqueiros: empenhados na recepção e manuseio de pescados; 5) Portos Multifuncionais: tratados como portos mais importantes dado à sua função de movimentação de diversos tipos de cargas, seus terminais de desembarque são altamente especializados.

Os portos desempenham importantes atividades econômicas no interior da estrutura das sociedades, principalmente àquelas que dependem exaustivamente do mar para isso. Quanto a isso, os portos podem ser classificados da seguinte maneira: 1) De acordo com o produto principal movimentado (petróleo, carvão, minério, grãos, álcool, contêineres etc.). 2) De acordo com a principal atividade econômica a ser desenvolvida pelo terminal. Essa condição determina a particularidade da atividade, a saber: 2.1) Porto Industrial: movimenta matéria prima e produtos semiacabados; 2.2) Porto Comercial: composto por vários tipos de cargas como produtos acabados; 2.3) Porto de Transbordo: terminal de passagem de mercadorias, um entreposto. Por fim, os portos podem ser classificados quanto o tipo de transporte realizados: 1) Porto de passageiros: local de embarque e desembarque de pessoas em viagens de curto ou longo curso; 2) Porto *Linner*: utilizados para as chamadas cargas regulares de navios, com programação preestabelecida por uma empresa de navegação; 3) porto de transbordo.

2.3 Hinterlândia

O desenvolvimento das redes de transporte intermodal¹¹ acelerou a competição no setor portuário mundial e tem interferido, de maneira muito direta, nas zonas de influência dos portos, as hinterlândias (Pizzolato, Scarvada, Paiva, 2010). Além disso, o aumento da movimentação de cargas nos terminais tem contribuído para as transformações na economia global, mas também mudanças no âmbito estrutural e operacional da rede de interconexão portuária. No entanto,

La globalización representa una nueva fase transnacional en desarrollo del sistema capitalista mundial. Una característica definitoria de la época de la globalización es el surgimiento *del capital transnacional*. Las últimas décadas del siglo XX presenciaron nuevas revoluciones científicas y tecnológicas, particularmente en comunicaciones e información, pero también en transportes, comercialización, administración, automatización, robotización, etc. (Robinson, 2013, p. 28).

¹¹ Intermodal é um termo que se refere à utilização de diferentes meios de transporte para o escoamento de determinada produção com destino até um porto.

A hinterlândia de um porto, do ponto de vista de uma interpretação sociológica, pode ser interpretada como uma base da globalização econômica, uma vez que essa mesma expansão cria a condição material para a emergência de uma sociedade global, marcada por processos políticos e culturais transnacionais e pela integração global da vida social (Robinson, 2013, p. 28). Portanto, a expansão da zona de influência de um porto não pode ser entendida simplesmente como a implantação de um planejamento estratégico de desenvolvimento, de modo a corresponder às mudanças dos desafios econômicos de um ambiente de negócios competitivos¹².

A hinterlândia, e sua variedade de abordagens, é conhecida desde o início do Século XX e tem sido desenvolvida tanto no âmbito da literatura acadêmica quanto por profissionais do setor de logística. Entre as definições mais utilizadas de hinterlândia, vale destacar as seguintes: Bird (1971); Takel (1976); Kesic, Komadina e Cistic (1998); Van Klink e Winden (1998); Van Klink e Van Den Berg (1998), Degross (2001) e Konings (2007). Tais definições convergiram para entendê-la como área de mercado de um porto em terra, da qual ou para qual o porto envia e recebe produtos para uma determinada faixa de influência.

Por sua vez, Slack (1993) caracteriza o conceito de hinterlândia como área onde um porto distribui suas mercadorias e interage com os seus clientes e que pode ser configurada como fração de mercado que um porto tem em relação aos demais portos que servem à mesma região geográfica. Essa definição considera um porto como um elo logístico dentro de uma lógica competitiva de mundo globalizado em que deve atuar de forma proativa comercial e tecnologicamente para garantir seu nicho de negócios. Além disso, a hinterlândia pode ser vista como dinâmica e mutável, sendo disputada por vários portos na medida que consigam oferecer um bom serviço ao mercado (Pizzolato, Scarvada, Paiva, 2010).

Segundo McCalla (2008) e Haezendonck e Notteboom (2002), o conceito de hinterlândia tem sofrido críticas no mundo acadêmico no que se refere ao crescente desenvolvimento de contêineres da carga geral e o desenvolvimento de transportes intermodal, pois a intensificação do uso de material containerizado tem ampliado a atuação geográfica da captura dos portos, tornando as zonas de influência de determinado porto muito mais fluída, redefinindo o entendimento das definições tradicionais para *hinterlands*. Da mesma forma, Song (2003), Lacerda (2004) e Lee, Song e Ducruet (2008)

¹² Essa análise será melhor apresentada nos capítulos seguintes que colocarão a expansão do Complexo Portuário de São Luís como um dos elementos centrais no *capitalismo transnacional*.

também destacam que a intermodalidade permite que contêineres possam percorrer distâncias maiores, o que facilitaria a descentralização do acondicionamento de cargas. Lacerda (2004) destaca o aumento dos transbordos relacionadas ao aumento do tamanho dos navios porta-contêineres, pois as empresas buscam concentrar a carga em algum porto principal de cada região (*hub port*)¹³, com o objetivo de obter grandes quantidade de carga para o transporte nas rotas longas, em navios maiores.

Nesse contexto, de definição conceitual, a hinterlândia é caracterizada como uma área contínua atrás do porto. Com o avanço das discussões, foram acrescentadas as relações funcionais entre o espaço marítimo e sua localização funcional fora dos limites dos portos, como distritos industriais, centros logísticos, locais de processamento de matérias primas etc. Para Hayuth (1992), o conceito dinâmico de hinterlândia portuária torna possível elencar os fatores que influenciam na sua expansão ou redução da dimensão da zona de influência. Vale destacar que as possibilidades de modificação das hinterlândias passas pelos seguintes fatores: 1) a natureza dos bens movimentados: contêineres, carga geral, graneis etc. (Takel, 1976; Kesic; Komadina; Cisic, 1998; Campos Neto; Santos 2005); 2) a estrutura do transporte marítimo em relação à tipologia dos navios (Van Klink; Winden, 1998; McCalla, 1999; Degrassi, 2001); 3) a estrutura da rede de transportes em terra interligando o porto ao seu mercado (Takel, 1976; Slack, 1993; Kesic; Komadina; Cisic, 1998); 4) a infraestrutura portuária (Takel, 1976; Kesic; Komadina; Cisic, 1998); 5) causas naturais como o clima ou fatores climáticos (Degrassi, 2001); 6) fatores e eventos políticos (Degrassi, 2001; Takel, 1976; Slack, 1993; Kesic; Komadina; Cisic, 1998). A delimitação da hinterlândia a fim de permitir o planejamento portuário traz à tona a questão de como deve ser definida as zonas de influência, mas também revela a invisibilidade das questões humanas e sociais que estão presentes no entorno dos terminais marítimos.

2.4 A Contribuição do Modal Marítimo Para a Circulação e Mobilidade Global do Capital

Os escritos econômicos de Marx (2005) sustentam que a reprodução ampliada do capital é um processo de natureza histórica que influencia a concorrência capitalista, a

¹³ *Hub port* é o mesmo que porto de distribuição ou concentrador. Este termo será mais bem explicado na nota de rodapé nº 14.

incorporação de técnicas, os processos de acumulação e concentração do capital e a tendência à monopolização/oligopolização da economia. No transporte marítimo brasileiro, há um oligopólio formado por armadores estrangeiros, como a empresa dinamarquesa Maersk, a ítalo-suíça Mediterranean Shipping Company, a sul-coreana Hyundai, as chinesas China Shipping e CCCP (Estatual Chinesa responsável pelas obras de infraestrutura logística), a alemã Hamburg Süd etc., que se fortaleceram com a abertura neoliberal da economia brasileira na década de 1990 e, em especial, com o fim da reserva de mercado aos armadores nacionais, decretada a partir da extinção do *Lloyd Brasileiro*¹⁴.

As operações nos portos brasileiros não são processos que se dão apartados dos espaços de localização, ou seja, são componentes que produzem e reproduzem constantemente o movimento de captura/acumulação/exportação de riquezas. O capital constante (meios de produção – tais como os equipamentos, as máquinas, os carregadores de vagão etc.) e o capital variável (força de trabalho – estivadores, profissionais do sexo, trabalhadores portuários em geral etc.) são os componentes da engrenagem de produção e circulação do capital, que se reproduz no espaço, com maior ou menor intensidade, de acordo com a materialidade existente. Além disso, as condições de infraestrutura (como é o caso dos portos, rodovias, ferrovias etc.) são essenciais para a competitividade territorial e para a escolha locacional pelo capital privado.

A rápida evolução dos transportes marítimos, a expansão das hinterlândias portuárias, o avanço da legislação portuária, a modernização dos terminais e o aumento do tamanho e da capacidade dos navios de cargueiros (por exemplo, os Valemax)¹⁵ permitiram a implantação do escoamento de cargas com maior celeridade, contribuindo, ao mesmo tempo, com a transnacionalização do capital.

Vale destacar que o sistema se caracteriza pelas relações desiguais de trocas entre as diferentes formações econômicas, sociais e políticas. Esse é um dos fatores fundamentais para assegurar a vinculação de economias de blocos menos hegemônicos

¹⁴ O Lloyd Brasileiro foi criado pelo decreto nº 208, de 19 de fevereiro de 1890, como uma empresa privada destinada à exploração dos serviços de navegação. Suas origens remontam à década de 1880, quando o vice-almirante Artur Silveira de Mota, barão de Jaceguai, elaborou um projeto de criação de uma companhia de navegação de grande porte, constituída por meio da reunião de todas as companhias nacionais, denominada Lloyd Brasileiro (Goularti Filho, 2009, p. 07). O Lloyd Brasileiro foi extinto em 1997 durante o governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

¹⁵ Valemax consiste em uma classe de embarcações composta por navios-graneleiros especialmente projetados para transportar grandes quantidades de minério de ferro extraídos no Brasil, transportando-os principalmente para grandes portos asiáticos. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Valemax>. Acesso em 16.10.2024.

ao regime de acumulação de mercados dominantes. Tal atividade necessita, obrigatoriamente, da existência de um sistema de transportes que permita as conexões entre as diferentes economias e as relações comerciais entre elas, assim, o modal marítimo desempenha a função vital, já que é responsável por grande parte dos fluxos internacionais de mercadorias.

Desta maneira, a integração espacial das funções comerciais entre o norte e o sul Global (Robinson, 2001, p.162), ocorrem a partir dos portos e dos serviços de aval em sistemas produtivos localizados e abertos às novas dinâmicas do capital, aparecendo como condição estratégica para o desenvolvimento econômico, mas também assumindo o papel de principal catalisador de conflitos.

Isso concerne particularmente às cidades portuárias, como é o caso de São Luís, que podem ser entendidas como lugares tradicionais de trocas com o exterior, praças de negócios e de comércio internacional, cuja função urbana de interconexão com o exterior foi deslocada para o imperativo industrial internacional, para construir uma nova territorialidade dentro do município, mas apartada do resto da cidade. Levar em consideração a expansão do comércio internacional via mar, enraizar a função de troca de mercadorias nos sistemas produtivos locais/internacionais, resulta, então, em reinventar a função das cidades-portos e das suas hinterlândias a partir do desenvolvimento setorial.

Apesar disso, sobretudo nos últimos 15 anos, há um crescimento das relações Sul – Sul e das economias de diversas nações emergentes (Brasil e Índia, por exemplo), fatos que repercutiram nas trocas e nos fluxos internacionais marítimos. O destaque obtido pelo Bloco Ásia-Pacífico e, especialmente, por países asiáticos, principalmente a China, no comércio internacional, representa uma mudança social, geográfica e econômica de caráter mundial. Resultados dos maciços investimentos em infraestruturas, da modernização e do grande investimento do capital chinês, os portos desse país consolidaram-se, atualmente, entre os de maior movimentação no mundo, destacando-se o Porto de Xangai¹⁶. Do ponto de vista da concorrência internacional, a tríade –

¹⁶ Situado no meio da Costa Oriental da China, o Porto de Xangai está no delta do Rio Yangtzé, logo, possui fácil acesso para os litorais norte e sul chineses, demais oceanos do mundo, assim como à própria bacia do rio, através de uma ampla rede de hidrovias para o interior da China. O porto é bem servido de redes ferroviárias e rodoviárias e possui um sistema altamente desenvolvido de coleta e distribuição de cargas. Ele ocupa uma posição geográfica privilegiada, com boas condições climáticas e região de economia altamente desenvolvida. Além disso, o transporte de contêineres via Porto de Xangai chegou a 43.303 milhões de TEUs em 2019, sendo o maior porto em transporte e armazenagem de contêineres por mais de dez anos consecutivos. De maneira geral, o Porto de Xangai é considerado o maior do mundo, ocupando uma área de praticamente 42 km (Shanghai International Port, 2022).

constituída pelos Estados Unidos, Europa Ocidental e Japão – perdeu relativamente, ao longo dos últimos anos, a sua hegemonia, pois há o destaque da China e dos demais países que compõem o BRICS¹⁷ (Brasil, Rússia, Índia, África do Sul).

Localmente, nesse contexto de expansão, a Emap, atendendo o seu planejamento consolidado nos documentos Plano de Desenvolvimento do Porto do Itaquí (2012), Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaquí (2018) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaquí (PDZ) (2019), investiu nas obras de ampliação dos berços 99, 97, 96, 95 e 94; construção do Terminal de Fertilizantes; construção do Terminal de Celulose; construção de Terminal de Carga Geral (contêineres); ampliação da área de armazenamento de líquidos; ampliação e melhoria na conexão ferroviária: pool de combustíveis e pera ferroviária (Emap, 2017; Emap, 2019)¹⁸.

Economicamente falando, o crédito quando está disponibilizado de maneira abundante e barata (juros baixos), fomenta a economia e, em especial, a circulação e a mobilidade geográfica do capital para os países emergentes. A ampliação dos meios de produção e do emprego da força de trabalho impulsiona, consequentemente, a produção, a demanda por bens duráveis, entre eles a infraestrutura portuária, e não duráveis, além de estimular investimentos em outros setores coligados da economia.

O setor de transporte marítimo possui relações com diversos setores da economia (mineração, agronegócio, indústria, comércio e serviços). O escoamento de mercadorias através de caminhões, trens e navios graneleiros é fundamental para que o ritmo de exploração dos recursos, nos territórios atingidos por essa atividade, ocorra de forma planejada. Nesse sentido, o setor portuário é, ao mesmo tempo, indutor e induzido pelo desenvolvimento econômico.

O avanço do setor (construção de berços modernos, monitoramento de navios via satélite, aumento da capacidade instalada) favorece a produção industrial e do agronegócio, além de viabilizar a estocagem (capital-mercadoria-latente) em silos de grãos, principalmente soja e seus derivados. Isso redundará na seguinte condição:

¹⁷A ideia dos BRICS foi formulada pelo economista-chefe da Goldman Sachs, Jim O'Neil, em estudo de 2001, intitulado “Building Better Global Economic BRICs”. Fixou-se como categoria da análise nos meios econômico-financeiros, empresariais, acadêmicos e de comunicação. Em 2006, o conceito deu origem a um agrupamento, propriamente dito, incorporado à política externa de Brasil, Rússia, Índia e China. Em 2011, por ocasião da III Cúpula, a África do Sul passou a fazer parte do agrupamento, que adotou a sigla BRICS. (Fonte: <https://www.ipea.gov.br/forumbrics/pt-BR/conheca-os-brics.html>). Recentemente, outros países têm sido incorporados ao agrupamento.

¹⁸ À época da confecção desta tese, as obras do mais novo berço do Porto do Itaquí, o Berço 98, foram iniciadas, em 24 de julho de 2024.

anteriormente, os territórios funcionavam de maneira horizontalizada, com encaixe de funções e atividades sociais bem definidas tais como pesca artesanal, mariscagem, produção de roças etc. Com o advento dos espaços especializados no modal portuário e o cercamento dos recursos marinhos, o território de hoje passa a funcionar num modo vertical, à moda de um empilhamento de redes de serviços, atividades altamente especializadas e excludentes das lógicas de vidas anteriores à construção/expansão da infraestrutura. Essa transformação coloca as cidades, como São Luís, numa posição de suporte internacional da circulação do capital a partir do escoamento das commodities, seja via portuária, seja via ferroviária.

É preciso sublinhar a importância de observar os investimentos numa nova hierarquia que talvez esteja se configurando dentro desses espaços lineares produzidos pelo avanço logístico. Mas nesse caso, seria uma hierarquia em linha. Nesse processo profundo de remodelagem da morfologia territorial, constata-se o fato de que as cidades portuárias detêm uma “vantagem” comparativa em relação às suas circunvizinhanças, são imediatamente colocadas no centro dos planos de expansão industrial e apresentadas como potenciais mercados a serem explorados pelos mais diversos setores de produção e exportação de commodities.

Tais territórios, agora transformados em zonas especializadas de produção e exportação, são progressivamente substituídos por um território de intensidades, passando a receber grande fluxos de investimentos, obras, remodelações, mas acima de qualquer expectativa de crescimento, esses locais recebem uma carga demasiadamente grande de efeitos sociais, econômicos e ambientais. As linhas que estruturavam a organização local são linhas de circulação de fluxos de pessoas, atividades extrativistas, mas também de laços sociais. Existem linhas de alta densidades de circulação de fluxos, outras de densidades mais baixas. Isso quer dizer que o espaço local, principalmente o da zona rural de São Luís, deixa de ser um território geográfico horizontal, com todas as práticas e laços citados anteriormente, e passa a ser reconfigurado como geometria variável na linha da expansão econômica do setor portuário.

Deve-se ainda ressaltar que o território passa a funcionar como um local de empilhamento instável entre as diferentes lógicas. A dinâmica social e territorial, agora vertical, regulada pela percussão entre os múltiplos fatores, que se deformam no tempo e no espaço, transformaram o nível relacional sociedade-natureza em instrumento de intensa exploração e acumulação de recursos direcionados ao mercado externo, via exportação da produção. Nesse contexto, a morfologia é multidimensional e essa

dinâmica produz novas desigualdades, novas seletividades. Dessa forma, é importante antecipar as novas dinâmicas e, por consequência, a acentuação de velhas desigualdades na distribuição e acesso às riquezas da Natureza.

A organização dos espaços nas cidades-portuárias constitui um laboratório sociológico, mais ou menos acabado, para apreender em tempo real, o funcionamento multidimensional do local. A considerar que essas cidades se distinguem de outros territórios locais pela necessidade de organizar um conjunto de redes mais amplas e uma intensidade de fluxos mais acentuada, mas essa capacidade organizacional depende menos de uma gestão de importante massa de investimentos da passagem de uma escala de fluxo para outra, ou seja, no nosso caso particular, isso significa dizer que a área deixa de ser considerada zona rural e passa a ser zona global de intensivos investimentos econômicos a partir do exterior.

Nesse sentido, à capital do Maranhão vai sendo imposta uma concepção que a torna um espaço de intermediação e um lugar de serviços portuários (e seus derivados), econômicos, sociais e institucionais. Por esse turno, atualmente, no contexto do mercado internacional, caracterizado pela vantagem locacional, volatilidade e instabilidade, as cidades-portuárias são atrativas para as empresas, pois elas oferecem um “porto seguro” e uma maior capacidade de adaptação às exigências dos setores econômicos.

Além disso, devido à sua natureza, as capitais, principalmente quando são cidades portuárias, podem assegurar, dentro de sua função de local de passagem de mercadorias, uma função de intermediação com o exterior, sem transitar, porém, nas vantagens das grandes economias já consolidadas. A função de interface internacional, de São Luís por exemplo, seria o ápice de uma pretendida vocação portuária. Ora, a cidade não é mais, exclusivamente, uma metrópole do estado do Maranhão cuja posição fixa-se na capital política e econômica, mas vai se tornando um lugar cuja “vocação” particular consiste em ligar a escala internacional com a escala local.

O Estado possui importante função no que tange ao incremento do processo de circulação do capital, já que a expansão das infraestruturas de transporte, comunicação e energia, os na Secretaria de Estado dos Direitos Humanos e Participação Popular (Sedihpop) programas de incentivos de investimento em capacidade de escoamento, as políticas setoriais e outras iniciativas estatais são importantes para acelerar a rotatividade. O processo de acumulação e a movimentação dos fluxos de investimentos são impulsionados, em maior ou menor medida, pela atuação do poder público e pela política econômica adotada (Marx, 2005, p. 223).

É fundamental que a mercadoria não permaneça armazenada por muito tempo (capital-mercadoria-latente), já que é interessante para o sistema que a circulação do capital seja rápida (Marx, 2005, p. 281). Nesse sentido, ganha destaque a otimização do escoamento físico das mercadorias – que compreende desde a saída da mercadoria do seu local de produção até a disponibilização na unidade de venda – bem como a utilização de meios transportes eficientes. A relação entre tempo e espaço é constante, já que quanto mais rápido circula o capital no espaço, com maior velocidade ele se reproduz, ao mesmo tempo em que essa circulação também produz espaço, já que é vital a existência de infraestruturas de transportes e, dentre elas, estão os portos.

A necessidade de produzir e transportar bens exige, em maior ou menor escala, a reconfiguração local. Grandes volumes de cargas podem ser transportados, atualmente, em menor tempo e com custos mais reduzidos (a partir da implantação das vias marítimas de navegação), não sendo necessária, portanto, a armazenagem em larga escala na forma capital-mercadoria-latente. Ou seja:

[...] essa facilidade particular de tráfego e a resultante rotação acelerada do capital (enquanto é determinada pelo tempo de circulação) apressam a concentração acelerada, em determinados pontos, de massas de seres humanos e de capitais. Ao mesmo tempo, sucedem modificações e transferências decorrentes de mudanças operadas na situação relativa dos locais de produção e dos mercados, em virtude de transformações, verificadas nos meios de transportes (Marx, 2005, p. 287).

O transporte marítimo é parte integrante da formação econômica e regional, estadual e nacional. Os Portos Organizados (PO), os Terminais de Uso Privado (TUP) e os navios cargueiros são importantes para a dinâmica macroeconômica e para o estabelecimento das relações de poder internas e externas (capital financeiro internacional, setor da mineração, do agronegócio, industrial etc.). A recuperação da capacidade de investimento do estado brasileiro com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)¹⁹ e a Lei de Portos nº 14.047/20 intensificaram as exportações e importações nacionais, gerando ressonâncias espaciais (impulso das atividades produtivas, investimentos e melhoria relativa na infraestrutura de transportes), mas

¹⁹ A primeira edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi lançada em 2007, no segundo mandato do Presidente Luís Inácio Lula da Silva (2007-2010). O referido Programa promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Em agosto de 2023, o Governo Federal lançou o Programa denominado Novo Programa de Aceleração do Crescimento (BRASIL, 2023), em parceria com o setor privado, governos estaduais, municipais e movimentos sociais. A estimativa inicial de investimentos é de R\$ 1,7 trilhão, sendo 1,4 trilhão investidos entre os anos de 2023 e 2026. No âmbito do setor portuário, o Novo PAC, editou o Decreto 12.078, de 25/06/24, que instituiu o Programa Navegue Simples, voltado à desburocratização, inovação e simplificação das outorgas portuárias de que trata a Lei nº 12.815, de 05/06/13. Fonte: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/medidas-institucionais>. Acesso em: 16.10.2024.

também acelerou as desigualdades em torno da questão fundiária, espacial e territorial no país.

Para o entendimento econômico de Marx (2005), a produção, distribuição, troca e consumo não são iguais, mas componentes de uma totalidade, que é a circulação do capital. Interrupções ou acelerações em cada uma dessas etapas geram repercussões nas demais. Assim, deve-se entender a sequência desses momentos como um sistema interligado e interdependente. Vários fatores influenciam a produção e a circulação, dentre eles, a formação do capital, a logística, os meios e as vias de escoamento da produção (portos, ferrovias, rodovias, aeroportos, dutos etc.), a maior ou menor incorporação tecnológica, a ascensão de novos mercados, os períodos de recessão ou avanço econômico internacional e nacional, entre outros.

2.5 A Lei dos Portos: a abertura definitiva dos portos brasileiros para o mercado global

Com a aprovação da Lei nº 8.630/93²⁰, o sistema portuário brasileiro passou a experimentar uma nova fase de regulamentação, aqui conceituando o sistema portuário, conforme Porto (2002, p. 96), como “constituído de portos organizados, com seus complexos de instalação portuários e sistemas privativos”. No entanto, o que estava por trás de todas essas medidas era a persistência do Estado brasileiro em tomar medidas de abertura econômica como parte do plano de salvaguarda da economia nacional.

Considerando isso, para os portos e outros setores da economia, a valorização do capital fora da produção indica que as leis gerais da acumulação (e expropriação) capitalista, historicamente, não se alteram. A função periodicamente renovada, mas não alterada, do capital produtivo mantém seu processo de produção (e reprodução) com relação à valorização da produção e reprodução periódica da mais valia. Com repetição em vários ciclos, no caso da Lei dos Portos, a mais valia realizada cresce, alcançando o volume necessário para configurar como capital suplementar ou ingressar no ciclo do valor-capital em curso (Marx, 2004, p. 44-45).

²⁰ A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, dispunha sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dava outras providências, era a conhecida Lei dos Portos.

A incorporação das medidas de desregulamentação econômica traz no seu bojo uma visão privatizante, destacando a necessidade da “saída” do Estado na participação direta no setor da infraestrutura, surgindo de forma efetiva a figura do arrendamento, como também as figuras dos terminais de uso privativos (TUP)²¹ e dos terminais privativos/mistos²² (Araújo, 2013, p.14).

Com essa simples observação, no campo jurídico-político-econômico é possível destacar que a visão neoliberal voltada para a política portuária e afins, sempre defende a não intervenção estatal na economia. Em nome de uma livre concorrência, mas também se poderia esperar que fosse “contra os monopólios em geral, e não apenas os monopólios públicos”, como afirma Boito Júnior (1999, p. 27). Uma defesa em razão do mercado circunscreve-se apenas e tão somente naquilo que convém aos grandes monopólios e ao imperialismo, na era do capitalismo especulativo.

Na ação portuária, isso implica que as Companhias Docas²³ passam a ser administradoras e autoridades portuárias²⁴, sem perder suas condições de operadoras portuárias. As Companhias conservariam os cais públicos e passariam a realizar, dentro dos procedimentos previstos, os arrendamentos²⁵ de áreas e armazéns à iniciativa privada.

A convivência dos modelos institucionais do porto público e terminal privativo de usos misto, pelos mais de vinte anos da Lei nº 8.630/93, mostrou-se conturbada. O terminal privativo de uso misto tem se apresentado como forte concorrente dos portos públicos, em decorrência das largas vantagens competitivas previstas na lei de modernização dos portos. Exemplo disso é a utilização de uma mão de obra avulsa pelo terminal privativo e de uso misto, quando é obrigatório nos terminais públicos²⁶ o uso de mão de obra com registro trabalhista.

²¹ Terminal de Uso Privativo (TUP) é a instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrantes do patrimônio do porto público, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele, sempre observando que somente será admitida a implantação de terminal dentro da área do porto organizado quando o interessado possuir domínio útil do terreno.

²² Refere-se aos terminais que movimentam cargas próprias e de terceiros (Barat, 2007).

²³ A Companhia Docas é uma empresa pública vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos/Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que tem por objeto realizar a administração e a exploração comercial dos portos do Estado brasileiro, atuando como Autoridade Portuária (Fonte: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/companhias-docas>).

²⁴ É a pessoa jurídica responsável pela administração do porto organizado, que é exercida pela União ou pela entidade concessionária do porto.

²⁵ Consiste na forma de privatização da atividade portuária. A Lei nº 8.630/93 define que tipos de serviços a Autoridade Portuária pode explorar.

²⁶ Chama-se de terminais públicos, aqueles administrados por empresas estatais.

Grosso modo, a divergência entre essas duas demandas de arrendamento desenvolveu-se entre a defesa de uma abertura econômica para conter a onda inflacionária que encarecia o preço das tarifas portuárias e a defesa do afrouxamento na abertura para o mercado. Falando-se em uma necessidade de flexibilização da política econômica brasileira, ou mesmo na proposta de recuperação da infraestrutura portuária do país em parceria com a iniciativa privada foi que não se alterou o eixo das medidas tomadas, adotando-se uma postura conservadora, em relação aos ajustes operacionais no setor portuário.

Por outro lado, Salum Júnior (1999) enxergou na sobrevalorização cambial, adotada pelo Estado brasileiro, uma forma de “forçar” os terminais públicos a desenvolver padrões de competitividade internacionais. Isso quer dizer que foi por meio a essas medidas que se viabilizaram grandes volumes de investimentos privados no setor, a modernização de equipamentos de movimentação de carga, como também o aumento do escoamento da produção por via marítima e a possibilidade de redução dos custos em todos os setores envolvidos nas operações logísticas.

No seio da lei de modernização dos portos estava a centralidade do papel do Estado em promover as políticas de abertura econômica. Nesse sentido, ajustou-se politicamente ao processo de expansão capitalista e a relação Estado-Mercado realmente se estabelecia a partir de medidas que priorizaram unicamente o setor privado.

Resultante do Programa de Desestatização²⁷, as austeras providências do setor econômico reorganizaram a posição estratégica do Brasil na economia alegando criar e organizar um modelo de desenvolvimento que pudesse trazer para o conjunto da sociedade a perspectiva de um futuro melhor (Brasil, 1995), o que pode soar contraditório. Mas considerando que a contradição é uma das faces do modo de produção capitalista, o Estado brasileiro apenas materializava os interesses econômicos de uma classe, a classe burguesa, nacional e internacional, que grassava os seus planejamentos para os mais variados setores da economia nacional.

Acompanhando a flexibilidade proporcionada pela abertura econômica sugerida pelo receituário neoliberal, o Estado brasileiro realmente investiu no eixo dinâmico da atividade logística – especialmente com recursos do Banco Nacional do Desenvolvimento

²⁷ O Programa Nacional de Desestatização foi criado em 1995, pelo Decreto Lei Nº 1.503 de 25 de maio de 1995. Tinha como objetivo incluir Empresas Estatais no menu de vendas para o setor privado, a saber: Centrais Elétricas Brasileiras S.A (Eletrobrás); Furnas Centrais Elétricas S.A; Centrais Elétricas do Norte do Brasil S.A. (Eletronorte); Centrais Elétricas do Sul do Brasil S.A. (Eletrosul); Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf).

Econômico e Social (BNDES). É o que se constatou em relação ao setor portuário brasileiro.

O argumento de que o Estado não sai de cena, mas sim muda de papel, ganha relevo à medida que sua função de gestor direto da atividade portuária passa para segundo plano. Na esteira desses argumentos, a criação da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR)²⁸ deu-se pela Medida Provisória nº 369 de 07 de maio de 2007, endossada na Lei nº 11.518/07²⁹, que consolidou o funcionamento da SEP/PR e o “novo modelo” de gestão do setor portuário, com a revogação das Leis, Decretos e dispositivos legais diversos.

As funções auferidas à SEP/PR, com status de ministério, demonstram a intenção do Governo Federal em ter, definitivamente, uma visão expansionista da infraestrutura portuária nacional, eliminando e corrigindo uma situação anterior, quando a mesma era relegada a um segundo plano dentro de um departamento no Ministério dos Transportes (MT). Para os planejadores do MT, o modal aquaviário não acompanhou, nas últimas décadas, o ritmo de crescimento e desenvolvimento do Brasil, como setor estratégico para o superávit da economia nacional.

Dentre as metas implantadas pela antiga SEP/PR, destaca-se o Programa Nacional de Dragagem (PND)³⁰ que possibilita o aprofundamento de diversos portos, permitindo,

²⁸ À época competia à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR), a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor, a participação no planejamento estratégico, a aprovação dos planos de outorga, o desenvolvimento da infraestrutura aquaviária dos portos sob sua esfera de atuação visando a segurança e a eficiência do transporte de cargas e passageiros (MP Nº 369, 07 de maio de 2007). No entanto, em 2016, a Lei 13.341 extingue a Secretaria, repassando as atribuições ao Ministério dos Transportes, que passou a se chamar de Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. No entanto, em 2019, esse Ministério, passa a ser somente Ministério da Infraestrutura. Atualmente, desde 2023, esse Ministério está dividido em: Transportes, Portos e Aeroportos.

²⁹ Foi convertida na Lei 11.518, de 5 de setembro de 2007. Versa sobre a criação da Secretaria Especial de Portos e dá outras providências.

³⁰ O Programa Nacional de Dragagem (PND) possuía duas fases, a saber: a primeira fase era denominada de PND1, foi instituída pela Lei 11.610/2007, que propunha desenvolver soluções para reduzir os entraves que limitavam o acesso marítimo aos portos brasileiros, a serem implantadas pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR) e pelo o Ministério dos Transportes (MT), por intermédio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), nas respectivas áreas de atuação. O marco desse Programa, sem dúvida, foi o procedimento denominado de dragagem por resultado, que consistia em contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, incluindo canais de navegação, bacias de evolução e fundeio, e berço de atracação, bem como os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado (Lei 11.610, de 12 de dezembro de 2007). Já o Plano Nacional de Dragagem 2 (PND2), foi lançado em 2012 e integrava o Programa de Investimento em Logística-Portos (PIL-Portos) e previa o aprofundamento e posterior manutenção das profundidades atingidas nos canais de acesso, bacia de evolução e também dos berços, em contratos de longo prazo e possibilidade de contratação em blocos, para garantir o ganho de escala. Este último termo refere-se à profundidade do calado dos portos. A projeção de investimentos para o PND2 foi de R\$ 3,8 bilhões somente para as obras de dragagem de manutenção para um período de 10 anos (Brasil, 2014).

assim, o acostamento de navios de calados que demandam profundidades consideráveis. Aponta-se também o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP)³¹ que priorizou investimentos públicos, principalmente do BNDES, viabilizando o conceito de *hub port* acompanhando uma tendência operacional para a cadeia logística portuária. No tocante à questão econômica, isso quer dizer que havia a expectativa de que a consolidação dos marcos regulatórios para o setor, consequentemente, atrairia mais incentivos privados para os portos públicos. Isso fica patente no processo de arrendamento dos berços públicos para empresas privadas com prazos a perder de vista.

Em outro cenário, essas medidas garantiram a catalisação dos conflitos ocasionados particularmente pela atividade de dragagem e suas derivações operacionais. A necessidade de constantes obras para a segurança da navegação portuária configura o principal aspecto ambiental negativo da logística aquaviária, sendo consideravelmente onerosa e motivo de diversos conflitos, sobretudo quando os sedimentos dragados apresentam contaminação por metais pesados e hidrocarbonetos, entre outras formas de poluição³².

Para além desses aspectos, as dragagens vêm afetando significativamente as atividades econômicas das populações instaladas proximamente aos terminais portuários no Brasil, em particular no estado do Maranhão, que registra um grande fluxo de atividade aquaviária dos mais diferenciados setores econômicos.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente define impacto ambiental como:

Qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam a saúde, segurança,

³¹ O Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) fez parte de um conjunto de instrumentos, que traziam orientações para os estudos dos Planos Mestres (PM), dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e do Plano Geral de Outorgas (PGO). Foi substituído pelo Plano Nacional de Logística (PNL), que é um dos principais instrumentos que o Poder Público dispõe para planejar, no longo prazo, a infraestrutura de transportes brasileira. O PNL identifica e propõe, com base no diagnóstico atual, soluções que contribuam para o desenvolvimento brasileiro. O objetivo é indicar empreendimentos que propiciem a redução dos custos, melhorar o nível de serviço para os usuários, buscar o equilíbrio da matriz, aumentar a eficiência dos modos utilizados para a movimentação das cargas e diminuir a emissão de poluentes. O PNL é desenvolvido pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) de acordo com as atribuições legais da empresa. Neste papel, a EPL busca integrar os planejamentos setoriais brasileiros, de forma a promover o desenvolvimento regional e nacional, além de garantir a infraestrutura necessária para o escoamento de produção e deslocamento da população por todo o território brasileiro. (Fonte: <https://portal.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl>). Em 21 de maio de 2024, o Decreto nº 12.022/2024, institui o Planejamento Integrado de Transportes (PIT), que deverá ficar pronto em até 02 anos. Fonte: <https://agenciainfra.com/blog/decreto-preve-novo-pnl-pronto-em-dois-anos-e-ministerio-quer-integracao-com-estados-e-novos-setores-da-economia/>. Acesso em: 16.10.2024.

³² Resíduos e rejeitos de dragagem são compostos orgânicos halogenados, plástico, mercúrio, cádmio, petróleo, óleos, substâncias radioativas e outras substâncias produzidas para a guerra química e biológica. Além disso, pode haver indícios de quantidades consideráveis de arsênio, zinco, cobre, fluoretos e pesticidas (London [Dumping] Convention, 1972).

bem estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; e a qualidade dos recursos ambientais (Art.1º da Resolução Conama Nº 001/1986).

Consistem em impactos ambientais por obras de dragagem, com efeito direto sobre o meio ambiente alterações das condições do local de lançamento de material dragado, poluição por substância tóxicas existentes no material de dragagem com alteração da qualidade da água, impactos diretos sobre a fauna e flora aquática, associada ao sedimento marinho (OECD, 1993; Leal Neto, 2000; Porto; Teixeira, 2002; Torres, 2000).

No ano de 2013, a questão portuária retornou ao cenário político nacional com a votação da Medida Provisória (MP) 595/2012, também conhecida como “MP dos Portos³³”. Na ocasião, o objetivo do governo que encaminhou o texto ao Congresso Nacional, em dezembro de 2012, era ampliar os investimentos privados e modernizar os terminais de movimentação de cargas em portos públicos. Nesse contexto, durante o período regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista destinada a apreciar a MP 595/2012, seiscentos e quarenta e cinco emendas (Brasil, 2013).

De posse de numerosas emendas, o Senado e a Câmara dos Deputados levaram quase 50 horas para aprovar o texto do relatório final enviado à Presidência da República³⁴, ao todo foram realizadas 10 sessões entre os dias 14 e 16 do mês de abril do ano de 2013, somando o total de 41 horas de debates³⁵. Contudo, no dia 05 de junho de 2013, a Presidenta Dilma Rousseff³⁶ sancionou a MP como Lei nº 12.815, vetando 13 itens da redação final³⁷. Conforme indica o quadro abaixo:

³³ A Medida Provisória nº 595, de dezembro de 2012, dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências (Brasil, 2012).

³⁴ Fonte: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2013/05/quase-50-horas-de-mp-dos-portos-na-camara-e-no-senado.html>. Acesso em 16.10.2024.

³⁵ Vale lembrar que o texto do relatório final foi aprovado a 4 horas do vencimento do prazo estabelecido para a sua aprovação.

³⁶ Dilma Vana Rousseff, foi Presidenta da República de 2011 a 2016, quando, injustamente, sofreu o impeachment em 12 de maio de 2016. Atualmente é Presidente do Banco de Desenvolvimento do BRICS, cargo que ocupa desde 13 de abril de 2023.

³⁷ A Lei dispunha sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; alterou as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, nº 10.233, de 5 de junho de 2001, nº 10.683, de 28 de maio de 2003, nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, e nº 8.213, de 24 de julho de 1991; revogou as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e nº 11.518, de 5 de setembro de 2007; e deu outras providências (Brasil, 2013).

Quadro 01: de Emendas Vetadas da Medida Provisória Nº 595/2012

Nº	Emenda Vetada	Síntese de Texto	Autor da Emenda	Dispositivo da MP
237	Criação dos terminais de indústria, que só poderiam movimentar carga própria.	Aplicável a terminais privados.	Dep. Leonardo Quintão	Art. 2º, § 1º
8,122, 133,177, 207, 209, 515, 573, 576	Ítems que impediam a participação nas licitações de empresas com a participação societária de mais de 5% das companhias de navegação marítima	Aplicada às licitações de concessão de porto organizado, de arrendamento e de autorização de instalação portuária.	-	Art. 54, § 1, § 2
192	Obrigava a contratação de mão de obra complementar, caso necessário, junto ao órgão gestor também na navegação anterior.	Contratação de mão de obra complementar estaria sujeita à aprovação do órgão gestor portuário.	Dep. Mendonça Filho	Art.24, p. único
127	Determinava a prorrogação de concessões e permissões de portos secos, de forma a atingir 25 anos, podendo ser prorrogado por 05 anos.	Contratos de arrendamentos anteriores a 1993, não adaptados a Lei 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993 deveriam ser prorrogados.	Dep. Armando Monteiro	Art. 49, inclui §
509	Determinava que os contratos de concessão tivessem prazo de 25 anos	Prorrogação do prazo em mais 25 anos sob julgo do poder concedente.	Dep. Márcio França	Art. 8º, § 2º, inciso II
03	Determinava que a vigilância e a segurança do porto do porto organizado seriam exercidas diretamente pela guarda portuária.	Organizar regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância dos portos.	Dep. Arnaldo Faria de Sá	Art. 13 inclui inciso XV § 4º
69	Determinava obrigatoriedade do trabalhador portuário avulso em cadastro que ateste a qualificação profissional.	Contratação de trabalhadores portuários para atividades previstas no caput do artigo.	Dep. Arnaldo Faria de Sá	Art. 31, inclui §

Nº	Emenda Vetada	Síntese de Texto	Autor da Emenda	Dispositivo da MP
538	Item determinava que contratos de arrendamento anteriores a 1993 deveriam ser renovados por mais um período, e que os contratos de concessão anteriores a 1993 poderiam ser renovados uma única vez até 05 anos.	A renovação dos contratos de concessão estaria condicionados aos investimentos realizados.	Dep. Edinho Bez	Art. 5º, § 1º Art. 49, § 2º
537	Determinava que a obrigação de realização de investimentos para a antecipação de prorrogação de contratos. Tratava, ainda, que a prorrogação dos contratos posteriores a 1993, poderia ocorrer uma só vez.	A renovação dos contratos de concessão estaria condicionados aos investimentos realizados.	Dep. Edinho Bez	Art. 5º, § 1º
255	Determinava que a comprovação, aposentadoria especial, de que o trabalhador portuário avulso foi exposto a agente nocivo.	Antecipação da aposentadoria por exposição a material nocivo na hinterlândia.	Dep. Paulo Pereira da Silva	Art. 29, e Art. 29 inclui VII e VIII

Fonte: MP 595, de 2012.

Já passados 11 anos da aprovação da Lei nº. 12.815/13, o então Presidente da República Jair Messias Bolsonaro³⁸ promoveu a chamada minirreforma da Lei dos Portos, emitindo a MP 945/20³⁹, em 24 de agosto de 2020, que alterou a referido dispositivo jurídico com o objetivo de flexibilizar a gestão de contratos e arrendamentos nos terminais portuários ao longo do território nacional.

³⁸ Jair Messias Bolsonaro, esteve Presidente da República de 1 de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2022. Sendo o único Presidente da República do Brasil que disputou a reeleição e não se reelegeu para o Cargo, quando foi derrotado nas urnas pelo Luís Inácio Lula da Silva, em 30 de outubro de 2022.

³⁹ A MP 945/20 dispunha sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da Covid-19 no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar.

2.5.1 A Boiada Também Passa Pelos Portos: a Lei nº 14.047/20 e a flexibilização de contratos de arrendamento nos portos brasileiros

“Então pra isso precisa ter um esforço nosso aqui enquanto estamos nesse momento de tranquilidade no aspecto de cobertura de imprensa, porque só fala de Covid⁴⁰ e **ir passando a boiada e ir mudando todo regramento e simplificando normas**. De IPHAN⁴¹, de Ministério da Agricultura, de Ministério de Meio Ambiente, de ministério disso, de ministério daquilo. Agora é hora de unir esforços para dar de baciada a simplificação, é de regulatório que nós precisamos, em todos os aspectos” – Ricardo Salles⁴²
(Fonte: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2020/05/22/ministro-do-meio-ambiente-defende-passar-a-boiada-e-mudar-regramento-e-simplificar-normas.ghtml>)

A intervenção do ministro do Meio Ambiente Ricardo Salles em reunião ministerial convocada por Jair Bolsonaro, então Presidente da República, no dia 22 de abril de 2020, revela um anseio em “desburocratizar e simplificar as normas, em todas as áreas “[...] e desconstituir”⁴³ o emaranhado de regras irracionais atrapalha investimentos, a geração de empregos e, portanto o desenvolvimento sustentável do Brasil.”⁴⁴ O que está em pauta não é a geração de emprego e constituição de renda, principalmente porque no ano de 2020 foi o *boom* da Pandemia de Covid 2019 no mundo, o que, de certa maneira, restringiu a escalada na criação de novos postos de trabalhos em decorrência das medidas restritivas provocadas pela difusão da doença. O que se buscava pelo governo de então era o desajuste das regras que visam um princípio de proteção ambiental, cultural e humana, o que mais tarde foi observado, também, no setor portuário com a Lei nº 14.047/20, de 24 de agosto de 2020.

⁴⁰ “Em 31 de dezembro de 2019, a Organização Mundial da Saúde (OMS) foi alertada sobre vários casos de pneumonia na cidade de Wuhan, província de Hubei, na República Popular da China. Tratava-se de uma nova cepa (tipo) de coronavírus que não havia sido identificada antes em seres humanos. Uma semana depois, em 7 de janeiro de 2020, as autoridades chinesas confirmaram que haviam identificado um novo tipo de coronavírus. Os coronavírus estão por toda parte. Eles são a segunda principal causa de resfriado comum (após rinovírus) e, até as últimas décadas, raramente causavam doenças mais graves em humanos do que o resfriado comum. Ao todo, sete coronavírus humanos (HCoV)s já foram identificados: HCoV-229E, HCoV-OC43, HCoV-NL63, HCoV-HKU1, SARS-COV (que causa síndrome respiratória aguda grave), MERS-COV (que causa síndrome respiratória do Oriente Médio) e o, mais recente, novo coronavírus (que no início foi temporariamente nomeado 2019-nCoV e, em 11 de fevereiro de 2020, recebeu o nome de SARS-CoV-2). Esse novo coronavírus é responsável por causar a doença COVID-19” (Fonte: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>).

⁴¹ Iphan é o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional, à época do registro o Órgão estava sob a presidência de Leandro Antônio Grass Peixoto.

⁴² Ricardo de Aquino Salles, é advogado. Foi Ministro do Meio Ambiente do Brasil de 2019 a 2021, no governo de Jair Messias Bolsonaro. Atualmente é Deputado Federal por São Paulo.

⁴³ Grifo meu.

⁴⁴ Fonte: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2020/05/22/ministro-do-meio-ambiente-defende-passar-a-boiada-e-mudar-regramento-e-simplificar-normas.ghtml>. Acesso em 22.09.2024.

Ressalta-se que a referida Lei dispõe sobre as medidas temporárias para enfrentamento da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte regular de passagens em pátios e dá outras providências, dentre elas, está a alteração das Leis nºs 9.179, de 27 de novembro de 1988, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013 (a antiga Lei dos Portos), 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001⁴⁵. Nesse sentido, o que abriu a porteira para “passar a boiada” foi a alteração dos dispositivos jurídicos que regem o funcionamento dos portos e aeroportos no Brasil, durante a Pandemia, mas essa é somente uma face local da constituição de uma classe de investidores internacionais que tem foco na ampliação dos seus negócios a partir dos terminais marítimos da costa brasileira.

A transnacionalização produtiva que segue através dos portos, na ampliação da sua hinterlândia e na pressão política para alteração das regras trabalhistas, sociais e ambientais, encontra sentido no que William I. Robinson (2013, p. 59) destaca a partir de 03 dimensões, a saber: “producción transnacional; integración del capital; fraccionamiento nacional/transnacional da clase capitalista”. É importante observar que a classe capitalista está em processo de transformação vinculado à expansão internacional do capital no fim do Século XX e início do Século XXI, principalmente após a consolidação das reformas econômicas pautadas pela política neoliberal que exigia um estado fraco e um mercado livre e consolidado, longe das barreiras protecionistas que “assombraram” os investidores durante a década de 1990.

Logicamente, a partir da publicação da reunião ministerial de 22 de abril de 2020, é possível afirmar que no sistema capitalista mundial, e nacional, há fases que o Estado adquire certa “autonomia” e há outros momentos em que é diminuída, sobretudo quando essa autonomia é uma forte barreira e não permite o desenvolvimento do capital. Em vista disso, é preciso considerar, as lógicas da transição da terceira para quarta grande época do capitalismo – globalização –, a classe capitalista transnacional atua para diminuir a autonomia do Estado Nacional e para instrumentalizar mais os Estados, convertendo-os

⁴⁵ Brasil. Lei nº 14.047/20 de 24 de agosto de 2020. Lei de Portos. Diário Oficial da União, Brasília 25 de agosto de 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato20192022/2020/lei/114047.htm. Acesso em 16.10.2024.

em instrumentos que facilitem a transnacionalização de capitais e integração econômica (Robinson, 2022. p. 273).

Essa passagem permitiu pensar sobre o processo contínuo de redefinição e uso de disposições políticas informadas por tais lógicas que emergem ao mesmo tempo em que produzem amálgamas econômicos entre as dimensões sociais. Trata-se de se perguntar sobre o encontro entre as expectativas do agente político, como por exemplo o Ministro Salles, e as ofertas das organizações pelas quais atuava (e atua). Além disso, parte-se da ideia de que há em qualquer ação a necessidade de reconhecimento de seu reconhecimento e os conteúdos desse reconhecimento constituem-se em recompensas potentes que motivam os agentes a agir de uma outra forma (Pizzorno, 1988). Ao agir, em nome de uma ânsia desenvolvimentista econômica e de maneira politicamente orientada para o mercado, Ricardo Salles antecipa uma conduta do Ministério da Economia, que foi ocupado por Paulo Guedes⁴⁶, em desregulamentar, abrir, escancarar, as portas dos portos brasileiros para os investimentos internacionais mais pesados ao longo dos anos de pandemia de Covid-19. A vinculação a uma cartilha ultraliberal fornece possibilidades de reconhecimento entre aqueles que nela estão investidos. Logo, uma vez pertencentes, os membros necessitam atuar em nome de adoções econômicas que informam a relevância da sua participação e a percepção de que ela vale a pena, é o caso de classe capitalista transnacional e seus representantes políticos nos governos dos países de economias emergentes, como no Brasil.

É preciso sublinhar que as condições conjunturais da economia-mundo, no período da pandemia de Covid-19, se singularizaram por aspectos relacionados ao máximo lucro de alguns setores, e consolidação de serviços *on-line*, anteriormente já implantados e espalhados. De um lado, isso pode ter concorrido para o não entendimento do momento histórico do capital, mas também ter asseverado que, naquele momento particular, a prioridade era manutenção da vida de milhares de seres humanos ao redor do mundo. Condições essas que evidentemente afetaram os movimentos operados, as modalidades de investimentos, a inserção privilegiada nos setores da economia que eram possíveis de serem explorados naquele momento.

Localmente, tal conjuntura foi favorável para a alteração da **Lei nº 14.047/20**, favorecendo à consolidação agentes políticos/econômicos na “corrida portuária”

⁴⁶ Paulo Roberto Nunes Guedes é um economista brasileiro, se autodenomina um dos “Chicago Boys”, como referência a ter se formado na escola de economia ultraliberal de Chicago. Foi Ministro da Economia do Brasil no governo de Jair Messias Bolsonaro, de 2019 a 2022.

nacional, à acumulação de créditos e à disputa pela imposição de sentidos políticos e formas legítimas de agir juridicamente, congruentes com as próprias características e concepções de mundo detidas pelo poder político e econômico que acabaram por redesenhar a dinâmica de negócios naquele momento.

O conjunto de recursos atuais ou potenciais que estão ligados à posse de uma rede durável de relações mais ou menos institucionalizadas de interconhecimento e inter-reconhecimento ou, em outros termos, à vinculação a um grupo, como conjunto de agentes que não somente são dotados de propriedades comuns (passíveis de serem percebidas pelo observador, pelos outros ou por eles mesmos), mas também são unidos por ligações permanentes e úteis. Essas ligações são irredutíveis às relações objetivas de proximidade no espaço físico (geográfico) ou no espaço econômico e social porque são fundadas em trocas inseparavelmente materiais e simbólicas cuja instauração e perpetuação supõem o re-conhecimento dessa proximidade (Bourdieu, 2001, p. 57).

A preponderância das redes de relações entre ministros e agentes do mercado deve-se ao fato de que elas favorecem e são favorecidas pela configuração de um espaço social marcado pela inexistência de fronteiras rígidas entre os domínios sociais. É em consequência disso que os agentes podem, com maior facilidade, transitar entre diferentes meios sem necessariamente readaptar discursos e recursos de um para o outro (Bourdieu, 2007). No universo investigado, esse processo resultou numa reconfiguração de regras do sistema de arrendamento portuário, a saber: “o arrendamento de bem público destinado à atividade pode ser realizado mediante a celebração de contrato, precedida de licitação, em conformidade com o disposto nessa Lei e no seu regulamento” (Brasil, 2020), trazendo em seu parágrafo único a prerrogativa de que poderá ser dispensada a realização da licitação de área no porto organizado, nos termos do regulamento, quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração e estiverem presentes os seguintes requisitos: I) realização de chamamento público pela autoridade portuária com vistas a identificar interessados na exploração econômica da área; II) Conformidade com o plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ).

Vale ressaltar que, anos atrás, a Portaria nº 03, de 07 de janeiro de 2014, estabeleceu as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, a saber: o PNLP⁴⁷ e respectivos planos secundários. São eles: 1) Planos Mestres (PM); 2) Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Plano Geral de Outorgas (PGO). A seguir, destacamos duas diretrizes, exigidas pela Portaria:

⁴⁷ Ver nota de rodapé nº 18.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ - instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivo Plano Mestre.

O Plano Geral de Outorgas - PGO - instrumento de planejamento de Estado que consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente, das Administrações Portuárias e da iniciativa privada⁴⁸.

Nem sempre os bois das boiadas são bois. No caso estudado, é um dispositivo jurídico que abriu as porteiras da desregulação, do afrouxamento e da permissividade que atuou a favor de agentes econômicos globais, com interesse em “investir” no setor portuário brasileiro. A Lei nº 14.047/20, e outras Leis anteriores, cumpriram o seu papel no setor, principalmente no que diz respeito à dispensa de licitação, de acordo com a subseção II que trata do Arrendamento da Instalação Portuária⁴⁹.

⁴⁸ O PGO, trouxe consequências recentes para o Estado do Maranhão, em especial para a cidade de Alcântara. Essas consequências serão melhor explicadas no subitem à parte nessa tese.

⁴⁹ Ver: Lei nº 14.047/20 de 24 de agosto de 2020. Lei de Portos. Diário Oficial da União, Brasília 25 de agosto de 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20192022/2020/lei/l14047.htm. Acesso em 16.10.2024.

3 A CIDADE À BEIRA MAR: Dos antecedentes históricos à “vocação portuária” de São Luís

No ano de 1612, Daniel de La Touche⁵⁰, Seigneur de La Ravadière e François de Rasilly, tenentes-generais de Luís XIII de França, a serviço de Maria de Médici, aportaram na Ilha do Maranhão e, com o propósito de erigir a França Equinocial, fundaram em 08 de setembro, o Forte e a Vila de São Luís, em homenagem ao “Rei Santo” Luís IX.

No entanto, a ocupação da Ilha não se consolidou conforme os planos franceses. Em 1615, os portugueses sob o comando de Jerônimo de Albuquerque, expulsaram os franceses e assim não houve tempo hábil para que o empreendimento gaulês se consolidasse em São Luís, deixando apenas o forte militar, que hoje leva o nome de Palácio dos Leões, Sede do Governo do estado do Maranhão.

No curso desses acontecimentos, Portugal reassumiu a ocupação do território, ficando sob a responsabilidade do engenheiro militar Francisco de Frias de Mesquita⁵¹, projetar as fortalezas que iriam consolidar o seu domínio e traçar um plano de urbanístico e de ocupação para a cidade. Com essa ação, foi concebido o plano urbano no formato de quadras regulares e ruas ortogonais no sentido dos pontos cardeais. Essa constituição serviu como referencial para expansão urbana local. Ao mesmo tempo, o Regimento deixado pelo Capitão-Mor Alexandre de Moura ao seu sucessor Jerônimo de Albuquerque, em 09 de janeiro de 1616, determinava a construção de uma casa como modelo para as que *viessem ser feitas* (Andrés, 2006, p. 52).

De toda forma, São Luís conformava-se com o modelo de assentamento adotado pelos colonizadores lusitanos. A Cidade Alta, administrativa, militar e religiosa e a Cidade Baixa, marinheira e comercial que, associadas à tipologia dominante das

⁵⁰ Navegador experiente de origem francesa. Foi-lhe confiada por Henrique IV a organização militar da expedição francesa que ocuparia o Maranhão e fundaria a França Equinocial. Partiram em 1612, com três navios e quinhentos homens. Desembarcaram em diversas ilhas menores e na capitania do Ceará, fundando o Forte de São Luís do Maranhão em julho de 1612. No final desse ano, iniciaram-se as hostilidades com as tropas enviadas pelo governador do Brasil, Gaspar de Sousa, prolongando o conflito com diversas tréguas e negociações até novembro de 1615, altura em que os franceses entregaram definitivamente o forte. De La Touche desempenhou um papel importante nas negociações de paz, conseguindo vantagens importantes tanto para a França como para ele próprio. Fonte: <https://brasilhis.usal.es/es/personaje/daniel-de-la-touche-senhor-de-la-ravadiere-la-rivadiere>. Acesso em: 21.10.2024.

⁵¹ Francisco Frias de Mesquita, foi Engenheiro-Mor do Brasil. Fonte: <https://brasilhis.usal.es/es/referencia-bibliografica/telles-augusto-silva-francisco-de-frias-da-mesquita-engenheiro-mor-do>. Acesso em: 20.10.2024.

edificações surgidas mais tarde, a partir do final do século XVIII, conferem a São Luís uma forte conotação portuguesa (Andrés, 2006, p. 52).

Segundo registros históricos, a partir de 1619 (Viveiros, 1993, p.345), chegaram casais de açorianos que, além de fundar a primeira Câmara Municipal, desenvolveram culturas de cana de açúcar e algodão. A relevância dessa informação, consiste no fato de que tais espécies de cultura exigiria uma mão-de-obra, não especializada, o que no primeiro momento, foi arrancada dos indígenas, no segundo momento, foi exigida a inserção de africanos adjetivados como escravos para esse tipo de trabalho⁵². São Luís iniciava, então, um lento processo de crescimento e, em 1621, a Coroa Portuguesa criou o Estado do Maranhão, sediado em São Luís, com a administração separada do Estado do Brasil.

No plano internacional, da época, em 1620, Dom Diogo de Cárcamo⁵³, que havia sido escolhido previamente para ser o primeiro governador do Maranhão, mas que jamais chegaria a assumir efetivamente o cargo, já alertava a respeito do risco da presença batava na região do atual Estado do Amapá. Como se sabe, na primeira metade do século XVII começa uma guerra global entre Espanha e as Províncias Unidas Holandesas. A conquista do Maranhão coincide exatamente com a mudança de cenário dessa guerra, passando dos territórios europeus, sobretudo o Norte da Europa, para ações militares mais objetivas em várias partes da América, Ásia e África, convertendo-se num conflito de proporções globais (Cardoso, 2011, p. 08).

Em 1641, o Maranhão foi invadido pelos holandeses que, a partir do Recife, tomaram São Luís, dela sendo expulsos em menos de três anos depois. Embora breve e narrada como violenta e destrutiva, deve-se à ocupação holandesa o único registro gráfico do que teria sido o projeto de Frias de Mesquita, cuja traça original jamais foi encontrada (Andrés, 2006, p. 54). Vale destacar que o referido projeto foi tão determinante para a evolução urbana que, até mesmo as áreas da cidade que vieram a se consolidar cerca de duzentos anos depois, no sec. XIX, ainda obedeciam ao mesmo padrão de construção colonial da época.

Dadas as informações históricas, é possível elencar algumas características que incentivaram as sucessivas invasões estrangeiras à cidade de São Luís, a saber: destaca-

⁵² A Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão (CGCGPM), seria a responsável pela introdução dessa mão-de-obra na cidade de São Luís.

⁵³ De origem espanhola, foi nomeado Governador do Estado do Maranhão, por Felipe III (Rei de Portugal), porém morreu em Lisboa antes de ocupar o cargo. Fonte: <https://brasilhis.usal.es/es/personaje/diogo-de-carcamo-carcome>. Acesso em: 20.10.2024.

se a posição geográfica, favorável aos empreendimentos exploratórios de qualquer empresa colonial, além da fertilidade das terras, a abundância de águas navegáveis e a excelência do clima equatorial, que já haviam sido narradas em vários depoimentos de viajantes da época. O historiador José Ribamar Caldeira (1991), citando o relato do médico-viajante alemão, Robert Avé-Lallemant, Destaca:

A impressão não poderia ter sido mais favorável. O mais belo domingo estendia-se sobre as altas colinas, banhada de três lados pelo mar com bonitos, magníficos mesmo, edifícios, (...), devo dizer que, depois das três grandes cidades comerciais, Rio, Bahia e Pernambuco, a cidade do Maranhão merece indubitavelmente a classificação seguinte e tem realmente esplendida aparência (...).

Apesar do alumbramento do viajante germânico ao visitar a capital São Luís. O Maranhão chegou até a metade do Século XVIII sem oferecer progresso na sua economia e, como reflexo direto, nem a capital São Luís, nem a cidade de Alcântara pareciam oferecer alguma expressividade diante das outras cidades da colônia (Viveiros, 1993, p. 67). Para o olhar economicista do autor, o quadro de penúria e de desolação era tão acentuado que o Padre Antônio Vieira⁵⁴ expôs a seguinte situação: “Em todo o estado não há açougue nem ribeira, nem horta, nem tenda, onde se vendam as coisas usuais para o comer ordinário, nem ainda um arrátel⁵⁵ de açúcar com que se fazer na terra”.

À guisa de um alento para a vida comedida do estado, sua economia só viria a despontar com a Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, criada em 1755, originária de proposta da Câmara de São Luís, em 1752, com o objetivo de explorar

⁵⁴ Jesuíta português que passou boa parte da sua vida no Brasil. Segundo Vainfas (2011): "Nascido em Lisboa, em 1608, passou a infância e a juventude na Bahia, com breve passagem por Olinda. Foi na Bahia que se formou jesuíta e iniciou sua carreira de orador sacro, missionário e político. Acompanhou todo o drama das conquistas holandesas, seja a tentativa frustrada na Bahia, em 1624-25, seja a tomada de Pernambuco, em 1630; descreveu, nos seus relatórios e cartas, as vitórias e as derrotas portuguesas; pregou sermões em favor da resistência. Depois de longa temporada no reino, como conselheiro e diplomata de d. João IV, passou oito anos no Maranhão e Grão-Pará, entre 1653 e 1661, defendendo a liberdade dos índios contra as ambições escravagistas dos colonos. No final da vida, já septuagenário, voltou à Bahia, onde passou a maior parte do tempo recluso, na casinha inaciana do largo do Tanque, preparando a publicação dos sermões de sua autoria. Ainda assim, participou de episódios capitais: recomendou a repressão do quilombo de Palmares, em 1691; reprovou as reformas administrativas da capitania de São Paulo, em 1695, que favoreciam a escravização dos índios. No mesmo ano escreveu sobre a passagem de um cometa pelos céus baianos. Morreu lúcido, em 1697." Chegou ao território do Brasil em 1614 junto com o pai Cristóvão Vieira Ravasco, escrivão da Relação da Bahia. Disponível em: <https://brasilhis.usal.es/es/personaje/antonio-vieira-sj>. Acesso em: 21.10.2014.

⁵⁵ O arrátel foi a unidade de peso fundamental do antigo sistema português de medidas. Até à adoção do sistema métrico, no século XIX, o arrátel foi usado em Portugal, no Brasil e em outros territórios do Ultramar Português. Diferentes arrátéis foram usados ao longo do tempo. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Arr%C3%A1tel>. Acesso em: 21.10.2024.

o comércio da importação de escravos negros. O item a seguir, detalhará a atuação dessa Companhia durante os anos de sua existência.

3.1 Determinações Históricas-Espaciais do Porto da Cidade de São Luís

Não é fácil precisar a data que marca a existência de um porto em São Luís. O território ancestral ocupado pelos indígenas Tupis, Tupinambás foi ocupado pelos franceses, em 1612, inaugurando o efêmero projeto da “França Equinocial”, posterior à França Antártica do Rio de Janeiro. Entre 1615-1618, os portugueses, como já afirmamos anteriormente, a conquistaram e iniciaram um projeto de urbanização, com o traçado em malha xadrez, elaborado pelo Engenheiro-Mor Francisco Frias de Mesquita. A cidade nasceu planejada e cresceu lentamente dentro dessa malha xadrez, no século XVII, respeitando a traça original. As gravuras e pinturas elaboradas pelo pintor holandês Frans Janson Post revelam as imagens do primeiro porto de São Luís e da chegada dos navios europeus (Pereira; Pflueger; Machado, 2023, p. 05).

Figura 02 – “Maragnon” onde se retrata o canhoneio dos holandeses contra a Porto de São Luís



Fonte: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/18328/maragnon>

Historicamente, a primeira função exercida pelo porto foi a de integrar o Maranhão como colônia portuguesa à economia global. O porto funcionava como elo entre o espaço colonial da acumulação primitiva e o epicentro do advento do capitalismo na Europa. Isto é, o porto se origina dos interesses do colonizador português em escoar, nos séculos XVI e XVII, o pau-brasil, açúcar, mais tarde a partir dos primeiros anos do século XVIII, o arroz plantado nas regiões do Estado do Maranhão e do Grão-Pará. O porto era igualmente um entreposto de comércio de bens e escravos e desempenhava também função-chave como interligação ao porto de Belém e outros portos da região norte e nordeste, inscrevendo-se, assim, nas rotas comerciais que vinculam Europa, África e domínios coloniais espanhóis e portugueses nas Américas. Também era importante sua função de estabelecer a ligação com regiões interioranas da colônia brasileira de onde chegavam, por via fluvial ou por caminhos terrestres, matérias-primas exportadas durante a colonização portuguesa em São Luís. Nesse contexto, o porto constituía o local de armazenamento de bens raros que chegavam da Metrópole e do processamento básico para o transporte marítimo dos produtos primários advindos da atividade agrícola ou mineradora.

A crescente importância de São Luís e seu porto na geopolítica colonial fez com que, a partir de 1755, com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGCGPM), São Luís assumisse o posto de capital do referido Estado, desbancando a Belém, a primeira capital. Cabe destacar o papel da Igreja na ocupação da região em torno da primeira localização do porto, próximo à região da Praia Grande, e não só ali, mas em toda cidade, que se reduzia a uma pequena circunscrição da região central, em seus primeiros séculos de existência.

O porto e a cidade de São Luís tornaram-se ainda mais relevantes quando a Coroa Portuguesa, fugindo da expansão napoleônica na Europa, se transferiu, em 1808, para o Brasil e trouxe consigo um corpo significativo de burocratas, artistas e intelectuais. A Coroa decidiu também, na mesma época, abrir aos portos brasileiros para navios das “nações amigas”, abolindo a legislação até então existente que restringia o acesso apenas aos navios portugueses.

Na virada para o século XIX, as atividades portuárias mais importantes vão sendo transferidas de lugar, deslocando-se para região um pouco mais avançada, ainda no centro da cidade de São Luís, onde se instalaria o complexo vinculado ao comércio de pessoas escravizadas, compreendendo um lazareto e locais de venda e preparação para exposição pública daquelas pessoas que seriam comercializadas. Segundo documentos históricos, a

preparação implicava técnicas de engorda e aplicação de óleo de baleia à pele e até mesmo ministração de estimulantes para ocultar dos compradores doenças, feridas cutâneas, além do trauma da apatia advindos do sequestro na África e da travessia transatlântica, conforme registrado em diversos relatos de viajantes que visitaram o porto no período (Graham, 2010).

É verdade que a proibição definitiva do tráfico de escravos em 1850, o qual havia sobrevivido, como a própria instituição da escravidão, à Independência do Brasil, em 1822, retirou do Porto de São Luís uma das suas funções fundamentais. Ainda assim, a expansão concomitante do comércio internacional e o crescimento continuado da exportação do algodão mantinham a vitalidade das atividades portuárias.

As atividades portuárias que, desde o século XVII, ocorreram junto à faixa litorânea próxima ao Cais da Sagração, mais tarde, no século XVIII, vivenciou a primeira tentativa de deslocamento para a Área Itaqui-Bacanga, mais ao sudoeste da Ilha. Cabe destacar ainda que, até a sua regulação mais estrita, diversos pontos da faixa litorânea próxima ao núcleo urbano instalado no interior da Baía de São Marcos eram usados como ancoradouro, sobretudo para embarcações portes menores.

3.2 O Canal do Arapapaí (Arapapahy):

Os esforços para a abertura do canal do Arapapaí, ligando as águas da Baía de São Marcos com as que circundam a cidade de São Luís, apareceu na gestão do Governador e Capitão-General João de Abreu Castelo Branco (1737-1747)⁵⁶.

Demonstrada a utilidade do empreendimento, o Governador pediu a contribuição dos moradores, arrecadando 655\$000 em dinheiro de pano de algodão, 280 alqueires de farinha e 60 negros escravos. Com este capital iniciaram-se as obras. Mas logo, porém, por não suportar a pobreza da terra cometimento tão vultoso, apelou para a “benesse” da Coroa Portuguesa. A resposta, dada em provisão régia de 29 de maio de 1750, constitui no donativo de 5.000 cruzados e em concitar o povo a auxiliar a execução da referida obra marítima.

⁵⁶ João de Abreu Castelo Branco foi um administrador colonial português. Foi governador-geral da Ilha da Madeira, de 21 de abril de 1734 a 6 de junho de 1737, do Maranhão, de 1737 a 1745, e do Grão-Pará, de 1737 a 1747. Fonte: <https://riefbr.net.br/pt-br/content/joao-abreu-castelo-branco-carta-do-governador-e-capitao-general-do-estado-do-maranhao-joao-0>. Acesso em 13.11.2024.

Reunidos nobreza e povo para tomar conhecimento de tal resposta, informa César Marques:

Que todos os presentes resolveram desistir da obra por ser grande despesa calculada em 80.000 cruzados, e insuficiente a ajuda de 5.000 cruzados dada por S. Majestade; e como não podia o povo desta cidade, o mais pobre de toda a América, tomar sobre si a satisfação de toda a mais despesas, sendo como da de ser tão extraordinariamente maior do que se persuadem, e não querendo expor-se a uma finta, rogaram ao Ouvidor para em nome deles se dirigisse à S. Majestade, pedindo tal desistência” (Marques, 2008, p. 45)

Decorridos 25 anos, isto é, em 1776, os planos de construção do canal voltaram à agenda, na forma de convocação feita pelo Governador Joaquim de Melo e Póvoas, em palácio, com o fim de estudar o assunto e, desta maneira, cumprir-se as ordens da Coroa. Nesta reunião, acentua César Marques no seu citado Dicionário, pareceu a todos “que sendo o gênero do algodão em rama um dos que estes povos ofereceram para subsídio militar, seria o menos oneroso, estabelecendo-se nele este direito, por ser até agora isento dele, atendendo a que nos tempos antigos não tinha extração alguma” (Viveiros, 1993, p. 222). E arbitrou-se, então, que se pagasse 100 réis pela arroba de algodão de rama exportada.

Em 18 de julho de 1776, deram-se início às obras do canal, já nessa época chamado de Passagem de São Joaquim. Mas, segundo informações, não se sabe por qual motivo, tempos depois, elas foram paralisadas. O imposto, porém, continuou a ser cobrado até 1808, rendendo 621:463\$533 cruzados. Só em 1841, na administração de João Antônio de Miranda, voltou o Arapapaí a ser objeto das cogitações dos poderes, concedendo a Assembleia Legislativa o privilégio de usufruí-lo durante 60 anos à empresa que o construísse. Estabelecia a lei que a capacidade do canal fosse para barcos de 90 toneladas, que a sua abertura não ultrapassasse de 7 anos e que 10% de sua renda pertencesse à Província. O concessionário teria subvenção de 7 contos anuais, ou de 10, se empregasse nas obras 200 colonos europeus (Viveiros, 1993, p. 222).

Passados 7 anos, foi de novo o velho problema focalizado. Desta vez, Joaquim Franco de Sá, Presidente do Maranhão, de outubro de 1846 a abril de 1848, manifestou preocupação ao lembrar que, há quase um século, o Governo reconhece a importância de facilitar a navegação no interior da capital com parte do continente, que ao sul da Ilha, buscava canalizar as águas do Furo, tributário do Rio Bacanga, com as do Arapapaí, confluyente com o Estreito dos Coqueiros. Com efeito, um dos entraves era a crença de que os leitos do Rio Bacanga e do Furo eram superiores ao do Arapapaí e Coqueiro. A

execução da obra, assim, importaria o rebaixamento e perda das águas daqueles rios em favor do Canal.

Segundo Viveiros (1993, p. 228), no dia 1 de fevereiro de 1848, começaram-se as obras do canal, sob a direção do engenheiro João Nunes de Campos. E começou a ter o seguinte traçado: Começava no sítio do Gentil Homem de Almeida Braga, seguia medianamente o rumo do sul 50° para oeste até o porto de Arapapaí, onde sofria uma leve curva pelo rumo do poente e ia encontrar o mar. O seu desenvolvimento era de 4.993 metros, dos quais se achavam cavados completamente 2.370, em parte 2.220 metros e inteiramente intactos 300. O ponto culminante ficava 16 metros acima do nível do mar, devendo haver neste local uma bacia para desvio de canoas. Nos outros pontos o canal tinha a largura de 9 metros.

Até aquela época, não havia no Maranhão um empreendimento com as proporções pretendidas para o Canal do Arapapaí. Nele trabalhavam cerca de 400 operários com altos pagamentos pelos serviços. Tornou-se, por isso mesmo, uma fábrica de empregos, largamente explorada pelos partidos políticos. Neste particular, pecaram tantos os liberais como os conservadores. Na oposição, porém, ambos proclamaram o descalabro, com desmarcados exageros.

Vale destacar que de 1830 a 1835, ocorreram dois sinistros com canos no Canal do Arapapaí, pertencentes ao Senhor Joaquim Guimarães & Sobrinhos, contando com um prejuízo de 20:000\$000. Na mesma época perderam-se, também, uma canoa pertencente ao Comendador Meireles e o prejuízo foi de 4:000\$000. O prejuízo total nesse montante foi de 24:000\$000, os quais capitalizando o interesse desde 1835 até 1853 é, durante 18 anos, dão um capital de 133:4440\$000 perdidos para a Província (Viveiros, 1993, p. 229).

3.3 A Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão

O comércio do Brasil e do Maranhão e Grão Pará, que formavam as colônias portuguesas na América, encontrava-se em situação de ruína, uma vez que não conseguira lograr êxito nas suas determinações econômicas. O comércio do Brasil, contando com um certo nível de desenvolvimento, em que se avolumavam como gêneros principais o açúcar e o tabaco, era excessivamente tolhido na sua expansão pelos liames do sistema colonial. Isso acontecia porque o produtor ficava à mercê dos negociantes de Lisboa. A navegação era pouco frequente, mesmo numa província que tinha São Luís, uma ilha, como centro de referência, o que prejudicava os abastecimentos e encarecia os fretes.

Segundo Viveiros (1993, p. 68), as mercadorias acumulavam-se nos armazéns das alfândegas. A carga de uma frota ainda não havia sido escoada e já havia a previsão de um desembarque de uma nova remessa de mercadorias para o Maranhão e o Grão-Pará. Esse estado sofria pela fartura e não pela penúria da produção, já o estado brasileiro encontrava a sua ruína na escassez. Um flertava com a miséria por ter muito, o outro por não ter nada.

Nessa perspectiva, o extremo-norte do Brasil se encontrava, no começo da segunda metade do século XVIII, em amargosa situação de abatimento. As queixas com relação à existência de uma crise de mão-de-obra, da qual resultariam em enormes desassossegos econômicos para os colonizadores portugueses, caminhava lado a lado com o melancólico quadro político-social dos Estados (Dias, 1966, p. 363).

A situação era tão grave que o Governador do Estado do Maranhão e Grão Pará, Francisco Xavier, escreve para o seu irmão, o Ministro Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal⁵⁷, relatando a necessidade da fundação de uma empresa de navegação para o Estado. A proposta foi acatada. O governante metropolitano encampou a ideia, ampliou seus objetivos e deu o monopólio do comércio da Região Norte do Brasil a um grupo de comerciantes portugueses⁵⁸, diminuindo a dependência de Portugal em relação aos ingleses (Meireles, 2001).

Criada em 7 de junho de 1755, a Companhia, tinha como razão principal a introdução de mão-de-obra africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão, além de proporcionar melhorias de técnicas agrícolas e oferta de crédito, atos que impulsionaram a agricultura, principalmente do algodão, matéria-prima fundamental para a indústria têxtil inglesa, que nesse momento deixara de contar com a produção norte-americana em virtude da declaração da independência das treze colônias inglesas, em 1776.

O tráfico de escravos seria encarado pela empresa pombalina como um negócio vital, porque com a suposta a liberdade do indígena, seria o negro que cultivaria os

⁵⁷ José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, foi um diplomata e estadista português. Em 1753, Pombal extinguiu a escravidão dos indígenas no Maranhão, onde ela era mais comum que no resto da colônia. Em 1755, proclamou a libertação dos indígenas em todo o Brasil, indo ao mesmo tempo contra os proprietários de escravos indígenas e os jesuítas, que dirigiam a vida das comunidades indígenas nas missões (aldeamentos indígenas organizados pelos jesuítas). Após ter expulsado os jesuítas de Portugal, obrigou-os também a sair do Brasil em 1760. Fonte: <https://ensina.rtp.pt/artigo/marques-pombal-reconstrutor-lisboa/>. Acesso em 13.11.2024.

⁵⁸ Vale destacar que o Maranhão teve uma Companhia de Comércio anteriormente, que o povo destituiu entre 1684-1685, durante a Revolta de Beckman, chefiada por Manuel Bequimão. Após o fracasso da Companhia fundada em 1682, os moradores exigiam ser os sócios-proprietários do novo empreendimento colonial.

gêneros tropicais que os navios da sociedade haviam de transportar de São Luís e de Belém para Lisboa. Em virtude do Alvará Régio de D. José I, dado em Lisboa a 7 de junho de 1755, a empresa ficou com a exclusividade da introdução de escravos no Estado do Grão-Pará e Maranhão⁵⁹. Com essa variável, o lucro que a instituição monopolista auferia pela venda, não estando taxada, podia ser aumentado a seu bel-prazer. A inquietação dos colonos se acentuou quando os administradores da Companhia espalharam a notícia de que não se poderia fazer esta negociação por menos de 150\$000 réis por escravo (Dias, 1966, p. 372).

O governador do Estado representou logo para o reino, propondo que se taxasse o preço dos escravos africanos para evitar que este se elevasse de forma a acarretar malefícios aos lavradores, à colônia e, conseqüentemente, à própria Coroa. Como solução, momentânea, assentou-se que a Companhia não pagaria à Fazenda Real direitos de entrada dos navios carregados de escravos para que os preços pudessem ser conforme as posses dos moradores de origem colonial. A medida beneficiava inclusive à própria instituição mercantil pelo maior aproveitamento econômico das terras, de cujo cultivo dependiam as exportações de Belém e São Luís.

A venda de escravos fazia-se da seguinte maneira: chegadas as carregações, expunham-se os escravos na praça do mercado com uma tabuleta ao pescoço com o respectivo preço fixo, uma vez que não se abatia a menor parcela. Dado o caso do negro, que haviam adquirido por bom preço, ser portador de algum defeito não notado no ato da compra, a Companhia Geral nem o trocava nem indenizava o prejuízo. Como citado anteriormente, a escravidão do indígena do Brasil ficou, pois, proibida. A partir de então, os colonos deviam valer-se tão somente da mão-de-obra escrava transportada pelos navios da Companhia Geral dos centros de resgate⁶⁰ do Atlântico africano (Cacheu⁶¹,

⁵⁹ “O ato político da realeza, em 1755, libertando o indígena do trabalho escravo, aumentou ainda mais a tensão dos detentores de terras, ameaçando atirar a já precária economia de subsistência de origem colonial para um despenhadeiro sem fundo. Foi nessa conjuntura que a ação decisiva da empresa colonial pombalina substituiu o escravo indígena pelo africano, em consonância ao que havia ficado estabelecido no parágrafo trigésimo da instituição da sociedade” (Viveiros, 1993, p.70).

⁶⁰ Assim eram denominados os locais onde os africanos escravizados eram embarcados até a América.

⁶¹ Cacheu é uma cidade da Guiné-Bissau. Está localizada às margens do rio Cacheu, já numa região estuarina deste com o oceano Atlântico. No período colonial era um dos vários portos onde fundeavam os navios vindos da ilha de Santiago de Cabo Verde para resgatarem os escravos que posteriormente transportavam para a América. Cacheu foi um dos pontos que os portugueses escolheram para fazerem comércio ao longo da costa africana, trocando ou vendendo os seus produtos. Tornou-se um dos principais portos em termos de resgate de escravos. Para tanto, foi criada a Companhia do Cacheu, no século XVII. Fonte: <https://plataforma9.com/congressos/simposio-internacional-cacheu-caminho-de-escravos>. Acesso em: 21.10.2024.

Bissau⁶² e Angola⁶³) para os portos de São Luís do Maranhão e Belém do Pará. A introdução regular de escravos negros no extremo-norte do Brasil deve-se à Companhia Geral. Um dado interessante, é que antes do estabelecimento da empresa pombalina não havia escravidão africana nas capitanias do Pará e Maranhão.

A entrada de mão-de-obra no Estado do Grão-Pará e Maranhão era entendida como questão vital para o processo multiplicador de riqueza que a Companhia Geral se propunha realizar, bem como para a exploração da terra que a Realeza desejava incorporar ao seu patrimônio ultramarino, permanentemente ameaçado de entrar na partilha política e econômica do Atlântico, já inaugurada em sólidas linhas pelas grandes potências mercantilistas.

Em 1756, os navios transportavam do mercado de Cacheu os primeiros 94 escravos negros. Esse carregamento custou à Companhia Geral, a importância de 6.670\$960 réis, tendo sido vendido por mais de sete contos de réis – exatamente 7.108\$920 réis, o que significa dizer que a sociedade amealhou um benefício de 437\$960 réis. Mas, é somente em 1757 – segundo ano do giro mercantil da Companhia Geral – e que se revela a "rota negra" do Estado do Grão-Pará e Maranhão, com o engrossamento do tráfico africano de mão-de-obra escrava (Dias, 1966, p. 357 - 359).

Segundo Dias (1966, p. 370), outras cidades da colônia, também, receberam escravizados e outras mercadorias da Companhia Geral. Sabe-se, por exemplo, de africanas e africanos desembarcados nos portos da Bahia e Rio de Janeiro. Da Baía do Guajará, em Belém, os comboieiros e comerciantes das minas transportavam, através do vale do Madeira, em canoas de índios remeiros, os ambicionados artigos de procedência europeia para Dourados, Mato Grosso. Avolumando o tráfico, encontravam-se os escravizados da Guiné e Angola, explorados nas minas de Vila Bela, cujo aprovisionamento em víveres, ferramentas e têxteis era feito, em grande monta, pelos caixeiros-viajantes do Madeira, via de penetração continental em boa parte organizada pela Companhia Geral⁶⁴.

⁶² Bissau, oficialmente denominada Sector Autónomo de Bissau, é um sector autónomo e a capital e maior cidade da Guiné-Bissau, localizada no estuário do rio Geba, na costa atlântica. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bissau>. Acesso em: 21.10.2024.

⁶³ Angola é um país localizado no sul do Continente Africano, o território que hoje corresponde a Angola exportou cerca de três milhões de pessoas escravizadas para o Brasil entre 1530 e 1850, quando foi oficialmente abolido o tráfico atlântico. Em Angola, a escravidão perdurou até 1878, ano em que se tornou proibida pela legislação colonial portuguesa. Mas, na prática, ali a escravidão se estendeu até 1910. Fonte: <https://museunacional.ufjf.br/dir/exposicoes/etnologia/angola-depois-da-escravidao-atlantica.html>. Acesso em 21.10.2024.

⁶⁴ Os lucros oriundos da rota do Madeira eram vultosos. Um escravo, por exemplo, que era adquirido pelos lavradores do Pará e Maranhão por 80 a 120\$000 réis – preço máximo que alcançaram no Estado – era

Durante os vinte anos de giro mercantil, que se estenderam de 1757 a 1777, os navios da empresa colonial pombalina transportaram dos chamados centros de resgate do Atlântico africano um montante de escravos que ultrapassa a casa dos vinte e cinco mil, exatamente 25.365, segundo consta de um registro que se acha guardado numa das Caixas da Capitania do Pará, do referido Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa. (Viveiros, 1993).

Os centros de resgate do ocidente africano, eram completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde⁶⁵ e Serra Leoa⁶⁶. Desses elos do tráfico atlântico é que seguiam todos os anos nos navios da Companhia Geral os milhares de escravos que formavam as levadas de mão-de-obra reclamada pelos lavradores do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Quatro, cinco, até seis viagens anuais chegaram a fazer os barcos da poderosa empresa (Dias, 1966, p. 376).

A Coroa, através do seu Conselho Ultramarino, nunca deixou de animar o tráfico da Companhia Geral. Viveiros (1993) afirma que sem a mão-de-obra escrava africana, as áreas geoeconômicas do extremo norte do Brasil estariam, fatalmente, condenadas à estagnação. Nesse contexto, Lisboa, com o claro intento de fomentar a agricultura de produtos tropicais comerciáveis das capitanias do Grão-Pará e Maranhão, isentou a Companhia Geral do pagamento de todo e qualquer direito de entrada de escravos nos portos da colônia, durante o tempo de seis anos, a contar de 5 de janeiro de 1757⁶⁷.

No entanto, em novembro de 1778, quando a Companhia Geral já havia sido extinta por D. Maria I, os poucos escravos senhoreados, foram vendidos em praça pública, conforme ordens recebidas da Junta da Administração, já às voltas com a liquidação dos fundos da sociedade. A Companhia Geral apurou em São Luís a quantia de 22.814\$098

vendido nas áreas auríferas de Mato Grosso por 200 oitavas ou 300\$000 réis, chegando algumas escravas a serem negociadas por dois arráteis de ouro ou 384\$000 réis (Dias, 1966).

⁶⁵ Cabo Verde foi um mercado a céu aberto de compra e venda de escravos, um dos mais importantes entrepostos de comércio de pessoas escravizadas. Segundo pesquisas, a Cidade Velha conhecida anteriormente por Ribeira Grande de Santiago foi a primeira região do arquipélago de Cabo Verde em que aportaram os colonizadores portugueses. Trata-se de uma região que foi passagem obrigatória, pois constituía um dos vértices do tráfico transatlântico de africanos escravizados. Fonte: <https://acervo.publico.pt/mundo/noticia/de-cabo-verde-a-angola-na-rota-da-escravatura-em-cinco-paises-1729858>. Acesso em: 21.10.2024

⁶⁶ Serra Leoa, oficialmente República da Serra Leoa, é um país da África Ocidental. É delimitado pela Guiné, a norte e nordeste, pela Libéria, a sudeste, e pelo Oceano Atlântico, a sudoeste. Em meados do século XV, os portugueses chegam à região da África ocidental, então habitada pelos *temnes*, etnia islâmica local, com os quais passaram a comercializar escravos.

Fonte: https://historialuso.arquivonacional.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5716:serra-leoa&catid=2087&Itemid=121. Acesso em: 21.10.2024

⁶⁷ A Resolução Régia de 5 de julho de 1761 prorrogou pelo tempo de 10 anos o privilégio, isentando a Companhia do pagamento dos direitos em benefício da agricultura (Dias, 1966, p. 378).

réis, resultante da venda de 287 escravos – 162 de Bissau e 125 de Cacheu – aos lavradores maranhenses, o que equivale dizer que o preço médio por peça⁶⁸ andava, então, beirando a casa dos 80\$000 réis.

Com a extinção da empresa monopolista haveria, seguramente, uma enorme retração do tráfico negreiro, grandemente repercussiva na alta geral dos preços dos escravos nos mercados consumidores do extremo-norte da colônia. Os números que se seguem ao aniquilamento da Companhia, resultante do ato político de D. Maria I, vê-se com nitidez nas palavras escritas em 4 de novembro de 1778 por Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro: "*como estes povos se degolam uns aos outros subindo os escravos a um exorbitante preço*, quando veio o segundo navio me lembrei de que a mente de Sua Majestade era a de favorecer estes povos introduzindo lhe os escravos, assim ordenei ao dito Luís Antônio vendesse os escravos como pudesse contanto que não fosse em praça" (Dias, 1966, p. 360).

Note-se que, na venda dos escravizados, os administradores da Companhia Geral eram obrigados pela Coroa a dar preferência aos lavradores. O intento da Realeza era, naturalmente, o de evitar, na medida do possível, a ação dos atravessadores. As ordens de Lisboa emanadas do Conselho Ultramarino eram, nesse sentido, insistentes (Dias, 1966, p. 380).

A Coroa, ao mesmo tempo que procurava eliminar a figura do atravessador, executava uma política grandemente favorável à baixa dos preços dos escravos, isentando a Companhia do pagamento de direitos de entrada da mercadoria humana nas capitanias do Pará e Maranhão (Dias, 1966, p. 380).

Ainda acompanhando a historiografia proposta por Dias (1966, p. 382), escravos africanos e artigos de procedência europeia eram, geralmente, negociados a prazo com os colonos. Os gêneros agrícolas comerciáveis (arroz, algodão, café, cacau etc.) constituíam as melhores formas de pagamento. Em 1777, os lavradores do Estado deviam à Companhia nada menos que 900.000\$000 réis pela compra de cativos. Nessa altura do século XVIII, os administradores de São Luís e Belém já haviam recebido dos agricultores do Pará e Maranhão a importância de 1.242.048\$526 réis, proveniente dos adiantamentos de escravizados e mercadorias, cujo saldo devedor datava dos primeiros anos do giro mercantil da sociedade. A arrecadação dessas imensas dívidas foi um dos grandes tormentos da Junta Liquidatária dos fundos, culminando com o fim da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em 1778.

⁶⁸ Após a captura, o africano, já adjetivado como escravo, recebia a denominação de "peça da Índia", passando a ter um status mercantil e não mais humano.

3.4 O algodão branco não só tornou o Maranhão preto, mas também portuário e mercantil⁶⁹

A força econômica do Maranhão, 1760-1820, promovida principalmente pela cultura do algodão, arroz e outras mercadorias associadas à atuação da Companhia Geral, ocorreu sob o comércio que integrava o Sistema Colonial, que por sua vez fazia parte do chamado Sistema Mercantilista. Esse foi um dos fatores que convergiram pelo surgimento dos Estados modernos na Europa Ocidental, contribuindo para que os mesmos estabelecessem o monopólio dos mercados e dos produtos ao garantir o total controle da exploração da compra e venda de mercadorias oriundas das colônias. Através da exploração da mão-de-obra escrava e de um comércio favorecido, transferia-se grande quantidade de riqueza para as metrópoles.

Particularmente, nessas condições, as terras maranhenses representavam para Portugal, em termos comerciais, a segurança de obter, quase sempre, um saldo favorável em seu comércio internacional. Para a Metrópole, significava o controle comercial com altos lucros. E para o Estado, o controle fiscal, garantindo a continuidade do sistema colonial (Prodanov, 1990). Para tal, formaram-se poderosas companhias comerciais constituídas a partir de privilegiadas condições, com exclusividade de transações entre as várias regiões do mundo. Esse procedimento pautava-se em uma das ideias mais caras ao pensamento mercantilista, a balança comercial que implicava a identificação entre a economia de um país e a economia de uma empresa mercantil, distinguindo-as nas suas formas de atuação no mercado (Falcon, 1989). Exemplo disso é o Alvará Régio de D. José I, dado em Lisboa a 7 de junho de 1755, que criou Companhia Geral e deu outras prerrogativas sobre o comércio em terras do Maranhão e do Grão-Pará. Fixando preços sobre a venda de cativos e controlando a entrada e saída de produtos pelos portos que estavam sob seu controle.

À Companhia, foi concedido o monopólio do abastecimento, bem como o direito exclusivo do comércio com a metrópole e da navegação, inclusive para o continente africano, e do tráfico de escravos, além de receber do poder público as instalações para seu funcionamento e dispor de privilégios de nobreza para seus acionistas (Andrés, 2006, p. 56).

⁶⁹ Este subitem extrai da locução utilizada na obra *Formação do Brasil Contemporâneo*, de Caio Prado Jr, elementos que colocam o Estado do Maranhão e Grão-Pará nas rotas navegáveis do Comércio Internacional Colonial.

Sustento que, a função da Companhia Geral não era livrar a colônia do seu profundo estado de penúria, como assim é colocado por Viveiros (1993), mas sustentar atividades Ultramarinas que, já há algum tempo, encontravam-se cambiantes nas travessias do Atlântico, cuja a principal “mercadoria” eram os africanos escravizados.

A produção maranhense encontrava, assim, condições altamente propícias para desenvolver-se e capitalizar-se adequadamente. A pequena Colônia, em cujo porto entrava um ou dois navios por ano e onde seus habitantes dependiam do trabalho de alguns índios escravos para sobreviver, conheceu excepcional prosperidade no fim da época colonial, recebendo em seu porto de cem a cento e cinquenta navios por ano, chegando a exportar valores expressivos para os mercados europeus (Viveiros, 1993, p. 65)

O que Jerônimo de Viveiros (1993) esquece de citar é que o zelo pela balança comercial originava-se do princípio fundamental da economia política defendida pelo mercantilismo, cujo foco era a circulação de mercadorias, pautando-se na exportação de produtos com altas demandas na Metrópole e a importação de outros com situação inversa nesse mercado.

Isso porque o interesse mercantil lusitano era se vincular às oportunidades de lucro advindas do rápido giro comercial praticado pela Companhia Geral, ou seja, não ficar imobilizado em capital fixo, inerente ao setor produtivo interno, que era pífio e plenamente estabelecido no comércio marítimo e no setor primário⁷⁰. É nesse contexto que as colônias do Grão-Pará e Maranhão, contribuíam com um papel decisivo, ao propiciarem altos lucros com pequena imobilização de capital, seja do Estado, seja da insipiente e incipiente classe mercantil portuguesa, que parcamente estava estabelecida ao longo do litoral. O ônus dessa expropriação recairia sobre a população colonial. Foi nessa conjuntura que a ação decisiva da empresa colonial pombalina substituiria o escravizado indígena pelo africano, conforme o Alvará Régio, de 1755, que em outras palavras, obrigaria os colonos a comprar cativos, vendidos pela Companhia Geral, conformando o seu monopólio sobre esse tipo de comercio em terras maranhenses.

A exploração sustentada pela Companhia Geral começava no tipo da mão-de-obra utilizada, pelo fato de ter sido usado o trabalho escravo que permitiria uma dupla extração econômica, à medida que era o mercador metropolitano quem vendia esse escravizado ao produtor colonial, lucrando uma primeira vez e depois comprava, a preço de monopólio,

⁷⁰ A base da economia portuguesa residia nas atividades agrícolas, comercialização de sedas, porcelanas, pedras preciosas etc. No outro extremo, excursionavam pela via marítima entre a Europa e Ásia, transportando essas mesmas mercadorias citadas, denunciando uma economia limitada e não pujante, antes da experiência colonial experimentada pela nação.

a produção encarecida por esse escravizado, revendendo-a com exclusividade ao consumidor metropolitano a preço de monopólio.

Mas vale ressaltar que o sistema econômico do Maranhão e do Grão-Pará conheceu, em alguns momentos do período colonial, razoável grau de prosperidade intermitente. Tão importante quanto os intencionados investimentos financeiros feitos pela Companhia Geral, foi a modificação no mercado mundial de produtos tropicais, provocada pela Guerra de Secessão⁷¹, nos Estados Unidos e, em seguida, pela Revolução Industrial⁷² inglesa. Os dirigentes da Companhia perceberam, desde o início, que o algodão era o produto tropical cuja procura estava crescendo com mais intensidade e que o arroz produzido nas Colônias inglesas e, principalmente, consumido no sul da Europa, não sofria restrição de nenhum pacto colonial. Os recursos da Companhia passaram, então, a ser concentrados na produção destes dois artigos (Azevedo, 2003, p. 10).

Além disso, externamente, a Guerra de Secessão, que interrompeu grande parte das exportações de algodão e de arroz das colônias inglesas norte-americanas para os mercados europeus, propiciou um crescimento da produção maranhense desses produtos – que passaram a suprir parte dos mercados perdidos pelos estados sulistas norte-americanos. Outro evento internacional importante foi a Revolução Francesa e os subsequentes transtornos provocados nas colônias produtoras de artigos tropicais da França – que também exerceram favoráveis impactos sobre a demanda de produtos disponíveis na província maranhense. Por último, e na esteira das guerras napoleônicas, ocorreu a desarticulação do vasto império espanhol da América – neste último caso, com repercussões de menor monta sobre a demanda de produtos da Província.

Quando os conflitos internacionais foram superados e o comércio normalizado

⁷¹ “Iniciada em 1861, a Guerra Civil Americana, também conhecida como Guerra de Secessão, foi um conflito entre as regiões Norte e Sul dos Estados Unidos e que resultou em mais de 600 mil mortos. A principal razão para o desentendimento entre ambas as regiões foi a discordância sobre a abolição da escravidão.”

Fonte:

<https://www.fflch.usp.br/138881#:~:text=Iniciada%20em%201861%2C%20a%20Guerra,sobre%20a%20aboli%C3%A7%C3%A3o%20da%20escravid%C3%A3o>. Acesso em: 23.10.2024.

⁷² “A Revolução Industrial foi a transição para novos processos de produção, na Grã-Bretanha, na Europa continental e nos Estados Unidos, a partir de 1760 até algum momento entre 1820 e 1840. Essa transição incluiu a passagem de métodos de produção manual para a produção mecânica, novos processos de fabricação de produtos químicos e metalúrgicos, o uso de energia a vapor e hidráulica, o desenvolvimento de máquinas-ferramentas e a ascensão do sistema fabril mecanizado. Além do aumento da produção, houve também, nesse período, um crescimento populacional sem precedentes. A indústria têxtil foi dominante na Revolução Industrial, em termos de geração de emprego, valor da produção e volume de capital, além de também ter sido a primeira a usar os novos métodos e técnicas”. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Revolu%C3%A7%C3%A3o_Industrial. Acesso em: 23.10.2024.

nas colônias norte-americanas, o ciclo da expansão da cultura do algodão, praticamente se encerra com a perda dos mercados externos para esse produto, mas deixou um breve legado para economia maranhense: a implantação, no último quartel do século XIX, de uma incipiente indústria têxtil, surgida em grande parte da necessidade da utilização do excedente da produção de algodão que havia perdido a possibilidade de exportação.

Contudo, também foi breve a permanência dessa atividade industrial em terras maranhenses. Segundo Viveiros (1993, p.102), a baixa produtividade agrícola, as grandes distâncias dos mercados e a ausência de uma adequada mentalidade empresarial, manifestada principalmente na não renovação de equipamentos da indústria, são fatores apontados como causadores da curta duração dessa atividade no Maranhão.

3.5 Os Ciclos Produtivos do Maranhão e Grão-Pará e as Constantes Percepções de Decadência Econômica

A perspectiva econômica do estado do Maranhão remonta, e sempre parece inspirar uma experiência desalentadora onde tudo “morre”, “não dá certo”, “arruína-se aos pedaços”. Sobre essa óptica, seria uma forma inquietante de perceber a realidade local em suas várias dimensões, o que é, em certos aspectos, uma marcante característica maranhense. Como bem dizia o Jornal da Lavoura de 15 de julho de 1876:

Tudo definha! Tudo esmorece! Tudo cahe aos pedaços!...Por que casos de fortuna acontece que esteja em dissolução esta bela província, quando por todas as manifestações do espírito por suas empresas, até mesmo por suas corajosas tentativas de melhoramento e progresso nos diversos ramos de actividade humana é ela das primeiras d'entre as mais cultas e adeantadas províncias do Império!? De onde vem? (Jornal da Lavoura, 15 de julho de 1876).

Quando fazemos uma análise econômica que tornou possível pensar o Maranhão como realidade histórica, sobretudo aquelas posições escritas entre o início e meados do século XVIII, deparamo-nos com um número considerável de autores que em suas produções fazem verter um sentimento de escassez, de extrema necessidade, de incapacidade dos colonos em constituir melhores condições de vida nas fronteiras da Província do Maranhão.

Como destaca Manoel Barros Martins, a temática decadência aparece na produção intelectual sobre o Maranhão constituindo-se numa constante, compondo o etos da produção literária, econômica, política e científica que informou e continua informando, de maneira crítica ou acrítica, as mais distintas narrativas locais (Martins, 2016, p.123).

O discurso da decadência ao qual me refiro, institui-se, segundo os estudos de Alfredo Wagner (Almeida, 2008), como centro de análises e reflexões de estudos produzidos nas primeiras décadas do século XIX, por autores afiliadas ao núcleo de legitimação intelectual ao nível regional, como Raimundo José de Sousa Gaios, Garcia de Abranches, Manuel Antônio Xavier, Francisco de Paula Ribeiro, Antônio Bernardino Pereira do Lago, dentre outros, quando enviesadamente se empenhavam na esquadrinha da vida econômica e social da Província.

Para esses autores, a partir de meados do século XVIII, sob o governo de Joaquim de Melo e Póvoas, o Maranhão teria experimentado uma conjuntura de efetivo progresso material ou de grande prosperidade econômica ocasionada pela atuação “progressista” da Companhia Geral. Segundo essa interpretação, a criação da Companhia, instituindo uma política de fomento da lavoura maranhense, sobretudo privilegiando a cultura do algodão e, posteriormente, do arroz, proporcionou um período de pujança econômica, nunca antes experimentado.

Segundo Almeida (2008), as percepções de Raimundo Gaios, considerado um dos principais estudiosos desse momento da conjuntura maranhense, distingue-se de outras anteriores sobre a vida econômica maranhense, como as de Bernardo Pereira de Berredo, por afirmar “um objeto peculiar”, fixar “uma data considerada essencial”, grafando assim o que chama de “clivagem” (Almeida, 2008, p. 41) que marcará o pensamento erudito. Para ele, isso fica claramente expresso quando Gaios mobiliza os escritos de Berredo para demarcar um momento ou um “princípio da prosperidade” maranhense, como expressa o fragmento:

He certo que nos annaes do Maranhão, sabiamente compilados por Bernardo Pereira de Berredo, que veio governar este Estado no anno de 1718, se podia achar tudo que era capaz de formar a instrução dos curiosos, tocante ao principio deste estabelecimento, sua independência, e geografia local; porem nenhuma memória se acha nelle que decida sobre objectos agricolticos da capitania, pois que do estabelecimento da companhia geral do comércio em 1756, data o principio de sua prosperidade, na criação da riqueza territorial. (Gaios Apud Almeida, 2008, p. 41)

Fica óbvio que a dita separação (clivagem), a partir da leitura de Gaios, que instaurou as bases dos *princípios de prosperidade* (Almeida, 2008, p. 41), estabelece uma separação narrativa entre dois períodos antitéticos: um Maranhão onde reinava a miséria, a “antiga barbaridade”, como dizem suas palavras, e um outro posterior, permeado pela riqueza e pela opulência econômica. Numa demonstração do quanto o Maranhão tornara-se visível após as medidas tomadas como benfeitorias da Companhia, Gaios metaforizava

a grandiosidade econômica recém-surgida:

Qual outra foeniz renascida das cinzas, o Maranhão levanta sua altiva cabeça para emparelhar com as províncias mais opulentas do Brasil. Apenas saído da gentildade, elle não conhecia nem commercio, nem agricultura: os portos se achavão sem comunicação, os poucos effeitos da sua produção empataados; a cidade sem edificios; os moradores dispersos, e finalmente reputado como inútil este fértil torrão. (Gaiosio Apud Almeida, 2008, p. 43).

O que nos é pertinente observar é que esse ponto de vista e de outros semelhantes como o de Garcia de Abranches, que caracterizava esse momento da história maranhense como de “*fortuna*” ou “*aurora da prodigiosa opulência e engrandecimento da província*”, fixou-se como a interpretação essencial da economia maranhense, instituindo-se como um padrão dominante de explicação da realidade (Abranches Apud Almeida, 2008, p.42). Para Barros, as representações produzidas pelos intelectuais regionais acerca da realidade maranhense, a partir do início do século XIX, conformam-se a duas imagens fundantes dos discursos correspondentes:

“A um período de prosperidade sobreviria indubitavelmente um período de decadência avassaladora, que deveria ser combatido por todos os espíritos lúcidos com vistas ao retorno, no porvir, a uma nova Idade do Ouro, da regeneração, dimensionada pelo influxo do exemplo da antecedente”. Estendendo sua reflexão, Barros nos diz que tal perspectiva define um estado de decadência como sendo percebido, “aos olhos de quem o sente e emite seu juízo, do ângulo geralmente estreito da idealização de um passado mítico que deve ser imitado para produzir um futuro destituído de possíveis ocorrências traumáticas” (Gaiosio Apud Almeida, 2008, p. 42).

A economia maranhense ganhava, a partir desse discurso, dimensões extraterritoriais ancoradas em dois produtos para exportação: o algodão, cuja cultura principiara-se em 1760 e, posteriormente, o arroz, introduzido cinco anos depois, sendo os principais gêneros de exportação:

“Tenho concluído a exposição das que são relativas a esta capitania. Desta forma mostrar quais são as que formam a sua principal exportação, e riqueza, e dessa análise se verá igualmente o prodigioso aumento que tem tido os dois gêneros mais importantes da lavoura do paiz, isto lhe é arroz, e o algodão” (Gaiosio, 1970, p. 226).

As posições sustentadas por Gaiosio (1970) são próprias de uma forma de interpretar a realidade maranhense instituída no início do século XIX. Na análise de Almeida (2008), essas interpretações partindo dos chamados “prógonos” ou “clássicos”, instituíram um “padrão de explicação” confirmado de maneira quase unânime pelos

intérpretes posteriores. Tais intérpretes teriam adotado os mesmos pressupostos, as mesmas modalidades de percepção do objeto mantendo uma “periodização ortodoxa” ou um “pensamento de escola”, preservando as incongruências e intenções políticas que, escapando do domínio puramente científico, subordinam-se às versões oficiais fixadas pelas elites. Desse modo, “o Maranhão é representado como se fosse uma eterna tendência. Sugere um vir a ser permanente. É representado como não sendo. Entretanto, já foi e deverá ser. O presente é indubitavelmente uma expressão do declínio” (Almeida, 2008, p. 58).

Segundo Almeida (2008), é possível perceber essa constante construção social, durante todo o Império nas falas dos administradores provinciais. Em vários documentos mobilizados, ele sugere que falar de decadência e crise, mesmo em condições relativamente “prósperas”, onde os índices econômicos mostravam-se mais animadores, torna-se uma condição *sine qua non* para se referir ao Maranhão. Reclamava-se com bastante frequência da escassez de mão-de-obra, de terras férteis para a lavoura e de capitais e recursos como consequência direta de acontecimentos que teriam impactado a vida econômica e social da província como, por exemplo, a Balaiada e as constantes oscilações no preço do algodão. Na verdade, o que se observa é a tentativa de dar legitimidade ao discurso da decadência através da culpabilização de alguns aspectos da conjuntura social.

Essas posições, defendidas a partir de uma visão oficial, bem como o sentimento de irreversível escassez que o sustenta, construiu o imaginário econômico maranhense com tanta força que chegou a orientar até mesmo as produções intelectuais que, em boa parte do século XX, tentaram explicar o Maranhão. Sobre essa questão, Borralho (2000) afirma que:

Em contraposição à decadência da lavoura aparece a já referida “idade de ouro”, que se relaciona ao estabelecimento do Estado do Grão-Pará e Maranhão, em 7 de junho de 1755. O passado idealizado representa para os administradores provinciais uma perspectiva de futuro desejado. Ou seja, os mesmos autores que narram sobre a “decadência”, são os mesmos que inventariam a “idade de ouro”. Então, a partir de uma certa ótica: “decadência” e “idade de ouro” passam a ser símbolos contrários de uma mesma ordem, igualmente mitos. São os mesmos “clássicos” da economia local que propalam o período do Marquês de Pombal e Mello e Póvoas como símbolo da prosperidade que criaram inteligibilidade para a “decadência” (Borralho, 2000, p. 59).

Analisando os escritos da versão oficial sobre a situação econômica do Maranhão, entende-se que esta, durante o século XIX, apoiou-se na agroexportação de basicamente três produtos: o algodão, o arroz e o açúcar. Há um quase consenso entre os autores que

avaliaram a situação do estado ao longo desse período em afirmar que a atividade exportadora teve sua fase áurea no final do século XVIII até início do século XIX, especialmente até o fim das guerras de independência dos Estados Unidos, quando havia uma forte demanda internacional por esses produtos.

Gomes (1981, p. 18), afirma que a economia maranhense experimentou um verdadeiro “boom”, não obstante, até 1808, sofrer o atravessamento comercial português. Imbuído da concepção que deu ênfase positiva ao fomento da Companhia Geral afirma expressivamente que: “A expansão econômica do período 1756-1820, que evidenciava a viabilidade de desenvolver-se uma economia no trópico úmido, fez-se a taxas de crescimento *realmente espetaculares* e possibilitadas pelo ingresso da massa de trabalhadores escravos, cuja força de trabalho era intensivamente explorada, pela ampla disponibilidade de terra acessível, graças à navegabilidade dos grandes rios convergentes ao porto da capital”. Referendando esse ponto de vista tradicional, no qual a Companhia Geral desenvolveu as vias de escoamento da economia, Viveiros (1993), em História do Comércio do Maranhão, afirma que:

A Companhia transformou a nossa penúria em fartura foi a Companhia que desenvolveu as fontes da economia maranhense, ... transformou a nossa penúria em fartura, a nossa pobreza em riqueza” e que “deve-lhe o Maranhão o surto de progresso que desfrutou nos últimos quarenta anos do período colonial e que todos os historiadores consideram notável (Viveiros, 1993, p. 74).

Além disso, por maior que fosse a riqueza gerada pelo algodão, seu objetivo final era a acumulação mercantil para a Metrópole, não para o Maranhão e Grão-Pará. Mais do que isso, os maus investimentos oriundos dessa acumulação tornavam insustentável sua reprodução, comprometendo o crescimento econômico da colônia. Também, pela própria condição de ser uma unidade produtiva de um sistema cujo poder de acumulação e de investimento estavam fora da área produtora e não permitia que se estabelecesse um processo de desenvolvimento fora de seus domínios.

4 DE PONTAS À PORTOS: expansão do Complexo Portuário de São Luís, disputas e consequências locais

Diversos portos no Brasil, e no resto do mundo, surgiram a partir de estratégias das investidas coloniais e ou das ações do Estado na busca pela dinâmica econômica local e pela ocupação espacial. Estes são fatores importantes no que tange a ocupação demográfica, da exploração de atividades econômicas, configurarem – juntamente com os fortes – a função de proteção dos territórios recém “conquistados”. Além disso, tiveram participação no processo de interiorização das atividades, concorreram para a consolidação política dos territórios ao longo do tempo, intensificaram as atividades nas cidades (comércio, trocas, serviços, desembarque de cargas vivas – animais e pessoas) e rurais (agropecuária). Nesse contexto, os portos não são entendidos apenas como pontos para transbordo e movimentação de mercadorias, mas componentes da formação econômica e social das capitais e cidades do interior do país.

No Maranhão, a atividade portuária se manteve restrita durante boa parte do século XX, passando a tomar grande impulso a partir de meados da década de 1960, no período em que o país passou por uma ditadura. Os planos de desenvolvimento econômico ditatoriais implicavam na integração da Amazônia brasileira à lógica econômica nacional e internacional o que exigia a expansão e dinamização, dentre outros fatores, da atividade portuária.

O escoamento, a circulação de bens, as infraestruturas e a qualificação (ou desqualificação) humana da mão de obra influenciam na organização do espaço social, bem como na competitividade e nos níveis de interferência territorial que tal infraestrutura de embarque pode provocar. Lembramos de Hirschman (1958) que descreveu o processo de polarização, por meio da qual as regiões mais desenvolvidas atraem capital trabalho e investimentos das regiões mais atrasadas. Assim, é fundamental que o Estado crie programas de desenvolvimento regional para tentar dinamizar áreas subdesenvolvidas. Portos de regiões polarizadas, tanto pela questão econômica, como pelas disputas, são intencionalmente escolhidos pelo investimento privado para movimentar melhores condições infraestruturais e de acessibilidade e ainda possuem maior proximidade geográfica com os principais mercados consumidores internacionais.

Em seguida, será apresentada as descrições dos portos do CPSL, voltados para a atividade de exportação.

4.1 O Porto do Itaqui

O Porto do Itaqui localiza-se à margem leste da Baía de São Marcos, ao sul da Ponta da Madeira⁷³, limitado à frente pela Ilha de Guarapirá (Marinha do Brasil, f. 02). Teve suas obras iniciadas em 1960, sob a gestão do Departamento Nacional de Portos Rios e Canais (DNPRC) e, em 1963, transformou-se em autarquia, com a denominação Departamentos de Portos e Vias Navegáveis (DVPN), que prosseguiu com as obras de construção do terminal. Em 28 de Dezembro de 1973, foi criada a Companhia das Docas do Maranhão (Codomar), para administrar as novas instalações de um cais de 637 m de extensão, entregue ao tráfego em 4 de julho de 1974. Finalmente, através do Convênio de Delegação entre União e o Estado do Maranhão, com a intervenção da Codomar, em 30 de novembro de 2000, foi criada a Emap, para administrar e explorar o Porto de Itaqui, o cais de São José de Ribamar e os Terminais de Ferryboat⁷⁴, da Ponta da Espera e do Cujupe⁷⁵.

Atualmente, o Porto do Itaqui dispõe de sete berços em operação, e um em construção⁷⁶, que somados, totalizam aproximadamente 1.936 m de cais acostável, o qual é composto de dois trechos de canais contínuos de multiuso e um berço exclusivo para graneis líquidos. Os berços, 100, 101, 102 e 103 possuem aproximadamente 1.036 m de extensão e constituem o primeiro trecho de cais contínuo. Os berços 104 e 105 somam 480 m de extensão e foram o segundo trecho de canal contínuo. O berço 106 constitui uma estrutura dedicada a graneis líquidos. Segundo informações do Plano Mestre do Porto do Itaqui (Emap, 2019), o berço 107 encontra-se desativado, sem manobras na sua área, inviabilizado após a construção do berço 108.

⁷³ Lembramos que o nome **Ponta da Madeira**, dar-se-á em decorrência do acidente geográfico que se estende até o mar na região do Itaqui-Bacanga. E não do porto ali instalado, desde os anos de 1986. Percebe-se a que chegada da, então, Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) a São Luís, provocou até a privatização dos nomes dos locais históricos. Hoje, o nome **Ponta da Madeira**, para a maioria das pessoas é sinônimo do Porto e não de uma formação natural.

⁷⁴ Terminal de Passageiros administrado pela Emap, está localizado no acidente geográfico da Ponta da Madeira.

⁷⁵ Terminal de Passageiros administrado pela Emap, está localizado no Igarapé do Cujupe, na cidade de Alcântara.

⁷⁶ As obras do Berço 98 do Porto do Itaqui, foram iniciadas no dia 24 de julho de 2024. Com investimentos de R\$ 289 milhões, o novo berço está previsto para ter profundidade de até 18 metros e dimensão de 320 m X 420 m, o que permitiria a atracação de navios de grande porte. Fonte: <https://www.ma.gov.br/noticias/porto-do-itaqui-inicia-construcao-do-berco-98-e-da-novo-impulso-a-economia-maranhense#:~:text=Com%20investimento%20de%20R%24%20289,20%25%20o%20seu%20faturamen to%20anual>. Acesso em: 06.11.2024.

O acesso ferroviário ao porto é realizado principalmente pela EFC, unindo a região do antigo PGC, no sudoeste do Pará, ao porto do Itaqui e ao TMPM. Da mesma forma, os trilhos da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), também conhecida como Transnordestina (CFN), chegam ao Itaqui interligando o porto a boa parte da Macrorregião Nordeste do Brasil. No entanto, a linha operada pela CFN possui bitola estreita, é antiga e encontra-se deteriorada, o que significa uma baixa capacidade de transporte.

4.2 O Porto do Itaqui x Terminal Marítimo da Ponta da Madeira

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM) está localizado à margem leste da Baía de São Marcos, na Ilha de São Luís. Foi construído em 1986, como parte dos desdobramentos do PGC no Estado do Maranhão. Sua estrutura de estocagem é composta por quatro berços de atracação de navios de grande porte, tendo o minério de ferro e minério de manganês entre os principais tipos de carga movimentados na sua área.

Segundo Lima Neto (2005, p. 281), o Maranhão inteiro, povo e autoridade, se mobilizou no sentido que fosse implantado em São Luís, no litoral leste da Baía de São Marcos, nas proximidades do Porto do Itaqui, o Terminal de Minérios que a Amazônia Mineração (AMZA) S.A, pretendia construir, para exportar minério de ferro e manganês da Província Mineral de Carajás, localizada a Sudoeste do Estado do Pará.

Vale lembrar que à época da “descoberta” de Carajás como província mineral, as reservas estavam estimadas em 18 bilhões de toneladas de minério de alto teor de ferro, com média de 66,08% de Fe; 60 milhões de toneladas de manganês, com teor médio de 43% de Mg; 40 milhões de toneladas de bauxita, com teor médio de 45% de AL₂O₃ e 2,0% de SiO₂; 124 milhões de toneladas de níquel, com teor médio de 1,7% de Ni; um bilhão de toneladas de cobre, com teor médio na ordem de 0,5% a 1,0% de Cu e mais outros minerais nobres, inclusive uma indeterminada, ou sonogada, quantidade de ouro.

O Terminal construído, pela então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), em sua primeira etapa na Ponta da Madeira, teve condições de receber navios de até 380.00 TDW⁷⁷ e encontra-se erguido sobre condições de batimetria de até 23 metros. O investimento global para essa primeira fase do projeto foi de US\$ 3,8 bilhões de dólares.

⁷⁷ Tonelagem em deadweight ou Toneladas em Peso Morto.

No início da década de 1990, a CVRD exportou pelo píer da Ponta da Madeira, algo em torno de 39 milhões de toneladas de minério/ano (Lima Neto, 2005, p. 282).

Ainda sobre os desdobramentos da construção do TMPM, a CVRD conseguiu aprovar mais cedo do que se esperava na Empresa de Portos do Brasil (Portobras), um projeto para o seu terminal nas vizinhanças da Ponta da Madeira, na Baía de São Marcos. Segundo Lima Neto (2005, p. 283), a nova construção não causaria qualquer interferência no regime de correntes⁷⁸ que atravessavam junto ao cais do Porto do Itaqui. No entanto, após o início das obras, foi observado que o píer a ser construído sofreu um deslocamento significativo para o sul, se colocando exatamente em frente à extremidade da Ponta da Madeira, essa constatação surgiu porque:

Conhecíamos bem o lugar porque, junto como ex-Prefeito de São Luís, o engenheiro Haroldo Tavares⁷⁹, idealizamos uma encravada na Ponta da Madeira, uma rampa para atender ferryboats, adquiridos pelo governo José Sarney, que haviam começado a trafegar na Baía de São Marcos, ligando a capital com o Terminal de Itauna, em uma rampa cujo local, escolhemos, projetamos e construímos no outro lado da Baía, em Alcântara (Lima Neto, 2005, p. 284).

Note-se, que essa situação explicita uma disputa em torno das melhores localizações da Baía, entre a Codomar e a CVRD, o que de certa maneira resultou em um deslocamento de um serviço ofertado à população em geral, principalmente àquelas que necessitam se deslocar até a Baixada Maranhense e parte do Estado do Pará, via ferryboat. Dessa disputa, entre infraestruturas de exportação, resultaram em deslocamentos de plataformas, serviços e atividades econômicas não portuárias para outros locais distantes da zona litorânea, com maior índice de piscosidade.

Em consecução a essa disputa, a CVRD operacionalizou o desenho do seu novo píer com dois enrocamentos de proteção, um ao norte e outro a sul, com o objetivo de amenizar as fortes correntes, nas bacias de evolução e atracação, o que constituía uma ameaça para as operações no Itaqui, segundo a Codomar, naquele ano de 1980, o porto movimentou algo em torno de um milhão de toneladas e o TMPM deveria iniciar as suas operações com uma expectativa de 30 milhões de toneladas (Lima Neto, 2005, p. 285). Em números, o investimento previsto pelo PGC chegava a quatro bilhões de dólares, mais

⁷⁸ Nas áreas entre o Porto do Itaqui e a Ilha de Guarapirá, e entre o Porto do Itaqui e a Ponta da Madeira, as velocidades significativas de correntes ocorrem na vazante. Nessas áreas, no início da enchente, as velocidades chegam a atingir valores superiores, a 1,0 m/s, caem, porém, para valores muito baixos, da ordem de 0,2m/s quando se estabelece a plena enchente. Fonte: Terminal de Minério da AMZA S.A – Modelo Reduzido, Escala 1:170 - Nota Técnica, nº 12, dezembro de 1980.

⁷⁹ Haroldo Olympio Lisboa Tavares, foi Prefeito de São Luís de 1971 a 1975. Fonte: https://issuu.com/leovaz/docs/maranhay_-_antologia_ludovicense_gera_o_30/s/11856089. Acesso em: 06.11.2024.

da metade aplicado no Maranhão, a ainda aconteceu em função do local onde seria construído o Terminal, suas profundidades, canal de acesso, dragagem etc. Toda essa preocupação encontrava justificativa no planejamento da Codomar de construir um berço petroleiro entre o berço 103 e a Ponta da Madeira, com o intuito de converter São Luís em um entreposto de derivados de petróleo, com condições de atender as macrorregiões Norte e o Nordeste do país, mas também nas possibilidades de negócios que seriam perdidas com o início das atividades no Porto da CVRD, as exportações seriam todas “dragadas” para o terminal de minério, que seria mais moderno, mais abrigado das condições de corrente e acima de tudo, contaria com um ferrovia própria com extensão que cortaria dois estados ao longo da sua trajetória, isso sem dúvida, fez com que os planejadores da Codomar, sentisse o peso dos investimentos internacionais que se avizinhavam das condições de operação do Porto do Itaqui.

Imagem 01: Passageiros do ferry-boat, observando atônitos um navio em direção ao CPSL



Fonte: Autor, 2024.

A Nota Técnica nº 20 denominada: Terminal de Minério da CVRD – Modelo Reduzido – Escala: 1:170, de setembro de 1981 (Brasil, 1981), acalmou, momentaneamente, os ânimos na Codomar, ao destacar que as construções na região

triangular Itaqui – Guarapirã⁸⁰ – Ponta da Madeira, não afetaria de maneira significativa a capacidade de transporte das correntes, principalmente na vazante. Portanto, manteria as condições de operação no Porto do Itaqui.

No entanto, no início de maio de 1983, a Diretoria Técnica da Codomar encaminhou para a CVRD, Portobras e Centro Tecnológico de Hidráulica (CTH) um relatório chamado: Análise das Batimétricas na Extremidade Norte do Porto do Itaqui, apresentando considerações a respeito do assoreamento que vinha ocorrendo no Berço 103, à época o berço mais atuante do Porto, após a implantação de molhes no Terminal da Ponta da Madeira.

Lima Neto (2005, p. 321) lembra que as obra dos espigões do TMPM foram iniciadas em meados de 1980 (e foram concluídas na forma do projeto que se desenhara em 1983). No entanto, os impactos nas atividades do Porto do Itaqui só foram percebidas em 1982, quando os espigões avançaram por volta de 15 metros além da batimétrica. Mais uma vez, as estruturas da CVRD e da Codomar estavam em plena disputa em torno dos espaços da natureza, mais precisamente a Baía de São Marcos. Nesse contexto, as “guerras” de narrativas de Notas Técnicas ocorreram em consecução de projeções futuras para os dois lados. Esses choques de posições, arguições, medidas batimétricas não só consideram as condições sociais e econômicas que se servem da importância da nossa zona litorânea.

Em fevereiro de 1985, em relatório do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), com o título: Análise de Campo de Correntes do Porto do Itaqui – MA, foram analisadas as obras do TMPM, concluindo que os “espigões ocasionaram uma redução nos valores da velocidade na área do Itaqui, para situações de marés enchentes e vazantes, em ocasiões de sizígia e quadratura”, em outras palavras, foi constatado que houve um decréscimo de correntes de vazante e a formação de grandes remansos nas marés enchentes (Brasil, INPH, nº 48/85). É pertinente lembrar que a Nota Técnica nº 24, de maio de 1983 (Brasil, 1983), já apontava a inexistência de assoreamento histórico no Porto do Itaqui. Esse fenômeno teve início com em 1981, com a construção dos molhes do TMPM, pertencente à CVRD.

⁸⁰ Vale destacar que através da publicação da Consulta Pública nº 01/ 2024, por meio de Minuta de Edital de Chamamento Público para Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), a Emap busca identificar interessados na Elaboração de Estudos / Projetos Técnicos e de Viabilidade para Construção e Exploração, em Caráter Preferencial, de Berço(s) Público(s) na Ilha de Guarapirã, localizada no Porto do Itaqui, destinados exclusivamente para movimentação de granéis líquidos. (Emap, 2024, p.01).

Em março de 1985, a CVRD lançou o Plano Diretor da Ponta da Madeira (PDPM), também conhecido como: Master Plan for The Port of Ponta da Madeira – São Luís – MA, Brasil (1985), confeccionado pela Internacional Engenharia S.A (IESA) e a Soros Consulting Engineers, de Nova Iorque (Lima Neto, 2005, p.403), que tratava da expansão das instalações portuárias do TMPM, a fim de receber os produtos que serão exportados da região durante os próximos anos. Dentre as descrições do material incluíam-se a construção de berços de navios, áreas de armazenamento, equipamentos e sistemas de manuseio de cargas, com previsão para localização de futuras instalações industriais etc. Além disso, o referido Plano Diretor destacava a exportação de minério de ferro, manganês, ferroligas, cobre metálico, carvão, coque, cereais, madeira serrada-toras, celulose, rochas fosfáticas, fertilizantes e produtos siderúrgicos.

O PDPM trouxe mais um problema para as projeções futuras de Porto do Itaqui: em decorrências do constante movimento de marés e da grande quantidade de material sedimentado na Baía de São Marcos, sustentou-se a necessidade de intensiva dragagem. Por outro lado, Lima Neto (2005, p. 405) destaca que:

Pelo que foi escrito, podemos avaliar os cuidados da CVRD quanto ao problema de assoreamento no Complexo Portuário que projetaram, entretanto, ela não demonstrava a mesma preocupação com o Porto do Itaqui, quando desenhou e construiu os molhes de proteção do TMPM, que desviaram a rebaixaram as correntes junto ao cais da Codomar. Diziam sempre que tudo estava bem e que os engenheiros da Codomar estavam exagerando os seus temores.

Dito isto, as preocupações da Codomar residiam no fato de que o PDPM saísse conforme o planejado, as pretensões de expansão do Porto do Itaqui estariam ameaçadas pela grandiosidade do planejamento da CVRD. A Codomar nutria, em 1985, um projeto ao sul da Ponta da Madeira, cujo objetivo era construir um berço petroleiro para atender o Norte e o Nordeste do Brasil. Como medida imediata, se preocupou e pensou nas soluções possíveis para ocupar rapidamente o espaço entre a extremidade norte do Berço 103 do Itaqui e o molhe do Sul do TMPM, área privilegiada, profunda, abrigada, oferecendo condições portuárias particulares (Lima Neto, 2005, p. 408). Sabia-se que a CVRD não teria condições de extrair minério de ferro para movimentar um novo píer em, pelo menos, de dez a quinze anos. Então, foi aventada a possibilidade de projetar um píer para o Ilha de Guarapirá.

O desenho original do Píer Petroleiro do Porto do Itaqui foi concebido pela Diretoria Técnica da Codomar (Lima Neto, 2005, p. 410) e consistiria em 600 metros, no prolongamento do Berço 103, para o norte, fazendo uma pequena inflexão para oeste, criando dois berços de 300 metros, cada um com uma profundidade variando entre 14 e 18 metros. O que esses dados não nos informam é que esse projeto afetava não somente o porto concorrente do TPM, mas todas as atividades e considerações logísticas das atividades de pesca, além de provocarem o deslocamento de moradores de comunidades localizadas aos arredores da Baía de São Marcos. É importante dizer que, no livro História do Porto do Itaqui (Lima Neto, 2005), as preocupações expressas pelo autor só se deram acerca do expediente técnico das atividades portuárias, as formas sociais daquela região são quase que completamente ignoradas. Dito isto, prosseguimos com essa disputa institucional e o acionamento das redes de relações desses administradores de negócios no estado do Maranhão. Observe:

O maranhense José Sarney, ocupou a Presidência da República e o Ministro dos Transportes, era outro político da terra, José Reinaldo Tavares. Ambos sabiam da necessidade de investir no Itaqui, sempre se mostraram entusiasmados com as possibilidades do nosso porto e desejosos de vê-lo ampliado, ocupando uma dimensão bem mais significativa, tanto fisicamente como no cenário portuário nacional, **pois acreditavam, como a maioria esmagadora dos maranhenses, que o Itaqui um dia se transformaria na mola mestra, propulsora do desenvolvimento do Maranhão**. Infelizmente as coisas não aconteceram como a gente esperava, nem as mais simples. O que parecia resolvido com a Serveng-Civisan, tendo ganho a concorrência, realizada em Brasília, para construir o Píer Petroleiro do Itaqui, sofreu uma freada inadmissível. O Superintendente da área portuária (TPM), da CVRD, em São Luís, encaminhou uma carta à Capitania dos Portos do Estado do Maranhão, solicitando que as obras do píer fossem embargadas, considerando que elas poderiam causar graves problemas à estabilidade dos navios atracados no Terminal da Ponta da Madeira, aumentando os esforços nos cabos de amarração, que poderiam não resistir, com riscos de graves acidentes e grandes prejuízos (Lima Neto, 2005, p. 411-412, grifo meu).

Diferentemente do que afirma Lima Neto (2005), a “maioria esmagadora dos maranhenses” não estava feliz com o tal desenvolvimento econômico trazido pelo Porto do Itaqui. Em artigo, de sua autoria, intitulado de: “Industrializar é Preciso”, publicado em 1988, no extinto Jornal, O Estado do Maranhão, ele mesmo denomina as pessoas que resistem a essa ideia de desenvolvimento como “oráculos de apocalipse”, ao afirmar que reclamantes levantaram a hipótese de que “os peixes, camarões e caranguejos, seriam envenenados e dizimados pela poluição da indústria de alumínio e poeira de ferro processado na área do Projeto Carajás” (Lima Neto, 2005, p. 472). Voltaremos a falar sobre esse assunto, adotando uma perspectiva mais analítica do ponto de vista sociológico.

Retomando às disputas institucionais entre Codomar (Porto do Itaqui) e CVRD (Terminal Marítimo da Ponta da Madeira), em 1987, após sucessivas contendas técnicas e documentais, a Codomar concluiu o primeiro projeto do Píer Petroleiro, tendo a sua licitação ocorrida no mesmo ano. Em 1988, a empresa Serveng-Civilsan saiu vencedora da concorrência, no entanto, como já citado anteriormente, as obras foram retardadas por intervenção do Superintendente da CVRD no Maranhão. Mais uma vez, a Codomar aciona as afiliações políticas em Brasília, a saber:

Percebendo que essa manobra da Vale poderia ser fatal para as suas pretensões, a Codomar tratou de estabelecer, em conjunto com o INPH, novas alternativas de projeto para o píer petroleiro, em busca de uma solução rápida para o problema. Pensávamos que a saída de José Sarney da Presidência da República (1990), seria o fim do sonho de ampliar o Itaqui. Além disso, a Vale que, nitidamente, não simpatizava com nosso projeto de píer, assentado em uma área que ela sonhava um dia a vir a ser apossar (Lima Neto, 2005, p. 423).

Sobre isso, a Codomar desejava ampliar os seus números de movimentação com o objetivo de viabilizar o Itaqui como um dos maiores terminais do Norte/Nordeste do país. E adotava todos os meios necessários para retardar as obras no Porto da CVRD. Dentre eles estão:

Enquanto o CTH, **espertamente**, alegava falta de tempo para estudar no Modelo Reduzido da CVRD, o problema da influência do píer no esforço de tração dos cabos de amarração dos navios atracados no TMP, a Codomar, em parceria com o INPH, imaginava, inúmeros outros projetos, relocando o píer para novas posições, mais distantes do molhe protetor do TPM (Lima Neto, 2005, p. 424, grifo meu).

Apesar das investidas políticas da Codomar contra CVRD, a Nota Técnica nº 1, de novembro de 1988, do Centro Tecnológico de Hidráulica – Itaqui – MA – Estudo de Expansão ao Norte/Portobras, enquadrou o píer petroleiro em estudos que exigiam a diminuição do cais de 600 para 480 metros, para poder encaixar em sua extremidade norte. Todas essas especificações foram enviadas para o CTH, para avaliações técnicas, em modelo reduzido (Lima Neto, 2005, p. 425). Em vista disso, o projeto foi postergado pela Codomar, principalmente porque José Sarney foi forçado a negociar e renunciar um ano de mandato. Além disso, Lima Neto (2005, p. 440-441) destaca que a CVRD jamais pensou em ter o Maranhão como parceiro, nem o Pará, nem ninguém, sua diretoria só enxergava cifras e lucros para engordar seus acionistas e nada mais.

Após sucessivos anos de disputa com a CVRD, o Píer Petroleiro do Porto do Itaqui foi concluído em maio de 1999, com 420m de extensão e dois berços de atracação, um

externo e outro interno, com capacidade para atracar navios de até 150.000 DWT⁸¹, entrando definitivamente em operação em 03 de setembro de 1999 (Emap, 2001, p. 26). A projeção de 1988 era que, com a conclusão da FNS, todos os derivados do petróleo que abasteceriam o centro do país, até Brasília e Goiânia, mais a região de influência da EFC, transitariam por Itaqui. Por fim, já existia naquela época, um desejo de construção de uma possível refinaria:

Se a Refinaria, realmente, vier a ser construída no Maranhão, como sonhamos, só de petróleo bruto poderemos receber 900.000ton./mês, o que seria a utilização integral desse píer e uma economia significativa para o país, tanto pela operação em um cais específico, contando com o que há de mais moderno no setor, atualmente, como pela facilidade na distribuição dos derivados, por cabotagem ou pelas Ferrovias Carajás e Norte-Sul (Lima Neto, 2005, p. 509).

Disputas à parte, vale mencionar que o Terminal da CVRD só veio a se consolidar na Baía de São Marcos, graças à atuação política de José Sarney, então Presidente da República entre os anos de 1985 e 1990. A princípio, o Terminal de exportação de minério, estava previsto para ser construído no Baixio do Espadarte⁸², próximo a Belém, o que exigia quilômetros de estrutura metálica para suportar as esteiras transportadoras que levariam o minério do pátio de estocagem ao píer onde atracariam os navios (Lima Neto, 2005, p. 282). Um dos motivos que levaram a sustar essa expectativa de escoamento por Belém foi justamente a pouca profundidade encontrada para local o porto (em torno de 14 metros), o custo de manutenção do sistema, o gasto de energia e a pouca efetividade do projeto.

4.3 Dinâmica da expansão x Dinâmica da saturação: Porto do Itaqui x Terminal de Uso Privado Porto São Luís

Precisamente, a área de expansão do Complexo Portuário do Itaqui passa por 19 obras de construção ou de adequação de infraestrutura já existentes e operantes dentro da dinâmica portuária, a saber:

⁸¹ DWT, significa Deadweight Tonnage, ou simplesmente, Toneladas de Peso Morto. É a medida utilizada no setor para definir a diferença entre o peso total da carga suportada por uma embarcação e o peso necessário para que ele funcione como esperado — não apenas a carga paga, mas todo e qualquer item transportado a bordo. Disponível em: <https://www.wilsonsons.com.br/pt-br/blog/deadweight-significado/#:~:text=O%20Deadweight%20%C3%A9%20a%20medida,qualquer%20item%20transportado%20a%20bordo>. Acesso em 12.11.2024.

⁸² Banco de areia situado entre 5,0 milhas e 8,90 milhas do Farol de Tijoca. Fonte: https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz06.pdf. Acesso em 13.11.2024.

Quadro 02: Quantitativo em hectares da área prevista para o Porto do Itaqui

ÁREA DE INSTALAÇÃO	ÁREA (M²)	DESCRIÇÃO DA INSTALAÇÃO
1	13.500	Área de Ampliação do Porto
2	46.100	
3	60.993	
4	92.679	
5		
6	11.291	
7	5.396	
8	6.410	
9	53.252	Terminal de Celulose
10	51.196	Terminal de Fertilizantes
11	30.956	Terminal de Carga Geral
12	5.700	Pool de Combustível
13	166.100	Exp. Ferroviária e Acessos Ferroviários
14	10.650	Berço 99 (carga geral vegetal/celulose)
15	10.800	Berço 98 (fertilizantes)
16	18.480	Berço 97 (fertilizante e clínquer)
17	13.200	Berço 96 (contêineres)
18	13.200	Berço 95 (contêineres)
19	13.200	Berço 94 (carga geral e insumos)

Fonte: Emap, 2018.

O quadro acima nos informa sobre os 623,013 m² em área de expansão portuária, mas também, destaca o Berço 98, como uma locação dedicada ao recebimento de fertilizantes. Não é inoportuno projetar que as faixas de expansão do CPSL tendem a acompanhar a dinâmica de avanço do agronegócio nas regiões do Matopiba ou Mapatopiba⁸³.

A publicação da matéria *Porto do Itaqui Chega ao Limite Para Grãos*⁸⁴, no site Infomoney (2024), classifica o Itaqui e, em particular, o Tegram como insuficientes no armazenamento e na logística de exportação da commodities oriundas da sua área de influência.

⁸³ O acrônimo Matopiba corresponde respectivamente aos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Já o Mapatopiba, corresponde aos mesmos estados citados anteriormente, mas com a inclusão do Pará.

⁸⁴ Ver: <https://www.infomoney.com.br/business/porto-de-itaqui-chega-ao-limite-para-graos/>

Nesse sentido, é destacável o papel da imprensa especializada em logística como ator social no processo de construção da imagem da cidade de São Luís como cidade de “vocação portuária”. A imprensa tem uma atuação crucial, pois a produção de notícias sobre os investimentos em infraestrutura é feita diariamente, enfatizando as negociações entre o governo maranhense e empresas interessadas em investir a partir do CPSL. Exemplo disso está nas posições assumidas diretamente pelo Jornal Pequeno (JP). Em 20 de março de 2024, destaca que o Porto do Itaqui consolidou sua posição como quarto maior porto público do Brasil, conforme os dados do Desempenho Aquaviário 2023, divulgado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq). No ano de 2023, o Porto do Itaqui movimentou 36 milhões de toneladas, marcando, mais uma vez, um recorde⁸⁵.

Na reportagem *Porto do Itaqui se Consolida Como Quarto Maior Porto do País*, o Jornal Pequeno enfatiza a consolidação do Porto do Itaqui como importante meio de desenvolvimento do estado,

No contexto regional o Porto do Itaqui destaca-se como 1º do Arco Norte e o 1º da região Norte/Nordeste em movimentação de cargas... O Desempenho Aquaviário revela que o Porto do Itaqui movimentou 36,3 milhões de toneladas em 2023, apresentando um crescimento de significativo de 8,22% na movimentação portuária geral em relação a 2022.⁸⁶ Essa performance coloca o Porto do Itaqui como quarto melhor porto público do país, ficando atrás apenas dos Portos de Santos (SP), Paranaguá (PR) e Itaguaí (RJ).

Foi nesse cenário que, mais uma vez, se abriu um canal de negociação entre agentes do setor privado e o estado do Maranhão visando a instalação ou expansão de empreendimentos na área do CPSL, ou seja, uma propaganda do que estaria por vir após sucessivas notícias acerca dos recordes de exportação, no próprio Itaqui e na Ponta da Madeira, com a implementação do Matopiba, hidrogênio verde etc. No entanto, peço salvaguarda à Economia para me valer da seguinte análise: considerando que o estado do Maranhão depende em larga escala do comércio internacional, uma vez que 95% das

⁸⁵ Ver: <https://jornalpequeno.com.br/2024/02/16/porto-do-itaqui-se-consolida-como-quarto-maior-porto-publico-do-pais/>

⁸⁶ Em 2022, o Porto do Itaqui movimentou 31, 1 milhões de toneladas de cargas. Em 2023, o Porto registrou o maior volume de movimentação de carga em sua história, chegando a marca de 36.360.695 milhões de toneladas movimentadas. Sendo 26.301.125 milhões de toneladas de grãos sólidos, 8.360.870 milhões de toneladas de grãos líquidos e 1.698.700 milhões de toneladas de cargas gerais. Outubro foi o mês que mais movimentou cargas apresentando um aumento de mais de 16% em relação ao resultado obtido no mesmo mês em 2022. Os destaques, em relação a 2022, ficam para soja (+17%), milho (+11%) e fertilizante (+22%). Fonte: <https://www.portodoitaqui.com/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-comemora-o-melhor-ano-de-sua-historia>. Acesso em 21.11.2024.

exportações estão baseadas em apenas três *commodities*, a saber: minério de ferro, alumínio e soja, com pouco valor agregado, o Maranhão se tornou vulnerável às oscilações de preço no mercado internacional, especialmente em momentos de crise internacional como acontece agora nos principais mercados receptivos desses produtos: os Estados Unidos e a Europa.

Sendo assim, o Maranhão figura como entreposto de *commodities*, ou melhor, permanece gerando divisas para um pequeno grupo concentrador de capital e distribuindo os prejuízos entre as comunidades próximas às grandes instalações industriais. Investir em demandas de infraestrutura logística, mineração, agronegócio não resolveu e nem resolverá sucessivos bolsões de miséria “supridos” pelos longos anos de expropriação de terras nas comunidades da Zona Rural de São Luís.

Ainda no ano de 2023, o Porto do Itaqui registrou, no mês de outubro, o melhor mês de movimentação de carga de sua história, com o total de 3,658 milhões de toneladas. O resultado representou um aumento de 16% em relação ao mesmo mês de 2022 e 19% superior ao planejado para este mesmo mês em 2023. Naquele período, os principais destaques do mês foram a movimentação de celulose (30% acima do planejado), soja (61% acima do planejado) e milho (18% acima do planejado). Ainda nesse mês, segundo os registros da Emap, foi registrada a maior movimentação de grãos sólidos totais com 2,832 milhões de toneladas. De janeiro a outubro de 2023, foram movimentados mais de 31,2 milhões de toneladas, um crescimento de 7% em relação ao mesmo período do ano anterior (Emap, 2023). Em consonância com esse superávit, o Presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, destaca que: “Esse crescimento é fruto de um trabalho conjunto com operadores portuários e os investidores que acreditam no Maranhão”.

Em termos de posição geográfica, o Maranhão ocupa uma posição privilegiada para navegação. Em contrapartida, a opinião do Presidente do Porto é sectária a favor da economia capitalista e não reconhece outras possibilidades de modelo de desenvolvimento, as possibilidades de investimento, lucro e expansão são todas esgotadas no Complexo Portuário.

Tal argumento atraiu o interesse de empresas como WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA e Vale que, supostamente agindo em conjunto com a Suzano Papel e Celulose⁸⁷, pretendia construir um terminal portuário composto por 1 Terminal

⁸⁷ Vale ressaltar que a Vale fez um acordo com a Suzano Papel e Celulose, que prevê o fornecimento de madeira de eucalipto entre 2014 e 2028. Além disso, plantios em outras localidades do Maranhão e Pará também serão fonte de matéria-prima para a empresa de celulose (Suzano, 2010). Ainda há um acordo

de Exportação de Grãos e Farelo de Soja; 1 Terminal de Contêineres; 1 Terminal de Importação de Fertilizante e 1 Terminal de Granéis Líquidos (MRS Estudos Ambientais Ltda., 2014). Em termos de extensão, a projeção para área de uso era de 200 hectares (ha) em terra, além de 137, 95 hectares (ha) que corresponderia a uma área de espelho d'água.

A empresa Suzano instalada em Imperatriz, sul do Maranhão, já havia manifestado em outro momento a possibilidade de incrementar a logística de exportação a partir da capital maranhense. No Relatório Maranhão Nova Década é dito o seguinte:

A Suzano Papel e Celulose é o carro-chefe do novo Polo Industrial de Imperatriz. A Suzano pretende investir R\$ 4 bilhões e iniciar em 2011 a construção de sua fábrica de celulose no estado. A nova unidade terá capacidade de produzir 1,5 milhão de toneladas de celulose de eucalipto por ano e deve gerar 3,5 mil empregos diretos, sendo mil na área industrial, além de 15 mil postos de trabalhos indiretos. Oito mil empregos deverão ser gerados durante a construção da fábrica. A produção deverá ser toda voltada para exportação. A escolha da cidade de Imperatriz para abrigar a nova unidade permitirá a Suzano a utilização da Estrada de Ferro Carajás (EFC) para escoar a produção pelo **terminal portuário a ser construído em São Luís** [grifo meu]. A nova fábrica deverá ser transformada na principal referência de produção de celulose no mundo. Além disso, a Suzano criou uma nova empresa – Suzano Energia Renovável – que já iniciou a negociação para a implantação, no interior do estado, de suas unidades de produção de pellets de madeira com capacidade de 1 milhão toneladas/ano, cada (Maranhão, 2011, p. 10).

Apesar dessas projeções de investimentos, ainda no ano de 2011, a Suzano optou por construir/arrendar um terminal nas dependências do Complexo. Na verdade, trata-se do Berço 99 do Porto do Itaqui, também conhecido como Terminal de Celulose, que foi inaugurado em 24 de março de 2022. Para se compreender a demanda por um Terminal específico para essa commodity, é importante analisar interstícios do estudo de mercado que demandaram a ampliação/expansão de mais uma estrutura portuária no CPSL, a saber: a área do Berço 99 é de 53.545 m². Até então, não havia infraestrutura preexistente no local de arrendamento. A arrendatária deverá implantar instalações de armazenagem de celulose, desenvolver os acessos ferroviário e rodoviário às suas instalações, a partir da malha existente que chega ao Porto e construir um novo berço de atracação ao Sul do atual berço 100 (Berço 99). (ANTAq, 2018).

garantindo que a mineradora ficará responsável, de 2014 até 2043, pelo transporte de celulose produzida pela Suzano até um porto na região de São Luís (Labtrans, 2012). Desde 2012, há indícios de que a empresa Suzano possuía interesse em expandir sua logística de distribuição. Um ano antes, o Decreto N° 27.291, de 05 de abril de 2011, declarou a área pretendida para a construção do porto, na comunidade Cajueiro, como de utilidade pública para fins de desapropriação total, em favor, da Suzano Papel e Celulose (Ver anexo II). Além disso, a visibilidade do Complexo Portuário de São Luís e a infraestrutura de transporte ferroviário já pronta, levando até os portos em franco e constante processo de expansão, despertou o interesse da empresa de celulose em investir na rede portuária.

Ainda em 2015, o Brasil exportou 11,3Mt de celulose, dos quais 88% foram através de portos do Sudeste e Sul. A escolha locacional destes portos se deve à proximidade geográfica às plantas de celulose brasileiras e disponibilidade de acesso ferroviário, fatores decisivos para logística de escoamento da celulose (ANTAq, 2018).

Na hinterlândia do Porto de Itaqui foram identificadas como demanda potencial apenas o volume da planta em Imperatriz – MA, uma vez que é a única unidade produtora de celulose num raio de 900 km a este porto, e que conta com acesso ferroviário pela Ferrovia Norte Sul e Estrada de Ferro de Carajás. À época do Estudo (ANTAq, 2018), a empresa utilizava instalações portuárias provisórias do Porto de Itaqui para exportar sua produção. Acerca dessas informações, não há dúvidas de que a região de Imperatriz, se transformou num polo de exportação de celulose e, por consequência, aumenta a pressão por uma maior demanda logística no caminho que leva até o CPSL, em São Luís, o que provoca uma maior necessidade faixas de terras e de mar na região da zona rural da capital maranhense.

Essas informações, são significativas para se entender como uma complexa rede de conflitos vem se construindo a partir da ação de sujeitos externos à dinâmica dos locais, diretamente, atingidos pela abrupta necessidade de expansão portuária. Em termos sociológicos, os agentes endógenos à Zona Rural de São Luís não participam das esferas de tomadas de posição, por não possuir capital de entrada, e nem de permanência, nos campos dos setores econômicos e políticos, por vias de regras, controlados por participantes que possuem um elevado volume de capital simbólico ou, de fato, financeiro.

Segundo o estudo da ANTAq (2018), a fábrica de Imperatriz foi implantada em 2013 com capacidade produtiva de 1.500 kt/ano de celulose e, segundo divulga a companhia, opera em plena capacidade desde início de 2015. Esta unidade atende principalmente ao mercado externo, tendo exportado pelo Porto de Itaqui 1,36 Mt em 2015, equivalente a 90,7% de sua capacidade produtiva.

Em novembro de 2015, a empresa anunciou investimentos nas plantas de celulose de Imperatriz e Mucuri⁸⁸. A estimativa é que as ampliações resultarão em acréscimo de 7,8% de capacidade, elevando Imperatriz ao nível de 1.618 /t/ano a partir do 4º trimestre de 2017. Entretanto, no 3º trimestre de 2017 está prevista a conclusão da ampliação das

⁸⁸ Refere-se à planta da Suzano Papel e Celulose, na cidade de Mucuri, na Bahia.

linhas de produção do segmento tissue⁸⁹ (60 kt/ano), produto voltado ao mercado interno e que utilizará cerca de 48 t/ano de celulose como insumo.

O Relatório de Produção da Suzano Papel e Celulose do 4º trimestre de 2017 destacou que a produção de celulose atingiu 3.541 mil toneladas, volume 2,0% superior a 2016 devido à conclusão do desgargalamento da Unidade Imperatriz (MA). A produção de papel totalizou 1.157 mil toneladas no ano. A redução de 2,2% no volume produzido reflete principalmente a produção de fluff⁹⁰.

No caso estudado, tais investimentos com vultosas notas capitais já revelaria o que estaria por vir com todo o processo de expansão da logística ferroviária e portuária no Maranhão. A implantação da fábrica da Suzano só foi o passo inicial de uma sucessão de conflitos que se instalariam anos mais tarde na capital São Luís. A correspondência entre infraestruturas, grandes fábricas e espaços a serem tomados em nome do desenvolvimento colocaria a comunidade do Cajueiro no foco das tensões territoriais.

Na tabela 01, podemos visualizar o planejamento da empresa para área pretendida para o porto da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA

⁸⁹ É um tipo de papel utilizado na confecção de itens de higiene e limpeza, como papel higiênico, guardanapo etc.

⁹⁰ Fluff é um tipo de celulose, produzido pela Suzano, para a fabricação de fraldas e absorventes. A referida empresa tem uma linha denominada eucafluff, que segundo informações, passa por um manejo responsável desde o desenvolvimento da muda até a colheita da árvore adulta.

Tabela 01: Quantitativo em hectares da área prevista para o Terminal Portuário de São Luís

Instalações	Área (ha)	Área (m²)
Administração	4,43	44.300
Terminal de Exportação de Grãos e Farelo de Soja	25,20	252.000
Terminal de Carga Geral e Contêineres	20,95	209.500
Terminal de Importação de Fertilizantes	4,4	44.000
Terminais de Granéis Líquidos	20,9	209.000
Instalações Futuras	89,12	891.199,07
Total	160,57	1649,999

Fonte: RPEOTTA Engenharia e Consultoria, 2014.

Ainda sobre a projeção de funcionamento do Terminal Portuário, em outubro de 2014, a WPR anunciava, em seu Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e no seu Relatório de Impacto Ambiental (Rima), os possíveis números da fase de operação dos terminais citados anteriormente, a saber: o Terminal de Grãos e Farelos movimentaria 3.880.000 t/ano de grãos, 810.000 t/ano de farelo totalizando 4.690.000 t/ano na fase 1, já na fase 2 os números assumiriam respectivamente os seguintes valores: 9.064.000 t/ano, 1.620.000 t/ano totalizando 10.684.000 t/ano.

Ainda sobre projeções de exportações dos dois terminais, observa-se que o Terminal de Grãos e Farelos do TPSL supera o Tegram em número de t/ano. Em termos interpretativos, isso significa a maior capacidade de investimento do setor privado que visava instalar-se em terras maranhenses como resultados de ações para estimular grandes investimentos.

O governo do Maranhão agilizou pactos de alianças e cumplicidade, bem como medidas políticas e administrativas no âmbito da sua competência estadual para que o projeto fosse implementado. Exemplo disso é a declaração da então Governadora Roseana Sarney que afirmava negociar diariamente com empresários e autoridades ministeriais para obter mais e mais recursos para investir em projetos que impulsionem mais rapidamente o desenvolvimento econômico e social do Estado (Valor Econômico, 2012).

É relevante considerar que nos dias 27, 28 e 29 de janeiro de 2014, ocorreram as audiências públicas que trataram do licenciamento ambiental do Distrito Industrial de São Luís (Disal)⁹¹. Neste caso, foi uma tentativa de acrescentar áreas, consideradas rurais, ao Distrito, ou seja, uma espécie de preparo do terreno para o empreendimento que estava por vir.

Segundo Carvalho (2011, p. 70), a Lei do Plano Diretor (São Luís, 1992a), e sua respectiva Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal Nº 3.253 de 1992, 1992b) receberam destaque enquanto projeto de ordenamento territorial. Ainda assim, a referida Lei é responsável por apresentar a divisão do município em zonas, demonstrando quais áreas são destinadas para os funcionamentos rurais, habitacionais, industriais, ambientais etc.

O debate sobre a Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de São Luís é indissociável do projeto de construção do Terminal Portuário, uma vez que, para instalar qualquer atividade industrial é necessária a alteração dessa Lei.

O estudo da empresa MRS Consultoria Ambiental (2014a) afirma que o Disal faz parte de uma política governamental de desenvolvimento do setor industrial do Maranhão, que tem como um dos objetivos a adequação das áreas destinadas à implantação da indústria no estado. Considerando o estudo da MRS (2014a), o licenciamento está relacionado ao zoneamento do DISAL e definição de diretrizes de modo a favorecer a utilização sustentável dos recursos da região. Não há, segundo a consultoria, proposição de obra de qualquer natureza. No entanto, a peça extrapola as condicionantes iniciais quando enuncia que “[...] este estudo requer uma licença prévia (LP) que embase a solicitação de instalação de outros empreendimentos na área do Disal, em especial àqueles de pequeno e médio porte”.

⁹¹ No entanto, as omissões apontadas pelos participantes das audiências públicas levaram à abertura do inquérito civil nº 206/2014 na 1ª Promotoria de Justiça do Meio Ambiente de São Luís para apurar as denúncias, impedindo a conclusão do referido licenciamento.

O referido instrumento fere a Resolução Conama Nº 06, de 16 de setembro de 1987, que determina que a Licença Prévia deve ser requerida na fase de avaliação da viabilidade do empreendimento:

Qualquer planejamento realizado antes da licença prévia é suscetível de alteração [...]. O prazo de validade da Licença Prévia deverá ser no mínimo, igual ao estabelecido pelo cronograma de elaboração dos planos, programas e projetos relativos ao empreendimento, ou atividade, ou seja, ao tempo necessário para a realização do planejamento, não podendo ser superior a cinco anos, conforme preceitua o artigo 18, inciso I, da Resolução Conama Nº 237, de 1997 (Brasil, 2004).

Sobre essa questão, o EIA do Disal realiza uma sobreposição de procedimentos legais quando pretende realizar um estudo com foco em empreendimentos futuros, que nem sequer foram apresentados à sociedade e, principalmente, para as comunidades próximas ao Distrito. O estudo contou com apoio político e institucional do governo do estado, por meio da Secretaria de Meio Ambiente do Maranhão (Sema) e Secretaria de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (Sedinc).

Dando continuidade à análise do estudo da MRS Consultoria Ambiental sobre o Disal, é possível perceber que a possibilidade de novos empreendimentos era certa, particularmente na região do Complexo Portuário de São Luís, no que diz respeito ao Porto do Itaqui (*hub*), tratado como “porta de entrada” do desenvolvimento do estado do Maranhão. Não há dúvidas sobre isso, quando verificamos o parecer da Sedinc, extraído das páginas do Rima:

Figura 03: Demonstrativo da viabilidade do Disal

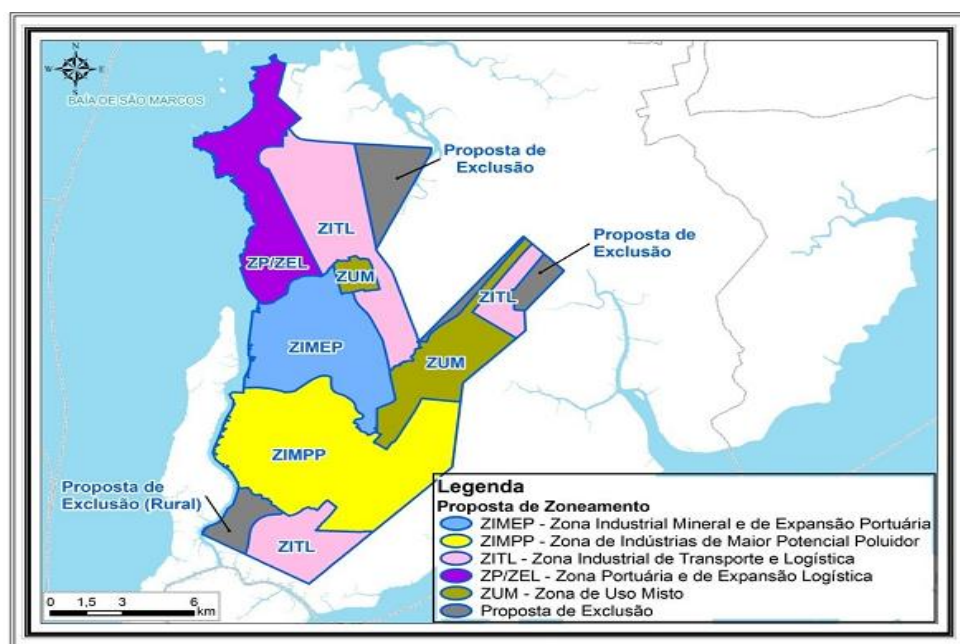
Módulo	Decreto 20.727/2004		Entendimento SEDINC	
	Área (hectares)	Uso	Área (hectares)	Infraestrutura existente/ Usos previstos
		indiretamente destinadas à siderurgia		Portanto, esta área, hoje, é totalmente dedicada a receber empreendimentos afetos a compor a retro área do Porto do Itaqui.

Fonte: MRS Consultoria Ambiental (2014)

A posição da Sedinc, ao longo do período de elaboração e apresentação do EIA e do Rima do Disal no ano de 2014, não destoa da posição dos empreendimentos interessados nas condições geográficas de Itaqui. A ideia de desenvolver o Maranhão por via portuária é signatária das mais diversas ordens de planejadores. A Revista Porto S.A, na edição Nº 32, novembro-dezembro de 2012, enxergava a possibilidade do Porto do Itaqui se tornar o 3º maior terminal portuário do Brasil, no que diz respeito a movimentação de cargas, principalmente de soja e milho, que somariam a casa de 30

milhões de toneladas por ano, trazidas até à capital maranhense pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), Ferrovia Transnordestina e acesso rodoviário.

Mapa 2- Vista Geral do Distrito Industrial de São Luís, em destaque as zonas de interesses para a expansão dos empreendimentos.



Fonte: MRS (2014a)

O Rima do Disal é signatário dessa visão. A ideia de que a Ilha do Maranhão possui uma “vocação portuária” não escapa aos argumentos técnicos do estudo quando se refere às “excelentes condições do Disal para instalações portuárias” (MRS, 2014a, p. 22). De forma direta, trata-se da Zona denominada Zona Portuária e de Expansão de Logística (ZP/ZEL). Esta Zona corresponde exatamente a Comunidade de Cajueiro, pertencente à zona rural, segundo a Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (São Luís, 1992).

As projeções do Relatório de Impacto Ambiental da MRS Estudos Ambientais Ltda. desconsideram as características socioeconômicas da área estudada de maneira objetivada, uma vez que as pretensões são industriais, isso quer dizer, os usos prioritários elegem a atividade de logística portuária como essencial para o desenvolvimento do Maranhão.

A compreensão de que o espaço não se limita à noção fisiográfica é fundamental, sobretudo pelo fato de que nos distancia da noção de “vazio demográfico” com a qual operou e continua operando a “ideologia desenvolvimentista” no Brasil (Alves, 2022, p. 79). Nesse contexto, a política do Governo do Estado do Maranhão é delineada no âmbito

da invisibilidade das comunidades residentes na região do Disal. O esforço dos planejadores em tornar despercebidos pescadores e lavradores ganha relevância à medida que novos empreendimentos vêm se instalar na área, mas ao passo em que os planejadores lançam mão dos seus trunfos da *expertise*, as comunidades se mobilizam no sentido de refrear a falange expansionista do capital.

Da mesma forma, o Rima da empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais, também, não hesita em colocar em relevo a invisibilidade das comunidades no item *Alternativas Locacionais*. Segundo os apontamentos (MRS, 2014), o local escolhido para a implantação do empreendimento foi selecionado com base em suas vantagens logísticas, já que está localizado próximo ao Disal e do Porto do Itaqui. Além desses fatores, o local ofereceria ao projeto condições ambientais satisfatórias, assim contribuindo para a redução dos impactos associáveis à sua construção e operação. Faz parte destas condições o fato do terreno escolhido situar-se em região já utilizada para a atividade portuária e industrial.

4.4 Terminal Privativo da Alumar

Outro fato significativo é a instalação da empresa Alumar, em São Luís – MA, iniciada em 1980 e inaugurada em 1984. O empreendimento foi viabilizado por investimentos do Governo Federal na Usina Hidrelétrica de Tucuruí, gigantesca geradora de energia construída no rio Tocantins, no Pará, dando a necessária infraestrutura energética para o projeto, além do patrocínio à infraestrutura urbana e portuária. A vinda da empresa foi motivada pela presença da matéria prima bauxita no vizinho estado do Pará, a abundância de energia elétrica, mão de obra barata e a proximidade dos Estados Unidos e Europa. A Alumar passou assim a integrar o PGC, beneficiando-se dos incentivos fiscais e tributários, sua instalação foi alvo de muitas contradições, visto que a secretaria de Planejamento do estado do Maranhão (SEPLAN-MA) não deu parecer favorável à instalação, sobretudo pela grande necessidade de terras, o que impactaria o meio ambiente e a população local, geraria comprometimento do abastecimento de água, produziria perda de receitas do estado devido ao excesso de abatimento de impostos e a geraria desemprego e subempregos no encerramento das diferentes etapas dos projetos (Monteiro; Coelho, 2008; Ottati, 2013).

O Terminal Portuário Privativo da Alumar situa-se à confluência do Estreito dos Coqueiros com o Rio dos Cachorros, na Baía de São Marcos. Esta instalação pertence à

Alcoa Alumínio S/A, South 32 e Alcan, composto por dois berços para acostagem de navios, o Berço 1 e o Berço 2, com cumprimento total aproximado de 510 metros e, segundo o Consórcio Alumar, recebe anualmente cerca de 300 navios graneleiros.

Considerando as informações do Consórcio, o terminal dispõe de um tanque com capacidade de armazenagem de até 21.849 m³ para óleo combustível, três tanques com capacidade total aproximada de 54.000 m³ de soda cáustica, galpões cobertos para estocagem de coque calcinado e piche, pátios para bauxita e carvão com capacidade 54.000 tons e 75.000 tons, respectivamente.

Além desses terminais, existe na região o Terminal de Ferryboat da Ponta da Espera, ao nordeste da Ponta da Madeira, limitando-se com a praia do Boqueirão, e o Terminal de Sinalização náutica do Norte na Ponta da Espera, cuja função é permitir a operação do píer I do TPM.

4.5 A Relação Porto-Cidade e Formas de Interações Entre o Local e o Exterior

A associação entre as variáveis (mercadorias, conflitos, exportação, obras de infraestrutura) à luz da análise dos sistemas circulatórios (Castells, 2000, p. 82), nos trouxe a possibilidade de acionar diversos perfis e tipos de laços fundados entre estruturas de redes de circulação e a especificidades de elementos que foram apreendidos através de uma análise comparativa de diversas disposições que o estudo de mobilidade pode suscitar, a saber: a capacidade de criar redes para além do local de instalação da estrutura de exportação, no caso a cidade de São Luís, que não participa do acúmulo de capital no mercado, no qual só tem o papel de coadjuvante no escoamento da produção de commodities.

Na zona rural de São Luís, a intensificação de investimentos na logística ferroviária e portuária voltados à exportação tem resultado na multiplicação de conflitos no que diz respeito às questões ambientais, mas também de mobilidade dentro de um quadro de transformações locais. Além dessa projeção, destaca-se o incremento na infraestrutura de exportação dos modais presentes nos portos e na ferrovia que compõe o CPSL.

No início do século XXI, mais precisamente em 2007, como já afirmamos anteriormente, o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) pelo Governo Federal implicou na retomada desenvolvimentista do Estado brasileiro, uma vez que previa investimentos em setores estratégicos da economia nacional, a destacar: o setor

de produção de energia e modal. A necessidade de construir, para atender a demanda da crescente economia nacional, foi justificada como primordial para modernizar a infraestrutura, melhorar o ambiente de negócios do setor industrial e empreender o crescimento econômico do Brasil (Brasil, 2010).

Nesse período, empresas mineradoras, principalmente de ferro, alumínio, manganês e bauxita elevaram as suas operações com objetivo de aumentar a escala de produção, simultaneamente, reduzindo os custos fixos, mas também aumentando os números da exportação. Esse processo, contribuiu para emergir novas zonas de expansão logística, ou seja, novas fronteiras econômicas em torno do CPSL, as quais avançaram sobre a zona rural.

Para a compreensão desse movimento do capitalismo, é necessário sublinhar que a noção de Sistemas Circulatórios (Castells, 2000, p. 82) como ponto referencial de uma construção teórica que deve explicar a evolução da sociedade na qual a estrutura de escoamento logístico pode ser reconhecida como um elemento essencial para entender a complexidade dos grandes corredores de mercadorias no âmbito do comércio de exportação. Portanto, a reprodução da vida social, no quadro da análise, aqui esboçada se efetua sob o imperativo de um reconhecimento recíproco porque só pode chegar a uma autorrelação prática quando se concebe, para além da perspectiva normativa, o efeito de que quanto mais as unidades de escoamentos aumentam as dimensões operacionais, mais as relações externas tomam importância.

Em relação ao que foi exposto antes, localmente o Terminal de Grãos do Estado do Maranhão (Tegram), localizado no CPSL, não possui restrição de volume de armazenamento, enquanto que o ramal da VLI Multimodal S.A possui uma restrição contratual de movimentação que limita em 2,4 milhões de toneladas por ano de soja (Emap, 2018, p. 295). A partir dessa informação, pode-se compreender que o estudo do sistema circulatório deve ser lido como uma especificação de uma teoria mais geral das trocas entre componentes do sistema urbano, o que quer dizer, concretamente, que se deve identificar o conteúdo circulante afim de explicar o tipo de circulação (Castells, 2000, p. 32).

A incessante reconfiguração da zona rural de São Luís, que acompanha a mobilidade do capital, pode ser compreendida como a extensão do tecido logístico que, ao longo da costa maranhense, vem redesenhando as fronteiras do sistema interligado com os grandes centros de exportação do mundo, a saber: o mercado chinês, o mercado norte americano e, em menor volume, o europeu. O que está em jogo, na discussão que

envolve a EFC, FNS e o CPSL, é que os descompassos observados no espaço urbano e a disfunção da capital maranhense são mudanças na escala da atividade humana e um descentramento do lugar onde tudo isso ocorre. Augé (2010, p. 45) destaca que as cidades não podem ser analisadas sem levar em consideração todos os equipamentos que as religam e as prendem à rede mundial de comunicação e de circulação. No caso particular, dessa tese, o esforço a ser considerado é que as estruturas de escoamento têm contribuído para a redefinição das relações entre interior e exterior⁹².

Na esteira desses fatos, a noção de sistemas circulatórios (Castells, 2000) transposta à análise da expansão logística transforma-se de maneira sistêmica no debate sobre as disputas em tornos da mobilidade, uso e ocupação do solo, tendo de um lado um grande modal de transportes e de outro a persistência de formas artesanais do uso da Baía de São Marcos. De uma outra forma, uma análise envolvendo a circulação de commodities coloca em questão a relação entre ao conjunto dos elementos da estrutura de exportação e a capital do Maranhão.

Por outro lado, Augé (2010, p. 53) lembra que a organização dos transportes revela uma dupla tensão e uma dupla dificuldade. De um lado, o CPSL, que pertence explicitamente a diversas redes mundiais de exportação e garante a movimentação de milhares de toneladas de produtos. De outro, está uma estrutura localmente fixada na capital, mas que não estabelece um diálogo com os demais aparelhos da cidade, não responde aos anseios da mobilidade local e não participa de uma economia interna que passe pela sua infraestrutura. Apesar da vitalidade da cidade ser mensurada pela importância dos fluxos de entrada e saída de mercadorias, ela transformou-se, somente, para assegurar a circulação e oferecer uma imagem moderna que essencialmente foi concebida para o exterior, a tal “vocação portuária.”

A exemplo disso e em termos comparativos, foi o que ocorreu no ano de 2014, com a projeção prevista para funcionamento do Tegram era de 500.000 t/ano dividida em 4 (quatro) silos de 125 mil toneladas (Portos S/A, 2014, p. 31). Enquanto a produção do

⁹² Nesse particular, destaca-se que, em tempos de pandemia de Covid-19, em 2021, a presença de “variante indiana” do vírus, chegou ao estado do Maranhão por meio da tripulação do navio MV Shandong da Zhi, que partiu da Malásia com destino ao Porto do Itaqui. Fonte: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2021/05/20/navio-que-trouxe-primeiros-casos-da-variante-indiana-de-covid-ao-brasil-saiu-da-malasia-e-passou-pela-africa-do-sul-entenda.ghtml>. Acesso em: 16.11.2023.

Terminal de Grãos e Farelos, do Terminal de Uso Privado - Porto São Luís (TUPSL)⁹³ projetava uma margem de 10.684.000 t/ano.

Quando o berço estiver próximo da movimentação de 5 milhões de toneladas anuais, entrará em operação a segunda fase do Tegram. Nesse momento, o embarque de mercadorias passará a ser realizado igualmente por um segundo berço, também com preferência de atracação. A expectativa de movimentação da operação somada destes dois berços ultrapassam (sic) 10 milhões de toneladas anuais (Portos S/A, 2014, p. 32).

Desse modo, observa-se que no contexto desta organização, o esforço analítico alcança maior pertinência em virtude de destacar desafios de compreensão e debates contemporâneos acerca das formas de mobilidades logísticas que atinge a zona rural de São Luís. Na esteira desses argumentos, cabe a reflexão de Castells (2000) de que os sistemas circulatórios só são explicados pelas próprias condições de sua realização, através de condições particulares determinantes para instalação da infraestrutura que concorre para o traslado das commodities, como as transportadas pela EFC a caminho dos portos da capital.

Se a consideração acima for útil e complementada com o entendimento de que tais condições exprimem leis da estrutura de funcionamento do capitalismo e que são preenchidas segundo o mesmo tipo de determinações, tal passagem exige um certo de nível de abstração, cujas exigências são as especificações do projeto de escoamento de produção ao longo das ferrovias e dos portos do CPSL. De outra forma, isso quer dizer, que o fundamento de construção do equipamento encontra-se no espaço para além do tangível pelo olhar mais imediato, quer dizer, encontra-se plenamente fixada nas leis de mercado de exportação.

Sabe-se que o movimento de mercadorias tem relevância desde a antiguidade, contudo, a velocidade e a intensidade dos fluxos eram muito inferiores aos atuais. A revolução dos transportes permitiu o surgimento de vias e meios de circulação mais rápidos, eficientes, com capacidade de transportar maiores volumes de cargas e, ainda, marcou a regularidade entre as rotas de escoamento. Os primeiros meios de circulação possuíam grande importância para a economia local/regional e, atualmente, beneficiam, sobretudo, o grande capital.

⁹³ O Terminal Portuário de São Luís (TPSL), o chamado “porto do Cajueiro”, ainda está em fase de negociação/judicialização/construção. Não há uma estrutura em funcionamento ainda, somente algumas obras tímidas e ocupação da comunidade por parte da empresa Cosan, que adquiriu o terreno junto às antigas proprietárias: a WPR e a chinesa, a China Communications Construction Company LTDA. (CCCC), em 2021, por R\$ 720 milhões.

Diferentes estágios no que tange aos meios e sistemas de transportes permanecem em um mesmo território, principalmente, no caso de países periféricos, já que apresentam intensas desigualdades inter-regionais. Diversos países sul-americanos, como o Brasil, apesar da modernização relativa da rede de circulação e transporte, possuem áreas que se destacam pelo uso de recursos de deslocamento obsoletos, quando comparados com a infraestrutura de exportação portuária

De acordo com Trotsky (1967), o desenvolvimento desigual e combinado é uma característica inerente ao sistema capitalista e aos diversos países, visto que apresentam, em um mesmo tempo e espaço, variados estágios e relações de produção, ou seja, podem variar desde os mais simples aos mais complexos e dotados de alta tecnologia. Corrêa (1997), sustenta que as interações espaciais, organizadas a partir da sociedade e dos agentes econômicos, são, acima de tudo, movimentos e permitem a conectividade de diferentes locais. As interações espaciais, no sistema capitalista, apresentam mecanismos econômicos de alcance local mínimo e máximo de conquista de economia de aglomeração, com destaque às vias de transporte, redes de comunicação, tecnologias, estratégias e inovações, sob a lógica da acumulação capitalista. Por consequência, surgem diferenciações hierárquicas entre os diversos pontos (nós) de uma rede de circulação portuária.

Na visão dialética materialista, a interação é concernente ao espaço, à matéria e às partes. A interação produz consequências nos objetos e no próprio meio, podendo ser mais ou menos intensa. Os processos são decorrentes de interações e trocas (desiguais) e da *praxis* humana, podendo ser ou não revolucionários dependendo das condições existentes e de cada formação socioespacial. A interação entre duas ou mais formações sociais gera influências recíprocas em todas elas e alterações, até mesmo, nas suas estruturas físicas.

Segundo Cheptulin (1982, p. 34), as interações espaciais detêm um caráter transformador. O desenvolvimento – para o materialismo histórico e dialético – representa uma modificação que conduz as formações materiais a um estágio superior. Este processo ocorre de maneira desigual no espaço social (de acordo com as condições infraestruturais existentes). A interação, que se caracteriza pela reciprocidade, é a causa do surgimento e das transformações da dinâmica econômica de determinada ordem social e política.

Os fenômenos podem ou não entrar em estado de interação, mas ao estabelecer tal vínculo, haverá necessariamente uma mutação, ou seja, a produção de uma nova dinâmica

local. As interações entre fixo e fluxos produzem o espaço e variam em intensidade de acordo com as condições materiais existentes. Assim, as interações espaciais ocorrem de maneira diferenciada em cada região, sendo mais dinâmicas nos espaços mais desenvolvidos e menos frequentes nos espaços menos desenvolvidos. Como revela Cocco (2011, p. 19), ocorrem mudanças tanto nos fixos quanto nos fluxos, segundo a relação dialética que estabelecem entre si. Todavia, não se deve reduzir as interações espaciais a meros fluxos, já que as interações espaciais representam um fenômeno mais amplo, visto que geram transformações nos locais que estão em interação.

É importante considerar a teoria das redes sociológicas para se analisar o transporte marítimo, já que este último é resultado da conjunção dos aspectos naturais, sociais, econômicos e políticos. Este modal fomenta a economia local, regional, estadual e nacional. A política econômica adotada pelo Estado gera repercussões nos fluxos hidroviários, o crescimento das redes e dos fluxos marítimos (cabotagem e longo curso) estimula a criação de postos especializados em variados setores da cadeia produtiva da indústria, agronegócio e, principalmente, na mineração.

4.6 Logística alargada e corredores globais a partir do crescimento do CPSL

Os chamados sistema metabólico de produção de mercadorias primárias se concretizam nos Portos e nas ferrovias onde os minerais, no caso específico aqui estudado, são primeiro arrancados das Minas de Carajás, bem como em múltiplos fluxos logísticos que abrangem toda uma cadeia de exportação que passa por rodovias, aeroportos, ferrovias até alcançar oceanos e continentes.

Ao longo da história moderna, os espaços de produção de mercadorias primárias têm estado emaranhados em densas redes de conectividade que os fundem com geografias distantes de governo político, finanças, urbanização, produção e informação. Na verdade, a separação material entre espaços de extração e espaços e manufatura, como mostram Bunker e Ciccantell (2005), é o que desencadeou os avanços tecnológicos nos transportes que vieram a definir os ciclos históricos de acumulação capitalista. No entanto, como Bridge (*apud* Arboleda, 2020, p. 195) corretamente sugere, o debate nas periferias de recursos avançou através de um padrão para modos de análise em escala nacional que empurram para segundo plano as questões sobre a organização transnacional da produção.

A adoção sistemática de imperativos organizacionais relativos ao fluxo, à conectividade e a velocidade nas operações de logística conduziram a uma modalidade de urbanização em que fluxos assumiram uma importância crescente face ao momento da extração. Este modo evolutivo de urbanismo de conectividade sustentou a ascensão de um corredor logístico em constante expansão que liga reservas de commodities, como minério de ferro, alumínio, grãos etc, com cidades portuárias como São Luís. Na medida em que o comércio marítimo de matérias-primas se intensificou substancialmente após o início do século XXI, como resultado da crescente procura por parte das economias asiáticas, a indústria da mineração e do agronegócio, por exemplo, enfrentaram pressões substanciais para reduzir os custos de transporte e aumentar a velocidade de circulação das mercadorias. Mobilizando os estudos de Arboleda (2020), entende-se que, à medida que as indústrias minero-metalúrgica-agro exportadoras mudaram a sua ênfase das operações no local para a “cadeia de valor global”, constituíram esforços organizacionais em várias escalas espaciais para reduzir os tempos de rotação do capital e, assim, alcançar uma integração mais profunda com corredores de infraestruturas marítimas e espaços de desenvolvimento avançado, na mesma medida que atravessam um conjunto de territórios na zona rural de São Luís.

Nesse sentido, foi importante decifrar as ramificações socioespaciais das indústrias minero-metalúrgica-agro exportadoras, abrangendo os imperativos de fluxo, homeostase e conectividade que sustentam a logística como uma “ciência dos sistemas” abrangente das indústrias extrativas liderou reconfigurações sociogênicas relevantes nas indústrias de mineração, porto e transporte marítimo em São Luís e em outros lugares.

Destaca-se que a transformação dos modos de operacionalização das autoridades portuárias, no caso a Emap, resultou em revoluções na produção de mais-valia provocadas pela ênfase na velocidade das atividades do CPSL. Para fazer isso, destaca-se brevemente as contribuições teóricas das abordagens marxistas ao Estado, a partir de uma perspectiva de análise da forma e o seu potencial para informar as tendências e transformações atuais na organização do poder estatal.

O desenvolvimento do tempo abstrato lançou as bases, talvez ainda mais decisivamente do que o domínio sobre o espaço físico, para a determinação histórica do capital como uma forma impessoal, mas objetiva, de dominação social. A teoria marxista do valor-trabalho deriva seu significado da medição do valor-trabalho, esforço humano possibilitado pela fragmentação do tempo em unidades quantitativas homogêneas – um modo de temporalidade historicamente único que era estranho às sociedades pré-modernas. Como pré-condição direta para a expansão do valor, o ato de encurtar os tempos de rotação do capital tem sido, desde o início, um dos principais motores da inovação tecnológica no capitalismo (Arboleda, 2020, p.198)

O desenvolvimento de meios de transporte mais rápidos, mais baratos e mais eficientes tem sido um fator determinante dos saltos na dinâmica organizacional das formas sociais de trabalho e nas configurações espaciais do ambiente construído dos Portos que compõe o CPSL e outras infraestruturas como a EFC. Embora a produção e o consumo não possam ocorrer simultaneamente, a redução do intervalo de tempo que separa os dois levou a ciência e a engenharia modernas a se esforçarem incessantemente para intervir nos ciclos de vida humanos e extra-humanos – desde a reprodução biológica em animais de criação até à concepção de sistemas de irrigação na agricultura e à produção de grandes navios, do tipo Valemax.

Arboleda (2020, p. 198), nos lembra que no Volume 2 de *O Capital*, que é dedicado quase na sua totalidade à questão da circulação, Marx considera que quanto mais a produção se baseia no valor de troca e, portanto, na troca, mais importantes são as infraestruturas físicas do comércio – os meios de transporte e de comunicação. O Transporte é entendido como parte dos custos de circulação. Pela sua própria natureza o capital ultrapassa todas as barreiras espaciais e, portanto, “a criação das condições físicas de troca – dos meios de comunicação e transporte – a aniquilação de espaço por tempo – torna-se uma necessidade extraordinária para ele”. Como demonstra o estudo de Bunker e Ciccantell (2005) sobre as fronteiras dos recursos naturais numa perspectiva histórica mundial, longe de ser acessória, a produção de mercadorias primárias tem sido o principal terreno fértil para inovações na economia dos transporte marítimo e terrestre. À medida que aumentava a separação material entre as periferias de recursos e os centros industriais e financeiros, as potências econômicas modernas enfrentavam uma pressão consistente para reduzir os custos de transporte, a fim de alcançarem o domínio comercial. A construção de portos, navios, pontes, ferrovias e outros elementos infraestruturais maiores tem sido, portanto, inerentes aos negócios da expansão portuária.

Ainda nesse contexto, destacam-se as principais inovações tecnológicas introduzidas pelas potências econômicas para garantir acesso à matérias-primas ao longo das fases do desenvolvimento capitalista. Portanto, o foco aqui é escavar a natureza peculiar da circulação concomitantemente com a extração durante as condições contemporâneas de produção. Compreender o papel que a revolução logística desempenhou na organização transnacional da extração de recursos exige que entendamos a circulação num duplo sentido. Ou seja, a circulação envolve o movimento físico real de mercadorias, trabalho e instrumentos de produção através de diversas

tecnologias infraestruturais, tais como oleodutos, linhas de transmissão, rodovias, aeroportos etc., o que garante o movimento do capital através de suas diferentes fases ou modos de existência.

No circuito mercadoria-capital-mercadoria (MCM), afirma Marx, “o valor subitamente apresenta-se como uma substância automotriz que passa por um processo próprio, e para a qual as mercadorias e o dinheiro são meras formas”, uma de suas fases ou formas de aparecimento (dinheiro, forças de produção, trabalho) para outra. Para que o dinheiro seja determinado como força de produção, os banqueiros e intermediários financeiros precisam de acesso a sistemas adequados de telecomunicações e informação; para que as forças de produção sejam determinadas como mercadorias, a disciplina tem de ser aplicada no chão de fábrica e o capital fixo tem de funcionar de forma suave e rápida; para que as mercadorias sejam determinadas como lucro, é necessário implementar mecanismos eficientes de distribuição e comercialização. Nesta base, a capacidade de aumentar a velocidade a que o capital transita através das suas fases é o que dá às empresas uma vantagem num cenário de concorrência intercapitalista.

Embora a circulação tenha sido uma questão necessária para a reprodução do capital desde a sua génese, a diferença qualitativa no atual ciclo de acumulação é que a revolução logística – no interesse da velocidade – esbateu deliberada e decisivamente as fronteiras entre fazer e mover – produção e distribuição. O que está aqui em debate é uma tendência para acelerar a valorização do capital e para integrar as fases da produção organizada sob modos sistêmicos e holísticos de racionalidade corporativa (Arboleda, 2020, p.201).

A ascensão da gestão integrada da distribuição implicou numa mudança fundamental no papel dos transportes na arquitetura global da produção. Antes considerado um custo, o transporte passou a ser entendido como um local privilegiado para agregar valor às mercadorias. A importância histórica mundial da revolução logística na dinâmica generalizada da obtenção de lucros é de tal magnitude que alguns argumentam que, em vez de potências industriais ou fábricas mundiais, os Tigres Asiáticos (especialmente o Japão, a China e a Coreia do Sul) são mais adequadamente classificados como “impérios logísticos”. Com mais de 2.000 navios, a enorme frota da marinha mercante da China não tem paralelo; sua armada pesqueira possui cerca de 200 mil arrastões. Cinco dos dez principais portos de contentores do mundo estão localizados ao longo da costa continental da China.

Este aparelho geoinfraestrutural recentemente configurado é o resultado de extensas rotas comerciais marítimas que ligam a Ásia Oriental ao resto do mundo. É também o produto de um processo de modernização da infraestrutura aeroportuária, do frete aéreo e da capacidade de voos comerciais nas cidades da Orla do Pacífico. Tem sido argumentado que a geografia da aviação, geralmente considerada, está a deslocar-se para leste, à medida que os aeroportos no continente asiático atraem um número crescente de tráfego de passageiros e carga (Arboleda, 2020, p. 202).

Mais importante ainda, os processos de redesenho operacional não se limitaram à extração e processamento de commodities. Os compradores de minerais nos mercados asiáticos têm solicitado cada vez mais que as indústrias implantem sistemas técnicos para tornar os produtos rastreáveis ao longo de toda a cadeia de abastecimento – ou seja, a “história” do mineral, desde o ponto da sua extração até à sua entrega no porto de destino. Isso permite que as indústrias de fundição de minério, ligas, manufatura e construção identifiquem com mais precisão os atributos específicos do mineral, diferenças entre lotes e impurezas, entre outros detalhes relevantes. Ao implementar tecnologias para rastreabilidade mineral e mapeamento da cadeia de abastecimento, as indústrias de mineração, transporte marítimo, transporte terrestre e portuária tiveram que padronizar operações e sistemas tecnológicos, bem como compartilhar informações de forma contínua.

Os portos chineses, japoneses e sul-coreanos, por exemplo, começaram a liderar esforços sistemáticos para informatizar as operações portuárias e implementar computação em nuvem, sensoriamento remoto e big data para integrar pagamentos, armazenamento, logística e alfândega, depuração. Embora a rastreabilidade mineral tenha começado como uma iniciativa privada para reduzir custos, foi recentemente adotada pela sociedade civil e organizações multilaterais como uma forma de aumentar a transparência e evitar violações dos direitos humanos, especialmente no que diz respeito a minerais de conflito, como o minério de ferro, bauxita, manganês, ouro, prata e, agora, o lítio. Nas indústrias extrativas do norte do Brasil, como é o caso da Vale S.A, a nova ênfase gerencial na integração operacional tem sido tão sistemática que um relatório recente do fórum de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC) afirma que o envolvimento dessas indústrias no valor global “deixa claro que os transportes também podem ser uma fonte de valor acrescentado real no contexto da cadeia de valor global” (Bunker; Ciccantell, 2005). Tradicionalmente, afirma o relatório, os serviços de transporte têm sido vistos principalmente como uma componente de custo da produção.

Para fazer face à escala crescente de produção do setor primário, a expansão portuária também desencadeou um processo agressivo de modernização tecnológica e organizacional. O aumento da capacidade operacional de movimentação de carga e da velocidade de transferência, que tem sido o principal objetivo deste esforço, permitiram que os portos aumentassem a velocidade de transferência por um fator de três. Por exemplo, em notícia de 18 de setembro de 2024, a Emap, divulgou:

O Porto do Itaqui deu um passo decisivo para aprimorar a segurança de suas operações com a implantação do sistema de monitoramento a contrabordo em todos os seus nove berços de atracação. Esta medida inovadora vai aumentar o controle sobre o tráfego marítimo, prevenindo incidentes e reforçando a segurança portuária, tornando o Itaqui o primeiro porto público do Brasil a adotar essa tecnologia em uma escala tão abrangente. Com o novo sistema, será possível identificar, em tempo real, qualquer irregularidade que represente risco para as operações, os navios ou as instalações. A tecnologia abrange a área marítima ao redor dos berços, permitindo um monitoramento preciso e constante das embarcações. "Com essa inovação, reforçamos nosso compromisso com a segurança e adotamos as melhores práticas globais de gestão portuária," afirma Gilberto Lins, presidente do Porto do Itaqui. O monitoramento também busca impedir a aproximação de embarcações não autorizadas, prevenindo atividades ilícitas e melhorando a comunicação com as autoridades responsáveis pela segurança marítima. Um ponto-chave do monitoramento é a Ilha de Guarapirá, cuja localização estratégica permite uma vigilância eficaz das áreas de tráfego marítimo mais intenso. Com isso, o controle da movimentação no entorno do porto será ainda mais eficiente, contribuindo para a segurança geral das operações no Porto do Itaqui (Emap, 2024)⁹⁴.

Tal como na indústria mineira, há uma clara tendência para a verticalização e integração em operadores de carga de grande porte, que abrangem portos, transporte terrestre e companhias marítimas. Também foram desenvolvidas zonas tampão para apoio logístico às instalações portuárias que exigem a redução do congestionamento, principalmente para aumentar a velocidade de movimentação de carga. A suposição de que estas revoluções na mais-valia a produção têm dependido de uma intervenção estatal mínima e a desregulamentação agressiva tornou-se uma sabedoria aceita entre os defensores do livre comércio e até mesmo em vertentes relevantes de estudos críticos. Contudo, como veremos na próxima seção, as aparências muitas vezes enganam.

A emergência da logística como uma questão relevante também gerou uma versão especializada do tipo de ideologias que marcaram o chamado “debate da globalização” na década de 1990. Costuma-se argumentar que a escala surpreendente das infraestruturas logísticas transcontinentais para a aceleração do comércio mundial entra em conflito dramático com as configurações geopolíticas herdadas do modelo soberania territorial e

⁹⁴ Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/porto-do-itaqui-reforca-seguranca-com-monitoramento-a-contrabordo>. Acesso em 28.11.2024.

nacional. Mais importante ainda, estes arranjos sociotécnicos são considerados não apenas de ordem superior ao poder estatal, mas também ontologicamente estranhos a ele. No movimento histórico mundial da civilização humana, a conexão entre mercados, antes distantes, ajudou a organizar o mundo de acordo com o espaço político é dar lugar à forma de organização de acordo com o espaço financeiro. Tal como o mundo evoluiu de impérios verticalmente integrados para estados horizontalmente interdependentes, afirma ele, está agora a “graduar-se em direção a uma civilização em rede global cujo mapa de corredores conectivos substituirá os mapas tradicionais de fronteiras nacionais” (Khanna, 2016, p.123).

Há, no entanto, a ideia de Arboleda (2020) de que o poder é mais logístico do que institucional. Sem dúvida, a expansão dos corredores transcontinentais de transporte intermodal que entrelaçam ferrovias, rodovias, infraestruturas portuárias e navios graneleiros intensificou ainda mais as compulsões impessoais e direcionais que são imanescentes à reprodução do capital como um sujeito alienado. No entanto, estas compulsões impessoais não existem num plano de realidade separado do Estado; nem são justapostos às mediações políticas do governo soberano. Compreender a unidade essencial do que parecem ser esferas distintas ou desagregadas da realidade social exige uma teoria do Estado que comece pelas condições reais em que o processo da vida humana se afirma (Arboleda, 2020, p. 203).

Localmente, o Porto do Itaquí, em 2023, teve um crescimento de 8,22% na movimentação portuária geral em relação a 2022, garantindo ao Porto a quarta colocação como melhor porto do público do país (Emap, 2024). Este cenário particular, afirma o referido informe institucional.

Por outro lado, juridicamente, a Lei nº 14.047/2020, a Lei dos Portos, explicitamente destinada a “modernizar” o sistema portuário nacional, pode ser considerada uma das fases na revisão institucional que gradualmente levou à atual ênfase nas interações na cadeia de abastecimento global que passam pelo litoral brasileiro. Esta Lei foi sancionada em abril de 2020, quando as exportações do Brasil estavam a ser sistematicamente reorientadas para a Ásia e a expansão dos corredores comerciais exigia uma melhoria na eficiência portuária. Privatizou a grande maioria das instalações portuárias e criou um elaborado conjunto de incentivos para uma estrutura altamente competitiva de operações logísticas.

As tendências para a integração horizontal avançada dos sistemas portuários e para a crescente centralização do poder estatal exerceram a sua própria marca territorial

na forma do que foi denominado urbanismo logístico ou urbanismo de conectividade. Esta formação emergente de planeamento e design territorial tem estado dependente da produção de todo um cenário tecnológico funcional à organização de sistemas industriais para a conectividade transnacional e a circulação de mercadorias. Dado que o espaço urbano está intrinsecamente congestionado, politicamente contestado e repleto de acontecimentos imprevistos, o urbanismo logístico combina uma vasta gama de meios arquitetónicos, técnicos, institucionais e disciplinares para mitigar e evitar quaisquer obstáculos que possam prejudicar o bom funcionamento da circulação logística.

As cidades portuárias localizadas nas principais zonas de exportação de produtos primários do Brasil ilustram a crescente imbricação do espaço urbano dentro de complexas redes transnacionais de conectividade logística. As infraestruturas territoriais e os arranjos sociotécnicos que ligam a mineração, o agronegócio e outras atividades em grande escala aos mercados asiáticos e europeus são surpreendentes pelo seu dinamismo operacional e sofisticação tecnológica. Além do mero transporte de mercadorias, as redes de transporte também se expandiram dramaticamente à medida que a indústria se tornou cada vez mais intensiva em capital e necessitada de uma mão-de-obra cada vez mais qualificada, logicamente acompanhada de uma maior carga de exploração dos trabalhadores locais.

Estas emergentes tomadas de posições técnicas no âmbito da atividade portuária lançaram à luz ao fato de que a acumulação de capital é global em conteúdo, mas local em forma. À medida, que constatamos sucessivos investimentos na expansão portuária e como isso, não é exagero dizer que o processo de concentração de capital teve a sua gênese com o lançamento do PGC e seus desdobramentos, ainda na década de 1970. A lógica contraditória, mas unitária, do poder do Estado e da acumulação de capital está materializada nas formas políticas assumidas pelo desenvolvimento global do valor. O Estado brasileiro e o estado do Maranhão, com os seus portos e ferrovias, são só mais uma via de passagem das riquezas que garantem vultosos lucros do capital internacional global.

4.7 Expansão Logística e Acumulação Entrelaçada no Complexo Portuário de São Luís

No entanto, em 2014, a WPR Gestão de Portos e Terminais anunciava em seu Eia/Rima os possíveis números da fase de operação do Terminal Portuário de São Luís, a saber: o Terminal de Grãos e Farelos movimentará 3.880.000 t/ano de grãos, 810.000 t/ano de farelo totalizando 4.690.000 t/ano na fase 1, já na fase 2 os números assumiriam respectivamente os seguintes valores: 9.064.000 t/ano, 1.620.000 t/ano totalizando 10.684.000 t/ano. O Terminal de Carga Geral e Contêineres serão implantados em três fases distintas com os seguintes valores: fase 1: 35.000 TEUs/ano⁹⁵; Fase 2: 120.000 TEUs/ano; Fase 3: 240.000 TEUs/ano. A implantação do Terminal de Importação de Fertilizantes também será realizada em 2 etapas com as seguintes estimativas: fase 1: 4.158.791 t/ano; Fase 2: 4.158.791 t/ano. O terminal de Granéis Líquidos será implantado em etapa única.

Em termos comparativos, a projeção prevista para o Tegram eram de 500.000 t/ano dividida em 4 (quatro) silos de 125 mil toneladas, em 2014 (Portos S/A, 2014). Enquanto a produção do Terminal de Grãos e Farelos, do Terminal Portuário de São Luís projetava uma margem de 10.684.000 t/ano.

Quando o berço estiver próximo da movimentação de 5 milhões de toneladas anuais, entrará em operação a segunda fase do Tegram. Nesse momento, o embarque de mercadorias passará a ser realizado igualmente por um segundo berço, também com preferência de atracação. A expectativa de movimentação da operação somada destes dois berços ultrapassam 10 milhões de toneladas anuais (PORTOS S/A, 2014).

Ainda sobre projeções de exportações dos dois terminais, observa-se que o Terminal de Grãos e Farelos do TPSL planejava superar o Tegram em número de t/ano. Em termos interpretativos, isso significava a maior capacidade de investimento do setor privado que visa instalar-se em terras maranhenses como resultados de ações para estimular grandes investimentos.

É preciso sublinhar a importância de analisar os investimentos na hinterlândia portuária em consonância com as oportunidades conjunturais oferecidas para sua

⁹⁵ Um *TEU* (Twenty Feet Equivalent Unit) é a medida do tamanho do contêiner de 20 pés.

efetivação e transformação econômica por meio da acumulação entrelaçada na qual destacam-se três níveis de interpretação e interdependência de desigualdades sociais, nesse caso, operada pela capacidade de mobilidade e investimento do capital na infraestrutura de transporte: 1) desigualdades encontradas nas diferentes regiões do mundo, são sempre interrelacionadas, daí, a ideia de tratar os portos como um elo logístico dentro de um mercado extremamente competitivo, mas que desconsidera qualquer pauta que não consiga se associar à dinâmica transnacional de escoamento de commodities; 2) desigualdades observadas em diferentes épocas históricas são, necessariamente, interconectadas. A capacidade de exportação e a concorrência entre as diferentes zonas de influência dos portos ao redor do mundo têm acentuado a distribuição desigual de riquezas, principalmente por meio do *insulamento econômico*, que tende a desconsiderar, na sua análise, a existência da fase transnacional: “del sistema capitalista, donde diferentes economías nacionales se vincularon unas con otras mediante el comercio y las finanzas em un mercado internacional integrado” (Robinson, 2013, p. 30). A este tipo de estrutura financeira, Robinson (2013), se refere como *economia mundial*; 3) desigualdades expressas por meio de diferentes sistemas de estratificação – classe, raça, gênero – são mutualmente condicionadas (Gonçalves; Costa, 2020. p. 32).

Dessa forma, a acumulação capitalista se entrelaça, na hinterlândia portuária, implicando na interconexão e interpenetração não só nas diferentes regiões do mundo, mas também de diferentes épocas históricas e distintas dimensões da expansão capitalista. De forma sistemática, pode-se apresentar quatro níveis de interpretação inerentes à acumulação entrelaçada a partir da análise da expansão portuária. 1) A incorporação de novos espaços não capitalistas ao processo de acumulação, por exemplo, Luxemburgo (1975, p.302) classificava como desaparecimento do local; 2) Os distintos padrões históricos de acumulação (acumulação primitiva, acumulação por despossessão). Essas diferentes formas de acumulação podem coexistir numa mesma época e num mesmo espaço geográfico; 3) Distintos mecanismos associados à acumulação capitalista, incluindo-se a mobilização do direito, do estado e da política, da cultura bem como a produção discursiva nos termos elucidados por Backhouse (2015), também coexistem espacialmente e temporalmente.

O incremento do Porto do Itaqui, por exemplo, é visto de forma bastante positiva pelo agronegócio da região de influência desse terminal, a inauguração do Tegram, em 10 de agosto de 2015, pela então Presidenta Dilma Rousseff, e a inauguração do Berço 99, de propriedade da Suzano Papel e Celulose, em 29 de março de 2022, e, mais

recentemente, a conclusão e entrega do corredor de importação do Arco Norte, no Porto, além do anúncio das obras do Berço 98 do Porto do Itaqui, representaram para este setor a possibilidade de ganhos de tempo no transporte entre a origem e o destino final da carga.

Os intercruzamentos entre portos e núcleos populacionais são, em geral, descritos pelas noção de trajetória simbiótica, segundo a qual uma fecundação recíproca, de modo que portos funcionam como fator de atração e influência no sistema urbano (Norcliffe; Basset; Hoare, 1996). Essa literatura parte da perspectiva de que o comércio marítimo deu origem a uma série de assentamentos – por diversas razões. De um lado, o comércio depende do crescimento de empresas e empregos, necessários para a vazão econômica dos bens, incluindo as atividades de manejo físico das cargas e os negócios de expedição, financiamentos, seguros, despachantes etc., e também a construção e manutenção técnicas de cais, navios, terminais etc. De outro, a movimentação de carga atrai produtores e consumidores para o entorno dos portos do CPSL.

A noção de trajetória simbiótica porto-cidade não é, no entanto, capaz de explicar disfunções que surgem nas relações entre portos e as suas circunvizinhanças. Cabe, nesse instante, recuperar a crítica de Norcliffe, Basset e Hoare (1996) que consideram tal noção como expressão do senso comum geográfico, segundo o qual os portos são compreendidos como motor de assentamentos baseados em setores produtivos, que estimulam o crescimento da malha urbana próspera e oportunidades de riquezas e estilos de vida oferecidos pelo comércio. Contra esse argumento, já coexistem pontos de dissociação ou disjunções entre o porto e a cidade de São Luís. Ao se basear em negócios da cadeia logística de exportação de commodities, os setores produtivos portuários dariam lugar apenas a habitações para trabalhadores e a espaço de reprodução da dinâmica social da cidade, tornando o porto, na visão dos operadores portuários, a parte menos valorizada do solo e do tecido urbano. Em função disso, as classes comerciantes e outros setores das elites locais tendem a alocar suas moradias e escritórios em pontos afastados da região portuária, o que geraria não apenas uma separação física com a cidade, mas a constituição das áreas dos portos como um mundo social, político e estético à parte.

A partir da lógica de acumulação entrelaçada, de David Harvey (2005, p.84), é possível reinterpretar esses pontos de dissociação ou disjunções como tendências do desacoplamento da dinâmica de produção de valor ocorridas no interior dos processos de ocupação capitalista do espaço da zona rural de São Luís. Esses desacoplamentos transitórios são necessários para a construção de uma nova relação porto-cidade, exigida para manter a acumulação do capital em marcha. Isto é, um novo espaço não

mercantilizado que, quando se generaliza, dá origem a uma nova dinâmica de reincorporações ao processo de acumulação.

Desse modo, sem descuidar de observar as determinações econômicas, sociais, políticas e geográficas contemporâneas críticas à noção de trajetória simbiótica porto-cidade, é preciso observar as condições de inerentes a todo processo de acumulação do capital, o que, por seu turno, significa enfatizar as interconexões, os cruzamentos, de diferentes tipos de desigualdades que marcam os contextos da expansão do CPSL.

Para discutir a acumulação entrelaçada na região portuária de São Luís, partiremos de três formas diferentes de inserção do porto na dinâmica capitalista. A primeira diz respeito ao porto em suas *funções-fim*, ou seja, permitir a entrada e saída de mercadorias e pessoas na cidade. Esse fluxo de bens assegura a integração brasileira e maranhense, desde a época colonial, à dinâmica da acumulação global. A segunda forma de acumulação se dá no espaço específico do porto. Trata-se aqui de sua *atividade-meio*, a geração de valor através de serviços ali prestados no embarque, desembarque e armazenamento de mercadorias. A terceira forma se refere à *interação* entre porto, sua adjacências e o conjunto da capital São Luís. No âmbito dessa trama de relações conflituosas, a ocupação e a construção do espaço físico da zona portuária se insere na dinâmicas expropriatórias da acumulação capitalista entrelaçada. Esses três modos de integração da áreas portuária à dinâmica da acumulação variam ao longo do tempo, modificando com ele as formas dominantes de incorporação de espaços não mercantilizados em cada época.

5. MOBILIZAÇÕES NO ENFRENTAMENTO DA EXPANSÃO INDUSTRIAL E LOGÍSTICA NA ZONA RURAL DE SÃO LUÍS – MA: a gênese da Resex Tauá-Mirim como forma de resistência

A ameaça de instalação de um porto nas dependências do território da comunidade Cajueiro intensificou o debate sobre a instalação da Reserva Extrativista Tauá-Mirim. No entanto, para melhor entender esse processo, é preciso voltar até o ano de 2001 quando a notícia de um polo siderúrgico ganhava força nas rodas de debates em São Luís.

Em 2001, o governo do estado do Maranhão assinou um protocolo de intenções com a Vale para a construção do polo siderúrgico de São Luiz (sic) (Sant'Ana Júnior, 2006). Em 2004, a Vale iniciou estudos para verificar a viabilidade de instalar um complexo de três usinas siderúrgicas e duas guseiras [empresas que transformam o minério em ferrogusa, matéria prima para a produção de aço], na capital maranhense (Almeida, 2005; Santana, 2005 *apud* Milanez; Porto, 2008).

O polo constituiria mais um desdobramento do PGC, que visa criar, explorar e comercializar as jazidas de minério de ferro localizadas na região de Marabá, no sul do estado do Pará, pois seria composto de usinas siderúrgicas destinadas ao beneficiamento em larga escala da produção do minério obtido no sul do Pará. O empreendimento teria a vantagem de minorar os custos com transporte, pois se localizaria nas proximidades do Porto de Itaqui, equipado para exportação, em grande escala, de minérios, de seus derivados e de produtos agrícolas (Sant'Ana Júnior, 2006). De acordo com o projeto, o polo teria capacidade de produzir cerca de 22,5 milhões de toneladas de aço por ano, principalmente produto semiacabado para a exportação (Almeida, 2005; Santana, 2005 *Apud* Milanez; Porto, 2008). Isso faria do estado do Maranhão o principal produtor de aço do país (Milanez; Porto, 2008).

Em 2007, existiam no Maranhão sete companhias do setor, todas voltadas para a exportação, mas nenhuma delas produzindo aço, apenas ferro-gusa: cerca de 1,6 milhão de toneladas anuais (Diário Comércio Indústria e Serviços, 2007). O polo siderúrgico, que seria construído em parceria com a empresa chinesa Baosteel, se localizaria a seis quilômetros do centro da cidade de São Luís, em uma área de 2.471 hectares (ha) (Milanez; Porto, 2008), que ia do Porto do Itaqui até a cabeceira do igarapé Arapapaí, na Vila Maranhão (Ibama, 2006). Ainda em 2004, a área foi declarada como de utilidade pública para fins de desapropriação pelo governo do Maranhão (Decretos nº 20.727-DO, de 30-08-2004, e nº 20.781-DO, de 29-09-2004), o que implicaria o deslocamento compulsório de seus moradores e/ou daqueles que a utilizavam de forma produtiva. Estes

moradores eram estimados em mais de 14.400 pessoas distribuídas em doze povoados (Vila Maranhão, Taim, Cajueiro, Rio dos Cachorros, Porto Grande, Limoeiro, São Benedito, Vila Conceição, Anandiba, Parnuaçu, Camboa dos Frades e Madureira) (Sant'Ana Júnior, 2006)

Segundo o cronograma do consórcio, a produção na primeira fase alcançaria os 3,7 milhões de toneladas de placas de aço/ano. A segunda fase previa o incremento na produção na ordem de 7,5 milhões de toneladas/ano e, por fim, a projeção era de alcançar 24 milhões de toneladas anuais com as três unidades nas fases subsequentes (Damé, 2004 *apud* Alves, 2022). Vale dizer que o projeto atraiu o enorme interesse dos estados do Maranhão e do Pará, uma vez que siderúrgicas desse porte no Brasil, na época, só existiam quatro: Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), no Rio de Janeiro; Usiminas, em Minas Gerais; Cosipa, em São Paulo e a Companhia de Siderúrgica de Tubarão, em Santa Catarina (SC). Considerando a proximidade do CPSL com os grandes mercados consumidores mundiais, a mineradora Vale teria o benefício de manutenção de sua própria logística integrada: mina-ferrovia-porto, além da vantagem competitiva no que diz respeito ao fornecimento de energia pela Usina Hidrelétrica de Estreito⁹⁶. Tais aspectos representavam uma redução considerável de custos operacionais de produção e aumentariam o grau de lucro diante das demais concorrentes presentes no mercado mundial de siderurgia.

Com interesse nisso, o governo estadual, mediante a presença de executivos da Vale e da Baosteel em visita técnica em São Luís, em agosto de 2004, procurou demonstrar que haveria a possibilidade de ampliação da capacidade de abastecimento de água da Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão (Caema) visando atender a demanda produtiva do polo siderúrgico (Alves, 2022, p. 59,).

Sobre isso, é importante dizer que o processo de produção siderúrgica figura entre um dos maiores consumidores de água e há de se considerar que, desde 1980, a cidade São Luís já conta com uma planta de produção de alumínio no seu Distrito Industrial, que possui outorga d'água para consumir águas oriundas de aquífero localizado na sua área

⁹⁶ A Usina Hidrelétrica de Estreito está localizada na cidade homônima, no Maranhão, em especificações técnicas, situa-se no médio curso da bacia do rio Tocantins, mais precisamente na mesorregião Sulmaranhense1 (margem direita) e das cidades tocantinas de Aguiarnópolis e Palmeiras do Tocantins (margem esquerda). Conforme dados do Consórcio Estreito Energia (CESTE), as áreas que abrangem o reservatório da UHE de Estreito fazem parte dos municípios de: Aguiarnópolis, Babaçulândia, Barra do Ouro, Darcinópolis, Filadélfia, Goiatins, Itapiratins, Palmeirante, Palmeiras do Tocantins e Tupiratins, todos no estado do Tocantins; já no estado do Maranhão, temos Estreito e Carolina, alagando uma área de 400 km². Fonte: <https://www.engie.com.br/usinas/usina-hidreletrica-estreito/>. Acesso em: 14.11.2024.

de instalação, enquanto o município de São Luís tem cerca de 60% de seu consumo abastecido por um sistema de captação, a cerca de 60 Km da capital, na bacia do rio Itapecuru, denominado de Sistema Italuís (Lopes et al., 2020).

O consumo mensal de água na Alumar é da ordem de 500.000 m³. A partir dessas informações gerais sobre o processo de lavagem da bauxita e considerando a concessão de uso das águas subterrâneas em São Luís, pode-se concluir que a Alumar consome água cristalina, em detrimento da necessidade de uso dessa água para o consumo humano na capital maranhense (Costa, 2003, p. 76).

Retomando o histórico das negociações, entre as pendências a ser resolvidas por governo do estado e Prefeitura de São Luís, estava a urgência na alteração da Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município de São Luís (Lei Municipal nº 3.253/92), em vigor desde 1992, para, então, criar as condições para a implantação do Subdistrito Siderúrgico (Alves, 2022, p. 60). À época, a Prefeitura de São Luís, através do então Prefeito Tadeu Palácio⁹⁷, mobilizou forças políticas e ações administrativas em conjunto com o governo estadual, propondo alteração da referida Lei, visando à viabilidade legal do empreendimento.

A partir do ano de 2005, a Companhia Vale passou a pressionar o governo do estado do Maranhão e a Prefeitura de São Luís, uma vez que as garantias acertadas na mesa de negociação envolvendo empreendedores e órgão representativos, não foram atendidas. Entre estas, configurava a desocupação da área de interesse do empreendimento, a alteração da Lei de Zoneamento, as concessões de licenças ambientais etc.

Diante desse quadro, entre o final de 2005 e o início de 2006 houve uma tentativa de renegociação, pois, devido aos entraves legais e à pressão dos movimentos de reação (no caso o Movimento Reage São Luís⁹⁸), os investidores começaram a anunciar o desinteresse pelo Maranhão. Em meio a isso, estava a posição do governo estadual⁹⁹ em já não concordar com a instalação das usinas dentro da Ilha de São Luís, mas sim em Bacabeira, distante a 66 km da capital maranhense.

Tratar destes elementos que compõe o cenário político da expansão capitalista na área da Zona Rural, torna-se necessário porque eles indicam na análise em questão, que

⁹⁷ Carlos Tadeu D'Aguiar Silva Palácio, foi Prefeito de São Luís – MA, em duas oportunidades, a saber; 1) 2002 – 2004; 2) 2005 – 2008.

⁹⁸ O Movimento Reage São Luís se constituiu a partir da resistência das comunidades ameaçadas de deslocamento compulsório para construção do polo siderúrgico e contou com a participação de sindicalistas, lideranças religiosas, movimentos sociais, professores e estudantes de vários níveis de ensino, pesquisadores, profissionais liberais (Alves, 2022).

⁹⁹ Na época, o Governador do Estado do Maranhão era José Reinaldo Carneiro Tavares, do PSDB.

há um movimento que também avança em suas formas de ação e resistência – ou seja, o que se quer dizer que, desde 1996, já havia uma necessidade de adotar estratégias de territorialização com o objetivo de garantir a manutenção das formas sociais existentes.

Em entrevista concedida em 24 de março de 2007, Alberto Cantanhede, referência na comunidade do Taim, integrante do Movimento Nacional de Pescadores (Monape) e do Grupo de Trabalho Amazônico (GTA) destaca como surgiu a ideia de uma Reserva Extrativista (Resex), na Ilha do Maranhão:

[...] para chegar na Reserva Extrativista mesmo não demorou muito tempo. Nós começamos a pensar nela meio pingada a discussão em 1996, e começamos a aprofundá-la em 1998. Mas quando começamos a aprofundá-la em 1998, nós já tínhamos, por exemplo, o Centro Nacional de Populações Tradicionais, o CNPT, que subsidiava muito essa discussão, a partir das Reservas do Acre, que nós nunca conseguimos ir lá, mas eles traziam essas informações nas discussões de Unidades de Conservação. Todas as assembleias do GTA (Grupo de Trabalho Amazônico), todas as assembleias do CNS (Conselho Nacional dos Seringueiros), todas as assembleias da Coiabe (Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira), que são povos indígenas, todos esses grupos, todas as assembleias desses grupos incluía na pauta as Unidades de Conservação (Miranda; Maia; Gaspar, 2009, p. 183-184).

Vejamos que pelo menos um dos atores sociais já tinha envolvimento nas discussões territoriais acerca de Unidades de Conservação (UC). A participação em Grupos de Trabalhos (GTs), o conhecimento adquirido ao longo dos anos na atividade pesqueira e o envolvimento com questões políticas mais abrangentes podem ser considerados trunfos no momento de disputa na arena, que é o território da Zona Rural de São Luís.

Acompanhando o texto jurídico cujo objetivo é organizar e sistematizar as categorias de manejo dos territórios legalmente protegidos e destinados à conservação da biodiversidade constata-se que o legislador, no esforço de regulamentar o disposto no art. 225, § 1º, inc. III instituiu e consolidou o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (Snuc), disciplinado pela Lei 9.985, de 18 de Julho de 2000. A definição de Unidade de Conservação (UC) é dada pela art. 2º dessa Lei, a saber:

Art. 2º para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:
I – Unidade de Conservação: espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

No contexto desse trabalho, merece destaque a modalidade de UC denominada Reserva Extrativista (Resex), cujo conceito é definido pela Lei 9.985/2000¹⁰⁰, que em seu artigo 18 versa:

Reserva Extrativista é uma área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte, e tem como objetivos básicos proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade.

5.1 Entre cavalos e lanzudos, a actância dos não-humanos na Baía de São Marcos como forma de resistência à expansão do Complexo Portuário de São Luís

Na Baía de São Marcos, existem várias formações arenosas, denominadas bancos de areias, que são afloramentos arenosos ocorridos no fundo do mar. No entanto, para a importância desse estudo, destacamos apenas duas dessas formações, o banco dos Cavalos e o banco dos Lanzudos, que nos últimos anos têm sido protagonistas de acidentes portuários envolvendo grandes navios que investiram na tentativa de atracar nos portos do Complexo Portuário de São Luís.

Morfológicamente, o banco dos Cavalos está localizado na zona de junção dos canais que formam o canal principal da Baía de São Marcos, correspondendo a uma barra alongada de maré, com extensão quilométrica e orientada para nordeste. O banco dos Lanzudos corresponde a uma barra alongada de maré bem desenvolvida. Segundo Araújo Júnior (2009, p. 48) este banco teve a porção superior de seu eixo longitudinal erodida em 81,2% de seu comprimento (3.900 m). O banco experimentou uma expansão tanto longitudinal quanto lateral, além de se deslocar 430 m no sentido leste. Considerando o comportamento erosional no banco dos Lanzudos, é possível inferir que tenha recebido os sedimentos provenientes do primeiro, crescendo e deslocando-se para leste, com tendência para integrar a região de planície de maré na margem esquerda do canal.

Ainda sobre o estudo acerca da morfologia dos Banco dos Cavalos, Araújo Júnior (2009, p. 54) foi o que apresentou o maior crescimento longitudinal na área de estudo, totalizando 3.260 m, na direção 50° NE, o equivalente a 41% do seu comprimento inicial, correspondendo a uma taxa de crescimento longitudinal de 130,3 m/ano.

¹⁰⁰ A referida Lei regulamenta o art. 225, § 1º, inc. I, II, III e IV da Constituição Federal e institui o Sistema Nacional de Unidade de Conservação da Natureza (SNUC) e dá outras providências.

A seguir entenderemos o porquê de tantas informações técnicas, alheias à sociologia, mas que ajudarão a entender os fenômenos actantes (Latour, 2012) que se quer explicar, que serão expostos nas formas de alguns acidentes e sinistros ocorridos no interior da Baía de São Marcos.

5.2 Onde os Navios vem morrer: Quando a resistência vem da natureza

Nos últimos 70 anos, a Baía de São Marcos vem sendo palco de sucessivos acidentes envolvendo, direta ou indiretamente, a atividade portuária. O objetivo desse item é remontar histórica e criticamente alguns desses casos e seus impactos para as atividades econômicas, logísticas e pesqueiras.

5.2.1 Navio Maria Celeste – 1954

Às 09 horas e 45 minutos do dia 16 de março de 1954, foi registrado um sinistro que causou dezenas de vítimas fatais, quando o navio Maria Celeste explodiu e se incendiou a uma distância de, aproximadamente, duzentos metros da Rampa Campos Melo. Momentos antes, segundo narrativas, estivadores retiravam tonéis de óleo diesel e gasolina dos porões, empregando pequenos guindastes de bordo, quando, acredita-se, a quina de um tonel entrou em contato com a chapa de aço que recobria o porão que guardava cerca de 1.500 tambores de óleo diesel e 2.000 de gasolina.

Segundo relatos de Lima Neto:

“A primeira explosão provocou outros derrames de combustíveis que alimentaram em cadeia o fogo da primeira. Tonéis subiam para o céu implodidos e voltavam para cobrir a superfície do mar, ao redor do cargueiro, com uma nata de óleo em chamas. A temperatura no local atingiu centenas de graus, o mar fervia nas proximidades da área envolvida pelo sinistro. Ninguém que se encontrava no Maria Celeste pode escapar com vida; enquanto muitos evaporaram com o calor no tombadilho, outros cozinhavam na água fervente do mar”. O acidente com a embarcação, resultou em 15 mortes, sendo 12 estivadores e 03 tripulantes. Tais dados oficiais são passíveis de contestação, haja vista que as narrativas acreditam em número maior de vítimas. (Lima Neto, 2005, p. 51-52),

Os restos do Maria Celeste passaram 33 anos semienterrados na lama que se acumulava vizinha à muralha da Beira Mar, nas imediações da Rampa Campos Melo, até ser recortado e retirado por uma empresa que negociava sucata. As primeiras tentativas de retirar as sobras do cargueiro ocorreram logo após o acidente, utilizando um rebocador

chamado de Britânia. No entanto, fracassou, pois os restos do navio afundaram parcialmente. No total ele trazia 4.330 volumes de carga que pesavam 744.550 kg.

5.2.3 Navio Norsul Tubarão – 1985

O graneleiro Norsul Tubarão, de bandeira nacional, encalhou em 27 de agosto de 1985, às 2h45, no banco dos Lanzudos, no qual ocorre na direção norte-sul, das vizinhanças de Tauá-Mirim e ao sul do cais do Porto do Itaqui, ao executar uma manobra na entrada do canal do Porto da Alumar. O navio se encontrava carregado de bauxita, sofreu um abalroamento com o cargueiro Helger Folmer, que resultou em um rombo em seu casco de, aproximadamente, 5 metros. Segundo Lima Neto (2005, p. 543), o graneleiro foi rebocado para um estaleiro no sul do país.

5.2.4 Navio Hyundai New World – 1987

No dia 31 de março de 1987, o navio coreano Hyundai New World (HNW) acabou preso no banco dos Cavalos, na Baía de São Marcos, carregado com 101.722 toneladas de carvão e 94.860 toneladas de minério de ferro, recebidos no Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM), pertencente à então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). À época, as notícias sobre a permanência do HNW – o terceiro maior graneleiro sólido do mundo, completando a sua primeira viagem para o Brasil, afirmavam o seguinte:

Em 25 de março de 1987, o referido navio com 309 metros de comprimento, 50 metros de largura e calando 18 metros, atracou no TMPM para receber 90 mil toneladas de minério de ferro para completar o seu carregamento. Chegou transportando um pouco mais de 100 mil toneladas de carvão mineral e deveria, de São Luís, se dirigir ao Porto de Phang Stell, na Coreia do Sul (Jornal O Estado do Maranhão, 02 de abril de 1987).

É sabido que o navio atracou em águas maranhenses apresentando avarias no motor principal. As peças para recompor a maquinaria foram pedidas e deveriam ser entregues no TMPM, entretanto, quando o carregamento chegou ao fim, na quinta-feira, 26 de março, elas não haviam chegado e as autoridades portuárias solicitaram que a embarcação desatracasse pois o Berg Sthal, o maior graneleiro (sólido) do mundo já se encontrava fundeado, aguardando o momento de atracar no porto de propriedade da CVRD. Por essas razões, o HNW foi arrastado até um ponto de fundeio, a 70 milhas da costa, onde aguardaria as peças de reposição do maquinário.

Após o encalhe, o graneleiro recebeu uma equipe de técnicos, que vieram das Alemanha, para tentar salvá-lo antes que as areias da coroa conseguissem prendê-lo de forma definitiva. No dia 06 de abril de 1987, chegou a São Luís, procedente dos estados Unidos, o rebocador Titan para ajudar nas operações que eram feitas pelos pequenos rebocadores da Companhia Brasileira de Rebocadores (CBR). Na oportunidade, os jornais noticiaram que o Comandante coreano, que não conhecia as correntezas da baía de São Marcos, nem a variação de amplitude de suas marés, resolveu ordenar que o graneleiro retornasse para o interior da baía, desejando encurtar o tempo de estadia no TPSL. Sem o práctico a bordo, dispondo unicamente de 20% da potência do motor, em maré de enchente, empurrado por correntes de até 7 nós, ele saiu do fundeio se dirigindo para as vizinhanças do TMPM (Lima Neto, 2005, p. 544).

No outro extremo da situação, o Comitê de Defesa da Ilha de São Luís começou a se pronunciar acerca do destino de 1.800 toneladas de óleo que o navio mantinha em seu tanque de combustível, com risco de se partir e ocorrer um vazamento indesejável, o que poderia se tornar catastrófico para lugares como a Ilha dos Caranguejos, Ilha Tauá-Mirim etc., fáceis de serem atingidas e sofrer danos difíceis de avaliar e capazes de comprometer a produção de pescados e de crustáceos que diariamente abastece o mercado de São Luís.

Em 29 de abril, a Capitania dos Portos publicou a seguinte nota: “São remotas as possibilidades de salvamento a respeito do navio coreano, encalhado desde o dia 31 de março na Baía de São Marcos, a seis milhas do TMPM”. Segundo a nota oficial veiculada, a pressão que o navio vinha sofrendo à altura do porão nove, com a subida e descida das marés, estaria provocando seu alquebramento. Caso isso acontecesse, naturalmente ou provocado, parte ré deveria flutuar, podendo ser recuperada (Lima Neto, 2005, p. 545). Evidentemente que isso não ocorreu e, nos dias seguintes, a embarcação viria afundar na região, provocando sérias consequências para a atividade pesqueira na região.

Notícias davam conta que a contaminação de peixes, crustáceos e mariscos da Ilha dos Caranguejos já havia resultado em prejuízos de mais de 50% na venda desses produtos nas feiras e mercados da capital (Lima Neto, 2005, p. 548). De fato, o sinistro com HNW provocou fortes consequências para a pesca artesanal, esse só foi um dos primeiros episódios envolvendo a atividade portuária voltada para a exportação na Baía de São Marcos. Tanto que, no dia 5 de maio de 1987, às 02 horas da madrugada a popa

do HNW desapareceu nas águas, submergindo inteiramente sobre o banco dos cavalos, era o fim do terceiro maior graneleiro sólido no mundo.

5.2.5 Navio Amazonas – 1987

Em 28 de maio de 1987, o petroleiro Amazonas, de bandeira brasileira, pertencente à Frota Nacional de Petroleiros (Fronape), carregado com 31 mil toneladas de óleo diesel, estava fundeado nas imediações do canal, a norte do banco dos Lanzudos, e teve as amarras do seu ferro partidas pelas forças das correntes de vazante no local e acabou empurrado contra a Ilha de Guarapirá, uma pequena formação rochosa que se situa a 400 metros a oeste do cais do Porto do Itaqui (Lima Neto, 2005, p. 551).

O referido navio media 157 metros de comprimento e 25 metros de boca máxima e, na ocasião, trazia 32 pés de calado. O acidente ocorreu às 03h da manhã e a Capitania dos Portos suspeitou que o navio se encontrava fora da área de fundeio autorizada. O Amazonas estava aguardando uma vaga no cais do Itaqui, onde deixaria 5 mil toneladas de sua carga de diesel (Lima Neto, 2005, p. 552). Segundo relatos, não houve vazamento de óleo ao longo canal de acesso ao TPSL, evitando um acidente ecológico com grandes proporções para Ilha de São Luís.

5.2.6 Navio Norsul Trombetas – 1989

O navio Norsul Trombetas, carregado com 24 mil toneladas de bauxita estava prestes a entrar no canal de acesso ao terminal da Alumar, fábrica de alumínio do estado do Maranhão, resultado do Consórcio Billiton, Alcoa e Alcan. Faltando poucos km para atracar, encalhou no banco Lanzudos, a menos de três milhas do porto do Itaqui. 12 anos depois, o acidente aconteceu em 14 de novembro de 1989 – partes do casco já foram retiradas, mas ainda existem destroços no local, visto que várias tentativas de resgate falharam ao longo desses anos, apesar do esforço das autoridades marítimas do estado. (Fonte <https://marrapa.com/exclusivo/navio-encalhado-no-porto-da-alumar-tem-20-mil-toneladas-de-bauxita/>).

Esse acidente teve desdobramentos acompanhados pela imprensa e pelas autoridade portuárias locais. Sobre isso, foi dito o seguinte:

“O comandante do Norsul Trombetas é o possível responsável pelo acidente que causou prejuízos acima de US\$ 31 milhões; ele dispensou, após o navio

ter fundeado, grande parte de sua tripulação, deixando-o desguarnecido; não se preocupou em deixar um oficial de serviço no passadiço, marcando posições de terra, que permitissem determinar a correta localização do ponto de fundeio do navio, e isso contribuiu para o não-conhecimento exato da sua posição; o navio foi manobrado intempestivamente e incorretamente, sem o prático a bordo, considerando-se que a praticagem, nos portos de São Luís, é obrigatória; a quantidade de pessoal disponível para executar a manobra foi indevida e reduzida” (Lima Neto, 2005, p.553).

As Normas de Tráfego e Permanência do Terminal Especializado da Alumar, baixadas pelas Capitania dos Portos do Estado do Maranhão, exigem no item III – Praticagem:

“O Terminal será atendido pela Associação dos Práticos da Baía de São Marcos. A Zona de Praticagem é fixada na Portaria Nº 0031/84 da Diretoria dos Portos e Costas (DPC). A praticagem é obrigatória no Terminal da Alumar entre o ponto de espera do prático e qualquer ponto de atracação ou fundeio. O ponto de espera de prático é feita pelo farol da Ilha do Medo, em uma distância de uma milha do referido farol”.

Vale ressaltar que essas normas são alicerçadas no Regulamento Para o Tráfego Marítimo (RTM) – em Decreto 5.798 de 11 de junho de 1940, que disciplina a navegação nas águas brasileiras, a utilização dos terrenos de Marinha e construção sobre as águas (Fonte: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d5798.htm).

Segundo Lima Neto (2005, p. 553), o posicionamento do casco do Norsul Trombetas, na Baía de São Marcos poderá, no futuro, se transformar em um complicador para a passagem de acesso ao Terminal da Alumar e prejudicar o trânsito na bacia de evolução do Porto do Itaqui, dada a sua proximidade com a rota que leva ao Estreito dos Coqueiros e o alinhamento do cais.

Contados 35 anos depois, do acidente com o Norsul Trombetas, o banco dos Lanzudos voltou a ser palco da mesma situação, dessa vez com o navio Forte de São de Felipe que, desde do dia 17 de fevereiro de 2024, naufragou à altura do canal de acesso ao Porto da Alumar, de frente para a Praia do Parnuaçu, na comunidade do Cajueiro, objeto de disputa jurídica em torno da construção de um novo porto na zona rural de São Luís. Mas, esse será parte de uma análise futura que procurará entender os determinantes do possível naufrágio do referido navio a partir de fatos anteriores ocorridos na mesma área pretendida por outros empreendimentos.

5.2.7 Navio Orad Nassau – 1990

Depois de encalhar no bando de areia Cavalos, o navio Hyundai New World continuou produzindo acidentes na baía de São Marcos. O navio petroleiro Orad Nassau,

com registro na Bahamas, procedente de Curaçao, carregado com 33 mil toneladas óleo diesel para São Luís e depois Fortaleza, chocou-se, no dia 27 de agosto de 1990, com os destroços do navio coreano e parte de sua carga foi jogada ao mar, causando um dos mais graves acidentes ecológicos já registrados na principal rota portuária do CPSL (Lima Neto, 2005, p. 556-557).

Após o ocorrido, foi realizada uma vistoria na área do casco mais atingida e foi concluída uma avaliação de suas condições de segurança e navegabilidade. Sob a orientação da Capitania dos Portos do Maranhão, o graneleiro foi autorizado a atracar no berço norte do Porto do Itaqui com o auxílio de dois rebocadores. Fonte: (<https://portosma.com.br/index.php/os-maiores-acidentes-maritimos-do-maranhao/>)

5.2.8 Rebocador Rigel – 1993

O referido rebocador chegou em São Luís para ajudar nas manobras de atracação e desatracação dos supergraneleiros no TMPM. Mas em 06 de novembro de 1993, o Rigel foi a pique depois de se chocar com o navio Monte Athos durante uma manobra simples de atracação, nas vizinhanças da Ponta da Madeira. O naufrágio resultou na morte de dois tripulantes: o foguista¹⁰¹ José Ribamar Souza e o Mestre João.

Nove meses depois do acidente, como seus corpos não haviam sido resgatados; as famílias ainda não tinham sido indenizadas, nem mesmo conseguido receber os benefícios de seguros, pensões etc. No entanto, a CVRD contratou a empresa canadense Trinave para retirar do fundo do mar seu rebocador avaliado em 9 milhões de dólares. No contrato com a mineradora, a Trinave prometia recuperar o rebocador em cinco dias, o que não correu nem em quatro meses, quando rescindiu o seu compromisso (Lima Neto, 2005, p. 550).

Por outro lado, a empresa Sobrae/Sorvemar, proprietária do rebocador Rigel, contratou duzentos e setenta dias depois do seu naufrágio, a empresa americana de salvatagem de navios Smit Take, que optou por usar um sistema simples de içamento. O Rigel pesava 400 toneladas em condições normais veio à superfície sem grandes problemas depois de trinta dias de estudos e amarrações em seu casco, a embarcação encontrava-se emborcada, com o casco virado para cima, a proa a 35 metros e a popa a 42 metros abaixo da linha d'água, no centro do canal de acesso do CPSL. Devido a

¹⁰¹ Aquele que cuida da fornalha à vapor de uma embarcação.

profundidade, não chegou a representar qualquer perigo à navegação (Lima Neto, 2005, p. 551).

5.2.9 Navio Trade Daring – 1994

Na madrugada do dia 07 de dezembro de 1994, o navio Trade Daring, partiu-se ao meio, atracado no TMPM, depois de permanecer encostado no fundo do mar, encurvado por ação de carga mal colocada em seus porões, durante um mês compromisso (Lima Neto, 2005, p. 557). O navio estava sendo operado e já havia 27 mil toneladas de minério de ferro, que vinha se somar às 54 mil toneladas de manganês embarcadas anteriormente. Todo esse minério deveria ser transportado para o Porto de Dunkerke, na França.

Segundo Lima Neto (2005, p. 558), o Trade Daring apresentava péssimo estado de conservação, falta de pintura e extensas manchas de ferrugem no casco; ele fora construído no Japão, à época, faziam 22 anos e não suportou um erro de operação nas dependências do TMPM, ao receber uma carga em seus porões centrais. Segundo relatos, o acidente teve início com um estalo na estrutura da embarcação que se deformou, partindo parcialmente, nos dois lados, nas proximidades da borda e do meio do navio. A quilha “sentou” no fundo do mar e o carregamento foi suspenso de imediato. Convém explicar que o carregador utilizado no Terminal é o de maior de velocidade do mundo, com capacidade de 17 mil toneladas/hora.

Um fato interessante, registrado no acidente do navio Trade Daring é que todo o carregamento de minério foi lançado direto ao mar, como tentativa de agilizar a descarga. Feito isso, o plano inicial era realizar a dragagem de todo material lançado anteriormente. No entanto, a área do TMPM registra variações de marés na Baía de São Marcos com amplitude média de 5,50 metros, e máxima acima de 7,00 metros em algumas marés de sizígia, propiciando a formação de correntes marítimas não somente no canal, onde chegam a 7 nós, mas nas praias e no porto, onde podem ser medidas entre 1,5 nós e 2,5 nós (Lima Neto, 2005, p. 253). Completando essa informação, ainda em tempo, é importante dizer que nas regiões mais profundas ocorrem valores de maiores velocidades, com valores já citados, com sentidos predominantes das correntes de maré se mantêm sul, na enchente, e norte, para a vazante (Lima Neto, 2005, p. 457). Isso nos leva constatar que o minério e manganês despejado do Trade Daring poderia ter ido parar nas

comunidades vizinhas do TMPM, causando significativas consequências nas atividades econômicas, em especial na pesca artesanal.

No entanto, a preocupação dos operadores portuários, da época, era outra. Lima Neto (2005, p. 562), que foi administrador do Porto do Itaqui, publicou em 20 de dezembro de 1994, no Jornal O Estado do Maranhão, um artigo intitulado: Trade Daring II, que expressava futuras preocupações em relação a navegabilidade da Baía de São Marcos, somente, e somente só, em relação aos navios graneleiros que aportariam no Itaqui em TMPM. A saber:

“Desejamos lembrar que na entrada da Baía de Cumã, caminho de Guimarães, norte da Pedra de Itacolomi, nas vizinhanças da Ponta da Araoca, existe um lugar chamado pelos mais antigos de Coroa dos Ovos, que passou a ser conhecido por Ilha do Navio, cuja a origem remonta, segundo os moradores da praia da região, que ali encalhou um navio dando origem e ao redor de seus destroços e formou um imenso assoreamento dando origem a tal ilha” (Lima Neto, 2005, p.562).

Em expressa preocupação técnica, o autor manifesta que um acontecimento dessa ordem causaria um desgaste irreversível ao CPSL, trazendo por consequência notável modificação na estabilidade do canal que serve aos portos do Itaqui e Alumar, além de uma provável e indesejável reavaliação por parte dos armadores, dos custos de frete e seguros das embarcações de grande porte que demandam São Luís. Note-se, nessas passagens, uma total indiferença em relação às questões ambientais e sociais, às comunidades do entorno, à pesca artesanal, à manutenção alimentar a partir do consumo dos pescados etc. Não são importantes, só importa a passagem dos navios pelo canal em direção aos portos da Alumar, da então CVRD e do Porto do Itaqui, do mais, nada é mais importante para os planejadores/administradores do CPSL.

No início de 2024, os sinistros parecem repetir a história do Trade Daring e de outros navios na Baía de São Marcos. Mas isto, não é uma coincidência histórica ou do acaso. Ou seja, quanto maior o fluxo de navios supergraneleiros, maiores são as chances de notícias de acidentes como esses virem à tona na imprensa local, nacional e até mesmo internacional, explicitando a intensa acumulação por espoliação dos espaços da zona rural de São Luís.

Imagem 02: Navio Trade Daring, partido ao meio no TMPM.



Fonte: <https://ronaldealmeidasilva.blogspot.com/2016/11/320-porto-da-vale-terminal-maritimo-da.html>

5.2.10 Navio Vale Beijing – 2011

O graneleiro Vale Beijing, um dos maiores navios de carga seca do mundo, apresentou rachaduras em um dos tanques do lastro (casco), no dia 06 de dezembro de 2011, após ter sido feito o carregamento, no Píer I do Porto Ponta da Madeira. Vale destacar que o sinistro ocorreu na sua primeira operação, uma vez que, a embarcação foi entregue no dia 23 de novembro do mesmo ano.

Segundo a editoria de Portos, do dia 06 de dezembro de 2011, do extinto jornal O Estado do Maranhão: O navio de transporte de minérios Vale Beijing, da empresa sul-coreana STX Pan Ocean, fretado pela Vale, deveria ser mantido no Píer I do Terminal Marítimo Ponta da Madeira (TMPM) por tempo indeterminado, até que a Capitania dos Portos do Maranhão (CPMA) concluísse a perícia técnica e verificasse que não havia mais qualquer risco de naufrágio do graneleiro. A Capitania abriu um Inquérito Administrativo para apurar o que causou rachaduras na parte inferior de um dos tanques do lastro do navio, possibilitando assim a entrada de água, e encaminhou o caso ao Tribunal Marítimo.

O acidente com essa categoria de navios, encomendados pela mineradora, foi tão significativo para a logística internacional que a China manteve a proibição desses graneleiros até o ano de 2015¹⁰². O país asiático só aceitava navios com capacidade de até

¹⁰² Os principais rivais da Vale, Rio Tinto e BHP Billiton, operam na Austrália e têm mais vantagem no custo do frete marítimo, que é mais curto. Em relação ao minério de ferro que sai da Serra do Carajás por via ferroviária e distribuído via porto pelo Terminal Marítimo da Ponta da Madeira, encarecendo o frete devido às distâncias geográficas.

250 mil toneladas, capacidade muito abaixo das 400 mil toneladas dos Valemax, a mesma categoria do Vale Beijing.

Em 4 de janeiro de 2012, o navio foi rebocado pelo armador coreano STX Pan Ocean para reparos no estaleiro Jinhae, na Coreia do Sul¹⁰³.

5.2.11 Navio Plataforma Sep Orion

No dia 30 de setembro de 2012, durante a obra de construção do Píer IV do TMPM, o navio plataforma Sep Orion, de propriedade da empresa Eusung O&C CO, adernou nas dependências da Baía de São Marcos. A plataforma estava sendo utilizada na implantação de estacas.

Em nota, a Vale afirmou o seguinte:

A Vale informa que, no dia 30/9, à 0h45, uma plataforma elevatória pertencente à empresa Eusung O&C CO e utilizada nas obras de construção do Píer IV, adernou durante manobra realizada por sua tripulação na Baía de São Marcos, em local próximo às obras do píer. A Vale está investigando as causas e analisando o plano de salvatagem do equipamento, tendo comunicado formalmente as autoridades competentes. As operações portuárias do Terminal de Ponta da Madeira estão sendo realizadas normalmente (Vale, 2012).

Note-se que a mineradora Vale se exime de qualquer responsabilidade do acidente ocorrido no ano de 2012, assim como em outros, deixando para os operadores da estrutura de construção portuária, a inteira responsabilidade do ocorrido nas dependências do TMPM, porto de sua propriedade, cuja o contrato foi firmado junto à empresa coreana. Isso ficou evidente quando se passaram 4 meses do acidente e não havia qualquer previsão para o encerramento das investigações.

No dia 07 de março de 2013, o equipamento Talklift 4 Floating Sheerleg inicia a retirada da plataforma do fundo do mar com o objetivo de arrastá-la a 100 km da Costa do Maranhão, no entanto a Capitania dos Portos do Estado do Maranhão, Órgão da Marinha do Brasil, sugeriu afundá-la no Parcel de Manuel Luís¹⁰⁴. Nesse entremeio, entre resgate e local

¹⁰³ Fonte: <https://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/2012/07/megacargueiro-da-vale-volta-operar-7-meses-apos-acidente-no-ma.html#:~:text=Embarca%C3%A7%C3%A3o%20apresentou%20rachadura%20ap%C3%B3s%20ser%20carregada%20no%20Maranh%C3%A3o.&text=O%20Vale%20Beijing%2C%20um%20dos,sul%20coreana%20STX%20Pan%20Ocean>

¹⁰⁴ O Parque Estadual Marinho do Parcel de Manuel Luís é uma unidade de conservação brasileira de proteção integral à natureza localizada no Oceano Atlântico, a 45 milhas náuticas da costa do Maranhão e

de deposição da estrutura, o Ministério Público Federal no Maranhão (MPF/MA) conseguiu, na Justiça Federal, liminar que determinou à Vale S/A e Eusung O&C CO a execução integral do plano de retirada da plataforma Sep Orion e demais estruturas naufragadas na Baía de São Marcos, no prazo de 90 dias¹⁰⁵.

5.2.12 Navio Stellar Banner – 2020

O Navio Stellar Banner (SB), da categoria Valemax (de propriedade da Polaris Shipping) partiu do TMPM no dia 24 de fevereiro de 2020 carregado com 275.000 toneladas de minério de ferro, além de milhares de litros de óleo e combustível, tendo como destino o Porto de Quingdo, na China. Um dia depois de deixar o CPSL, foram identificadas fissuras de 25 metros no casco do navio, obrigando comandante da embarcação a levá-lo para um banco de areia distante cerca de 100 km da costa do litoral do Maranhão.

Ressalta-se que no dia 28 de fevereiro de 2020, o Ibama havia verificado o vazamento de 333 litros de óleo no mar e o poluente havia se espalhado por uma área de 0,79 km². Um dia depois, o instituto afirmou que não visualizou mais as manchas de óleo encontradas anteriormente¹⁰⁶.

Passados cem dias depois de permanecer encalhado em um banco de areia, o SB, precisou de apenas 48 horas para selar o seu destino. No dia 3 de junho reflutuou. No dia 4 foi rebocado para águas mais profundas e no dia 6 veio o veredito final: seria alijado (afundado) para sempre em uma área localizada a 150 km da costa do Maranhão, onde a profundidade passa dos 2,2 mil metros, na latitude 1° 10' 50.26" S, longitude 42° 56' 56.18" W. A operação de alijamento foi realizada por um grupo de especialistas com conhecimentos técnicos e equipamentos. Segundo o site Portos MA¹⁰⁷, antes da operação, objetos flutuantes, como a linha de ancoragem, e poluentes, assim como uma quantidade mínima de óleo remanescente a bordo, foram removidos. Parte do minério de ferro, equipamentos de navegação e maquinário básico permaneceram na embarcação e são

a cerca de 100 milhas náuticas de São Luís. Formalmente vincula-se ao município de Cururupu. Fonte: <https://uc.socioambiental.org/pt-br/noticia/147320>

¹⁰⁵ Fonte: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2013/05/justica-manda-vale-retirar-plataforma-da-baia-de-sao-marcos-em-90-dias.html>

¹⁰⁶ Fonte: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2020/06/04/apos-tres-meses-encalhado-navio-stellar-banner-e-rebocado-e-recebera-inspecao-na-costa-do-maranhao.ghtml>

¹⁰⁷ Fonte: <https://portosma.com.br/index.php/navio-stellar-banner/>

considerados sem riscos para a vida marinha. O acidente aconteceu no dia 24 de fevereiro de 2020.

O episódio envolvendo o SB serve para ilustrar que o fluxo contínuo de embarcações na costa maranhense e nas adjacências do TPM vem alterando a biota aquática, além disso, vem afetando a faixa litorânea de pesca de milhares de pescadores daquela região. O acidente com o SB só confirmou o que vem ocorrendo há décadas ao longo do canal de navegação minero-exportador do chamado Sistema Norte de Produção da Vale S.A.

Imagem 03: Navio Stellar Banner, Alijado a 100 km da Costa do Maranhão



Fonte: <https://portosma.com.br/index.php/navio-stellar-banner>

5.2.13 Navio Forte de São Felipe – 2024

Passados 04 anos da última ocorrência envolvendo navios que saíram ou chegaram no CPSL, em 17 de fevereiro de 2024, às 13h15min, o Navio Forte de São Felipe (FSF) encalhou entre a Praia do Parnuaçu, no Cajueiro, e o Porto Grande, mais precisamente no Banco dos Lanzudos, banco de areia já conhecido pelo alijamento de outros navios naquela região da Baía de São Marcos.

Dado o acontecido, a primeira tentativa de reflutuação do FSF aconteceu às 1h39min de domingo e durou quase 3 horas. Porém, em decorrência da gravidade do assentamento do navio no leito onde estava, não se obteve êxito na recuperação do

mesmo. Depois do fracasso da primeira tentativa, realizada na madrugada do domingo, 18 de fevereiro de 2024, uma segunda operação, foi marcada para as 14h, do domingo, que também não deu certo. Foram usados seis rebocadores que se mostraram insuficientes para “empurrar” a embarcação para águas mais profundas da que ele se encontrava (Fonte: <https://luiselsonews.com.br/fracassa-a-segunda-tentativa-de-reflutuar-o-navio-forte-sao-felipe>).

No entanto, no dia 22 de fevereiro, em nota, a Capitania dos Portos do Maranhão informa que às 18 h, o FSF flutuou 30 minutos antes da preamar. Após a flutuação, o navio demandou atracação no Porto da Alumar. O FSF estava carregado com 23 mil toneladas de bauxita e havia partido do Porto de Juriti, no estado do Pará. O FSF desperta certa curiosidade no local de encalhe, haja vista que a praticagem não ocorre às margens da Praia do Parnuaçu, onde a profundidade não permite esse tipo de manobra de atracação de navio nos portos mais próximos. Vale destacar que a área do sinistro com FSF está em disputa, desde de 2014, com vários agentes entre eles, parte da comunidade do Cajueiro, empresas que pretendem a implantação de um terminal portuário e o próprio governo do estado do Maranhão.

Imagem 04: Navio Forte de São Felipe Encalhado Entre a Praia do Parnuaçu e o Porto Grande



Fonte: Alberto Cantanhede, Divulgação, 2024.

Quadro 03: Acidentes e Naufrágios na Costa do Estado do Maranhão

Nome do Naufrágio	Ano do Naufrágio	Local do Naufrágio		Nome do Naufrágio	Ano do Naufrágio	Local do Naufrágio
	.				.	
Adonde	1929	-		Nau de Aires da Cunha	1536	São Luís
Aguiomar	1946	Goiabal		Nau de Jacques Riffault	1590	Canais de São Luís
Alcântara	1892	Piraquara		Netuno II	1969	Ponta de Miracema
Alcântara I	-	Alcântara		Nissos-Psava	1897	Santana
Alcantarense	1949	São Marcos		Niterói	1924	-
Alexandre	1903	-		Norte	1929	-
Aline Ramos	1981	Tutóia		Nova	1947	-
Amigos	1950	Barra de Balanga		Ombilin	1942	Alto Mar
Amiral	1868	Lençóis		Palma Santa	-	Atins
Amor da Pátria	1904	Correnteza Grande		Paraíba	1938	São Marcos
Barreto de Menezes	1954	Barra do Tutóia		Pauline	1836	Boa Vista
Bela Mina	1947	-		Pelicano	1951	Itacolomí
Benedicto	1935	Guimarães		Pindaré	1947	Tutóia
Berga	1956	-		Porto Alegre	1939	-
Bergére	1840	Coroa Grande		Primeiro de Abril	1924	-
Bom Jardim	1936	Canabas		Príncipe de Grão Pará	1884	Paulino
Bons Amigos	1949	Alcântara		Queen City	1942	Alto Mar
Branco Filho	1948	Guimarães		Ribamar	1949	Baía de São Marcos
Butiá	1942	Canárias		Rio Mearim	1929	-
Cabral	1914	Salinas		Salvador	1929	-
Calíope	1860	Atins		Santa Aninha	1929	São Luís
Cambridge	1950	Guimarães		Santa Clara	1935	Baía de São Marcos
Casco de Tutóia	1923	Tutóia		Santa Madalena	1953	São Marcos
Cavela de Nicolau de Resende	1571	-		Santos Filho	1948	Feitiria
Claymore	1941	Baía de São Marcos		São Bartolomeu	1924	-
Clementina	1860	Boa Vista		São Caetano	1939	Alcântara

Clementino	1873	Ilha Pirocana		São Luís I	-	São Luís
Constantinopla	1935	Coroa da Minerva		São Luís II	-	São Luís
Deul	1895	-		São Luís III	-	São Luís
Elise	1905	São Marcos		São Luís IV	-	São Luís
Elmo	1954	Recife do Meio		São Luís V	-	São Luís
Emilia	1905	São João		São Luís VI	-	São Luís
Empire Hawk	1942	Alto Mar		São Luiz	1836	Ponta das Pedras
Estrela do Pastor	1947	São Luís		São Marcos	1917	São Marcos
Estrela Polar	1948	Palmeiral		São Marcos I	-	Baía de São Marcos
Evilásio	1948	Farol de Itacolomí		São Miguel	1929	-
Figueira	1896	Araçagi		São Paulo	1954	Guarajuteua
Floresta	1937	Conceição		Sincera	1629	-
Glória	1878	-		Siranger	1944	Alto Mar
Gregory	1923	Tutóia		Sirios	-	Tutóia
Henriette	1869	São Luís		Sobralense	1873	Coroa do Cocal
Hércules	1945	Itacolomí		Solla	1900	São Marcos
Ilha do Meio I	-	São Luís		Souza Rodrigues	1950	São Marcos
Itapicurú	1936	Belmonte		Sud	1962	São Luís
Itararé	1929	-		Telma Maria	1944	
Josefina	1867	Tubarão		Templar	1842	Ilha de Marajó
Lençois I	-	Lençois		Tetê	1929	-
Lima Cardoso	1980	Alcântara		Tutóia I	-	Tutóia
Lutador	1918	Turiaçu		Tutóia II	-	Tutóia
Maria Celeste	1954	São Luís		Tutóia III	-	Tutóia
Marinorte	1924	Ilha das Pombinhas		Tutóia IV	-	Tutóia
Marquês de Herval	1895	São Marcos		Tutóia V	-	Tutóia
Metheoro	1936	Baía de São Marcos		Venturosa	1899	-
Minerva	1820	São Luís		Vesper	1948	Cachoeira
Mirim	1949	Baía de São Marcos		Ville de Boulogne	1864	Guimarães

Barco Sem Identificação	2024	Baía de Anajatuba ¹⁰⁸	-	-	-	-
-------------------------	------	----------------------------------	---	---	---	---

Quadro 04: Acidentes e Naufrágios na Baía de São Marcos e Circunvizinhanças

Nome do Naufrágio	Ano do Naufrágio/Sinistro	Local do Naufrágio
Nau de Aires da Cunha	1536	São Luís
Nau de Jacques Riffault	1590	Canais de São Luís
Minerva	1820	São Luís
Henriette	1869	São Luís
Marquês de Herval	1895	São Marcos
Deul	1895	São Luís
Figueira	1896	Araçagi
Solla	1900	São Marcos
Alexandre	1903	São Marcos
Elise	1905	São Marcos
São Marcos	1917	São Marcos
São Marcos I	1917	Baía de São Marcos
Rio Mearim	1929	Baía de São Marcos
Salvador	1929	Baía de São Marcos
Santa Aninha	1929	São Luís
Santa Clara	1935	Baía de São Marcos
Metheoro	1936	Baía de São Marcos
Paraíba	1938	São Marcos
São Luís I	1939	São Luís
São Luís II	1939	São Luís
São Luís III	1939	São Luís
São Luís IV	1939	São Luís

¹⁰⁸ O acidente ocorreu no dia 21 de maio de 2024, com quatro tripulantes naturais do município de São João Batista, Baixada Maranhense. O naufrágio resultou em 03 vítimas fatais. Fonte: <https://jailsonmendes.com.br/2024/05/24/terceiro-corpo-de-trabalhador-vitima-de-naufragio-com-lancha-de-sao-joao-batista-e-encontrado/#more-73721>. Acesso em 31/05/2024.

São Luís V	1939	São Luís
São Luís VI	1939	São Luís
Claymore	1941	Baía de São Marcos
Telma Maria	1944	Telma Maria
Ilha do Meio I	1945	São Luís
Estrela do Pastor	1947	São Luís
Ribamar	1949	Baía de São Marcos
Mirim	1949	Baía de São Marcos
Alcantarense	1949	Baía de São Marcos
Souza Rodrigues	1950	Baía de São Marcos
Santa Madalena	1953	Baía de São Marcos
Maria Celeste	1954	São Luís
Sud	1962	São Luís
Lancha Proteção de São José	1965	Baía de São Marcos (Tauá Redondo)
Navio Norsul Tubarão	1985	Baía de São Marcos (Banco dos Lanzudos)
Navio Amazonas	1987	Baía de São Marcos (Banco dos Lanzudos)
Navio Hyundai New World	1987	Baía de São Marcos (Banco dos Cavalos)
Não Identificada	1987	Baía de São Marcos (Ilha do Medo)
Navio Norsul Trombetas	1989	Baía de São Marcos (Banco dos Lanzudos)
Navio Orade Nassau	1990	Baía de São Marcos (Banco dos Cavalos)
Navio Spear	1999	Baía de São Marcos (Ponta da Madeira)
Embarcação Nova Estrela	1993	Baía de São Marcos
Rebocador Rigel	1993	Baía de São Marcos (Ponta da Madeira)
Navio Trade Daring	1994	Baía de São Marcos (Ponta da Madeira)
Lancha Bate Vento	1998	Entre a Baía de São Marcos e Alcântara
Barco Pesqueiro Guadalupe com Navio Chine Steel Growth ¹⁰⁹	2003	Baía de São Marcos (Acesso ao Canal)
Navio Antigoni ¹¹⁰	2003	Baía de São Marcos (Porto do Itaqui)

¹⁰⁹ O navio Chine Steel Growth chocou-se com o barco Guadalupe, causando duas mortes.

¹¹⁰ O navio Antigoni derramou cerca de 10 mil litros de óleo, demandando a utilização de barreiras de contenção e absorventes, barcos recolhedores de óleo, etc.

Navio Nicolaus G ¹¹¹	2005	Baía de São Marcos (Porto do Itaqui)
Navio Vale Beijing	2011	Baía de São Marcos (Porto da Ponta da Madeira)
Navio Plataforma Sep Orion ¹¹²	2012	Baía de São Marcos (Porto da Ponta da Madeira)
Navio Nord Trust ¹¹³	2016	Baía de São Marcos (Porto do Itaqui)
Navio Atalaia III ¹¹⁴	2016	Baía de São Marcos (Porto do Itaqui)
Navio MT Ocean Quest ¹¹⁵	2017	Estreito do Coqueiro (Porto da Alumar)
Navio Stellar Banner	2020	Costa do Maranhão (100 KM)
Navio Forte de São Felipe	2024	Baía de São Marcos (Banco dos Lanzudos)
Lancha Sem Identificação ¹¹⁶	2024	Baía de São Marcos

Fonte: Autor, 2024.

¹¹¹ Vazamento de combustível a partir de uma válvula da tubulação da Petrobras Transporte S.A (Transpetro) durante a operação de carregamento do Navio Nicolau G, no Porto do Itaqui.

¹¹² O navio plataforma Sep Orion adernou no dia 30 de setembro de 2012, durante as obras de construção do Píer IV, do Porto da Ponta da Madeira.

¹¹³ Ocorrência de incêndio durante o carregamento do Navio Nord Trust, em 25 de setembro de 2016, no Porto do Itaqui.

¹¹⁴ Registro de vazamento de óleo da parte externa da embarcação para o mar, contido, segundo informações, com barreiras de contenção.

¹¹⁵ Vazamento de 02 litros de resíduos oleosos, do gerador de gás do navio, ao mar.

¹¹⁶ O Naufrágio teria ocorrido no dia 15 de fevereiro de 2024, a embarcação saiu de porto do povoado Beira da Baixa, São João Batista, município da Baixada Maranhense, com destino à capital São Luís. A embarcação, com 03 tripulantes, afundou nas proximidades do Porto do Itaqui. Dos 03 tripulantes, dois foram salvos por uma lancha, e um acabou se afogando. Fonte: <https://jailsonmendes.com.br/2024/02/16/lancha-com-tres-pessoas-de-sao-joao-batista-com-destino-a-sao-luis-naufrega-e-uma-segue-desaparecida/>

5.3 Atores Não Humanos na Mediação dos Conflitos Contra a Expansão Portuária na Zona Rural de São Luís

Para refletir acerca das questões ligadas à resistência da natureza, é importante mobilizar o conceito de “tradução”, que Bruno Latour entende como um “deslocamento, deslize, invenção, mediação, a criação de uma conexão que não existia antes e que, em algum grau, modifica os dois elementos ou agentes” (Latour, 1994, p. 32). Se a tradução é essa transformação dos dois agentes, a mediação deve ser percebida aqui como o produto de uma associação, na verdade, uma troca de influência entre homem e natureza.

O caso dos acidentes com navios na Baía de São Marcos, e outros ocorridos anteriormente, podem ser incorporados como exemplos em que a natureza age em desacordo com a interferência humana no seu território. Nesse contexto, de seres actantes e com disposições independentes da presença da humana, agindo de acordo com as inclinações que lhe são particulares, é que integramos a abordagem de Latour à dinâmica da resistência à expansão portuária, na zona rural de São Luís. A seguir, destaca-se mais uma evidência de como isso é possível:

Em 1971, quando os gabions confeccionados com estacas americanas somavam vinte e um, e estavam dando início ao último, aconteceu um estranho acidente para o qual, ainda hoje, não se conseguiu uma explicação razoável. O único mergulhador da obra, empregado da Serveng Civilsan, com alguns anos de serviço no Itaqui, desapareceu misteriosamente, quando efetuava uma vistoria nas estacas cravadas... A Serveng Civilsan S/A trouxe, no outro dia, cinco mergulhadores profissionais que trabalhavam no Porto do Rio de Janeiro, inclusive um mexicano... toda área foi vasculhada da Ilha de Guarapirã até a Ponta da Madeira, nada foi encontrado. Um mistério difícil de explicar a não ser pelos babalorixás que não perderam a oportunidade de acusar a Princesa Ina pelo desaparecimento do jovem mergulhador (Lima Neto, 2005, p. 195).

Segue-se com mais relatos envolvendo a natureza actante na Baía de São Marcos, as narrativas não são escassas e são coloridas com detalhes que colocam uma “entidade natural” como “dona”, “controladora” e “guardiã” daquelas águas onde está localizado o Complexo Portuário de São Luís. Segue-se com mais fatos recolhidos por Lima Neto (2005), sobre a Festa de Santa Bárbara, que ocorria no Terreiro do Egito, na localidade do Cajueiro:

... Soubemos que Roxo de uma antiga lenda que foi revelada quando ainda éramos barqueiros de trimarã e visitávamos o Porto Grande do Sul (Cajueiro). Um de seus moradores nos contou, em certa ocasião, a respeito de um navio fantasma que aparecia em uma determinada época do ano, de onde desciam várias pessoas esquisitas, trajando roupas antigas e falando língua estrangeira para dançar e brincar com os moradores do lugar... Roxo contou que quando foi morar no Cajueiro, já encontrou, em um lugar chamado Egito, localizado para as bandas da Vila Maranhão, uma senhora simpática, de nome Pia, muito querida por todos, certamente por sua atuação como Mãe-de Santo...

anualmente no dia de Santa Luzia, 13 de dezembro, ela organizava uma festa... o fato é que, na noite principal da festa, depois das onze horas, ela reunia participantes para uma oração no local mais elevado do terreiro, enfeitado de bandeiras e cores, quando todos ficavam, a seu pedido, olhando para o mar à procura de um tal embarcação de encantados por ela esperada. Sempre, antes de meia-noite, surgiam algumas luzes, vermelha e verde, vindas do interior da Baía, saindo lentamente por de detrás da Ilha de Tauá-Mirim, dirigindo-se rumo à Ilha de Guarapirá, em frente ao Porto do Itaqui que, àquela época ainda não existia (Lima Neto, 2005, p. 211).

Em Latour (1994a), a ideia de actante, aquele que age, se refere a um ajustamento de disposições epistemológicas modernas (sujeito/objeto, sociedade/natureza) e convertida em uma releitura do conceito de social, na medida em que se opõe à noção sociológica clássica de ator social. Por ação social, Latour (1994a) não quer significar apenas a ação do humano, mas fundamentalmente a ação da associação, da combinação de actantes, que pode se dar entre homem e natureza. Assim, no plano da ação, a ênfase se desloca mais para os meios, para as relações comensalistas, para o ator híbrido, pois a “ação não é uma propriedade dos humanos, mas de uma associação de actantes” (Latour, 1994a, p. 35). Deve ficar claro que a ideia de mediação está sendo relacionada aqui com um compartilhamento de responsabilidade da ação entre vários actantes, respeitando a ação de todos os envolvidos, inclusive aqueles que parecem não agir, mas que na verdade, mobilizam um repertório de ação no interior das sociedades. É isso que o autor entende por composição, já que apenas a soma de todos os agentes envolvidos pode conferir sentido à mediação.

Na conjuntura da construção do Porto do Itaqui, alguns episódios considerados trágicos e misteriosos foram registrados, a saber:

O Babalorixá Voduno-do-Ylê-Ashe-Iemowá, Jorge da Fé em Deus que, em 1987, era o Presidente da Federação de Umbandista do Maranhão, afirmou no canal de TV que: D. Sebastião, o décimo Rei de Portugal, filho do Príncipe Dom João ou Dadahô, neto de D. João II, nascido em 1554 e morto na Batalha de Alcácer-Quibir, contra os mouros, no Marrocos, durante as Cruzadas, no dia 4 de agosto de 1578, teria dado de presente para a sua filha, a Princesa Ina, toda a área onde que se encontra hoje o Porto do Itaqui... Jorge da Fé em Deus participou de todas as cerimônias realizadas no cais do Itaqui e na Ponta da Madeira, acompanhado de suas amigas de Terreiro, Mães-de-Santo famosas, rezando, dançando e invocando a proteção dos santos e entidades generosas para ajudar a afugentar os maus espíritos dessa região, que, por alguma razão misteriosa e que não entendemos, vive frequentada por tantas entidades estranhas e de péssimo humor... Resumindo, em pelo menos duas ocasiões, a Codomar solicitou seus serviços na beira do cais, para invocar seus santos e entidades para proteger o Itaqui. Quando 150 metros dos cais de gabiões tombaram, em 1984, em frente ao armazém, os serviços de recuperação do porto não conseguiam se acertar e, mesmo quando trabalhávamos em pequenos aterros para servir de acesso às áreas de serviço em equipamentos pesados, guindastes ou escavadeiras, vinha a maré para desmanchar tudo...quando alguém mais entendido do que nós, sugeriu chamar Jorge e seu pessoal para rezar e dançar próximo à construção, invocando a proteção da Princesa Ina; a empresa de construção sem saber a quem apelar, pediu a autorização à

Codomar para realizar um culto de umbanda no Porto... Jorge solicitou que fosse construído um pequeno oratório de vidro com a imagem de Iemanjá, que representa a Princesa Ina e que estas rezas fossem repetidas anualmente, e de modo especial quando as coisas não corressem como desejado (Lima Neto, 2005, p. 567-570).

Mas esses acontecimentos não se encerraram por aí:

Em 19 de agosto de 1989, um mergulhador, JR dos A, morreu afogado ao vistoriar tubulões no Terminal Marítimo da Ponta da Madeira, a mais de 20 metros de profundidade... O engenheiro Haroldo Tavares, à época Prefeito de São Luís, no dia 8 de outubro de 1971, atendendo a um apelo de José Cupertino, na época Presidente da Federação de Umbandista do Maranhão e Vereador da Câmara Municipal de São Luís, autorizou que fosse realizada uma grande comemoração, na Praia do Boqueirão, próximo à Ponta da Madeira, na qual todos os terreiros de mina da cidade de se fizeram representar... sacrificaram um boi negro e gordo para se transformar em churrasco e lançaram cem barquinhos confeccionados com fibra de buriti, velas brancas, coloridas e carregando mensagens para Ina com velas acesas (Lima Neto, 2005, p. 572-573)

Acionando Latour (2012, p. 106), note-se que o social não é o último abrigo das associações entre os agentes humanos e não-humanos, mas sim o que é gerado por ela, ou seja, as inter-relações mediadas por variedades de repertórios, muitas vezes não linguísticos, que constituem as redes que se fazem e se desfazem a todo o momento. Os actantes se esforçam, para manter estável essas redes por meio de normas, hábitos, estruturas e até mesmo por meio de episódios misteriosos como os que foram narrados. No entanto, tais normas, hábitos não podem ser tomados como categorias de explicação prontas a ser encaixadas em situações diversas, como causas, mas são as consequências temporárias de uma rede de distribuição e de estabilização das agências desenhadas pelos actantes da relação.

Por outro lado, Edwin Sayes no artigo *Actor-Network theory and methodology: just what does it mean to say that nonhumans have agency?* explora a importância de se considerar a Teoria do Ator-Rede (TARE), de Latour, como uma teoria do social capaz de incluir tanto a esfera humana quanto a não humana, pois, em sua interpretação, a diferença entre ambas é irrelevante do ponto de vista social (Sayes, 2014, p. 135). Nesse contexto interpretativo, Sayes diferencia a abordagem metodológica da teoria de Latour como uma discussão que parece ser meramente teórica sobre o social, reiterando que a confusão entre teoria e método é um dos principais motivos para que a TARE seja tão mal interpretada pela crítica vigente. Do lado teórico, é possível tomar o não humano como um elemento totalmente equivalente ao humano, como se humano e não humano fossem, a partir de agora, idênticos, o que parece um absurdo. Contudo, por um viés mais metodológico, a equivalência entre humano e não humano deve servir como um meio

para a experimentação das diferenças pautadas na manifestação empírica particulares. Absurdo, para o método da TARE, seria enquadrar de imediato em modelos justapostos e tentar enquadrar os fenômenos sociais em seus moldes, observando-os a partir de uma classificação primordial.

No entanto, é imprescindível a análise dos actantes que possibilitaram o entendimento dos acidentes e sinistros no Complexo Portuário de São Luís, a partir de uma outra perspectiva de entendimento. No delineamento da “Lista de Situações em que a Atividade de um Objeto se Torna Facilmente Visível” (Latour, 2012, p. 118), se faz necessário dizer que existe um terceiro tipo de ocasião que se desenrola como acidentes, rupturas e golpes: de súbito, intermediários completamente silenciosos se tornam mediadores por inteiro, como é o caso dos bancos de areia dos Cavalos e dos Lanzudos, que em várias ocasiões impediram ou não as chegadas de navios até os Portos de Itaqui, Ponta da Madeira e Alumar.

É preciso entender que tais fenômenos ocorridos anos atrás e que se repetirão no futuro podem ser compreendidos a partir das interações sociais que são estabelecidas entre humanos e não humanos. Aqui, no caso, a própria natureza que assumiu muitas vezes o papel de mediadora, como se fosse uma espécie de agente de trânsito dos mares, que permite a passagem de uns, barra outros e às vezes, “generosamente”, adverte. Nas sociedades humanas, por exemplo, as habilidades sociais básicas, embora ainda presentes, oferecem um repertório constante, mas ainda assim restrito. Muitas das associações duradouras e de longo alcance são constituídas por algo que não pode ser percebido enquanto não se examina a noção de força social associada a objetos ou seres da natureza que também são actantes.

Quando associamos as noções de TARE e de actância, de Latour (2012), como possibilidade de compreender a capacidade da natureza de resistir à expansão portuária na zona rural de São Luís, foi com o objetivo de tentar iniciar uma discussão sobre outras formas de resistências, que não são exclusivamente sociais, mas também podem ser classificadas como naturais, e no nosso caso particular de estudo, até mesmo como de caráter espiritual.

5.4 Investimentos na Infraestrutura Ferro-Portuária e a Formação de Grupos de Interesses

Os investimentos logísticos na zona rural de São Luís têm resultado na continuidade de conflitos ambientais, agravados a partir da implantação do PGC e de projetos coligados. Tais conflitos podem ser entendidos como expressão de tensões no processo de reprodução dos modelos de desenvolvimento. O que faz com que a sua existência seja determinada a partir de fronteiras definidas em grande parte por especificidades espaciais, e não como pertinente às fronteiras sociais mais disseminadas da vigência do mercado e das relações capitalistas, pois, se considerarmos as fronteiras não substancialistas, que opõem ordens e relações sociais diferentes, veremos nos conflitos ambientais a manifestação de contradições internas aos modelos de desenvolvimento que não se restringem exclusivamente às áreas ocupadas por populações tradicionais e povos indígenas, mas envolvem igualmente processos como os de colonização dos ambientes urbanos e a mercantilização dos sistemas vivos entre outros (Acselrad, 2004, p. 25-36).

Acompanhando as definições de Acselrad (2004, p. 27), os conflitos ambientais devem ser analisados, portanto, simultaneamente nos espaços de apropriação material e simbólica dos recursos do território. Ambos são, por certo, espaços onde desenrolam-se disputas sociais em geral, nas quais o modo de distribuição de poder pode ser objeto de contestação. No primeiro espaço, desenvolvem-se as lutas sociais, econômicas e políticas pela apropriação dos diferentes tipos de capital, pela mudança ou conservação da estrutura de distribuição de poder. No segundo, desenvolve-se uma luta simbólica para impor as categorias que legitimam ou deslegitimam a distribuição de poder sobre os distintos tipos de capital.

Pode-se dizer que as dimensões conceituais apontadas são convergentes com o processo de acumulação do capital e dos territórios, ocorridos em meados da década de 1970, na Região Itaqui-Bacanga que passou a ser percebida como potencial econômico na medida em que sua localização oferecia a possibilidade de construção de portos e infraestrutura aquaviária (Ribeiro; Leal, 2016, p. 869-871). Alvo dessa proposta de modernização, a comunidade do Boqueirão passa a fazer parte do radar dos planejadores da então CVRD.

Na Comunidade do Boqueirão, os conflitos ambientais se iniciaram na fase de construção do TMPM, em 1980, após meses de disputas/negociações entre moradores e

a Amazônia Mineração S.A. (AMZA), os investidores levaram a melhor, transferindo a população para um local chamado Morro Pelado, atualmente Alto da Esperança, na Região do Itaqui-Bacanga, construído para abrigar os deslocados pelo progresso das atividades logísticas na cidade de São Luís – MA.

No ano de 2008, a empresa iniciou o processo de expansão do Terminal com a construção do Píer IV. Tal processo, submeteu a comunidade de pescadores a mais um deslocamento, dessa vez para áreas próximas a bairros vizinhos (Alto da Esperança, Anjo da Guarda, Vila Embratel e Vila Bacanga). Porém, muitos não se adaptaram a esse outro estilo de vida e retornaram ao local de origem. Os pescadores foram diretamente atingidos por essa ampliação, porém vêm resistindo às investidas expansionistas impulsionadas pela dinâmica do capitalismo.

O Eia do TMPM, definiu a Praia do Boqueirão, que incluía o trecho de mar utilizado pelos pescadores artesanais, como Área de Influência Direta (AID) da construção do Píer IV, que corresponde à área geográfica que potencialmente poderá sofrer impactos ambientais significativos gerados pela implantação e operação do empreendimento e que deve ser contemplada por programas de e ações para prevenir, eliminar ou minimizar impactos ambientais significativos ou adversos (Vale, 2008, p. 231).

Em 2009 um grupo de 70 pescadores organizou-se e juntamente com o apoio da Colônia de Pescadores Z-10 fundaram a Associação da Comunidade de Pescadores Artesanais da Praia do Boqueirão (ACPPB). Estes articularam uma ação judicial contra a empresa Diagonal, responsável pela construção do diagnóstico socioeconômico na AID da EFC (Pantoja, 2012, p. 123), a empresa propôs-se a pagar uma bolsa para os pescadores durante um período de 31 meses, mas eles não ficaram satisfeitos com a proposta e denunciaram estar sendo coagidos a receber o pagamento. Segundo os pescadores, o valor da bolsa variava de pescador para pescador e nem todos recebiam o benefício. Dos 69 pescadores associados no sindicato da categoria, apenas 54 pessoas foram cadastradas nos grupos a serem indenizados. Além das bolsas, a empresa ofereceu cursos – Saúde do Pescado Artesanal, Trabalhador no Beneficiamento de Pescado e Carpintaria, que foram ofertados pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR) (Santos, 2018, p. 76).

Em 02 de fevereiro de 2010, foi realizada uma manifestação contra a mineradora Vale que estava impedindo o exercício da atividade pesqueira na área da Praia do Boqueirão, lugar que os pescadores conhecem e já desenvolvem sua prática a um longo tempo (Santos, 2018, p. 78). Após acordo entre a empresa e os pescadores, a pesca foi

liberada em uma área restrita da praia, contudo a quantidade de pescado não era mais a mesma, gerando com isso impactos socioeconômicos, uma vez que a sobrevivência da comunidade está atrelada a atividade econômica produzida naquele território, no caso a pesca.

Em 2011, como forma de resistência, foi criada uma nova organização, a Associação de Pescadores da Praia do Boqueirão. Na mesma época, ocorreu a reocupação da área, momento em que moveram uma ação de indenização por danos materiais e morais contra a Vale. Com isso, em 2013, a empresa começou a pagar um valor mensal a 110 associados, até que houvesse uma sentença definitiva. Atualmente, a comunidade do Boqueirão ainda sofre com os impactos socioambientais impulsionados pela Vale, à espera de melhoras e soluções acomodáveis para sua permanência no local onde sempre viveram. Os imóveis são em sua maioria de taipa. Segundo Moraes (2014, p. 02), após o primeiro deslocamento, que se iniciou já na década de 1970, uma parte da comunidade conservou suas casas de taipas para poder garantir seu sustento por meio da atividade da pesca, bem como tentar fazer com que a herança cultural que foi herdada de seus ancestrais não se perdesse. E assim continua até hoje, muitas casas encontram-se lá e servem para quando seus donos vão pescar ter onde ficar.

Os pescadores buscaram assistência jurídica na Defensoria Pública do Estado do Maranhão (DPU-MA), pois se encontram ameaçados de despejo por decisão liminar em ação judicial proposta pela mineradora Vale. A empresa alega que, em 2015, teriam iniciado de forma irregular a construção de moradias na área, que está localizada nos fundos do Centro de Controle Operacional da empresa. Os pescadores contestam e afirmam que existem aproximadamente dez famílias morando e outros cerca de vinte ranchos, alojamentos utilizados para descanso e guarda de equipamentos de trabalho, todos construídos anos antes da data alegada (Santos, 2018, p. 78).

A delimitação da Praia compreende uma faixa de areia que se inicia no TMPM, na região do Píer I, e segue em direção às áreas de fundeio, onde se encontra a comunidade de pescadores do Boqueirão. Este trecho contínuo de praia recebe diversos nomes como: Canta Galo, Guia, Carnaubal e Bonfim. Fazem parte ainda do território pesqueiro, em suas imediações, as ilhas Duas Irmãs, Pombinha e Grande, também conhecida como ilha do Medo (Ribeiro; Leal, 2016, p. 868).

Vale lembrar que, a Praia do Boqueirão foi habitada há mais de três décadas por comunidades de pescadores que exercia pesca de forma predominantemente artesanal, tendo ao longo do seu território mais 50 famílias. As principais atividades desenvolvidas,

além da pesca, eram: a olaria, coleta de coco babaçu e fabricação de farinha. A pesca era praticada de forma individual e coletiva. A prática era desenvolvida para subsistência, sendo, eventualmente, o excedente comercializado na própria comunidade por meio de atravessadores, em bairros próximos ou de forma eventual no Centro Histórico de São Luís, visto que o acesso a esse ponto era realizado apenas por via marítima (Ribeiro; Leal, 2016, p. 870).

Isto se configura como um indício de que a continuidade dos locais atingidos mais diretamente por estes investimentos poderia estar ameaçada pela passagem do “turbilhão desenvolvimentista” que negligencia populações historicamente localizadas em seus territórios de origem ou já deslocadas em outros momentos, em outras frentes expansionistas.

É necessário sublinhar que a noção de *luta por reconhecimento* (Honneth, 2003) pode, nesses casos, ser acionada como ponto referencial de uma construção teórica que deve explicar a evolução moral da sociedade na qual o sujeito pode reconhecer-se reciprocamente como pessoa de direito. Portanto, a reprodução da vida social se efetua sob o imperativo de um reconhecimento recíproco porque os sujeitos só podem chegar a uma auto-relação prática quando aprendem a se conceber, da perspectiva normativa, de seus parceiros de interação, como seus destinatários sociais.

Além disso, as mobilizações contra o avanço do CPSL sugerem a concepção segundo a qual os motivos da resistência social e da rebelião se formam no quadro de experiências morais que procedem da infração de expectativas de reconhecimentos profundamente arraigadas. Segundo Honneth (2003), tais expectativas estão ligadas na psique às condições de formação da identidade pessoal, de modo que elas retêm os padrões sociais de reconhecimento sob os quais um sujeito pode se saber respeitado no seu entorno sociocultural como um ser ao mesmo tempo autônomo e individualizado. No caso particular estudado por esta tese, as lesões são solidificadas nos avanços sobre as comunidades nas circunvizinhanças do empreendimento portuário, muitas vezes esses sentimentos de desconstrução moral vem na forma de interferências diretas na liberdade de ir e vir e de uso dos recursos do mar, principalmente entre os pescadores daquela região da zona rural de São Luís.

Honneth (2003, p. 32) alerta que sentimentos de lesão só podem tornar-se base motivacional de resistência coletiva quando os sujeitos são capazes de articular um quadro de interpretação intersubjetivo que os comprova como típicos de um grupo inteiro. Nesse sentido, a condição de surgimento de uma semântica coletiva que permita

interpretar o conflito com o Complexo Portuário como algo que afeta não só um indivíduo isolado, mas também um círculo de muitos outros sujeitos.

Considerar a dimensão da experiência de desrespeito ou de lesão significa observar que interpretações dessa espécie obtêm influência no interior do grupo, elas geram um horizonte não hegemônico de interpretação dentro do qual as situações de desrespeito, até então desagregadas e privadamente elaboradas, a partir do cotidiano da pesca ou de outras atividades, podem tornar-se os motivos morais de uma “luta coletiva por reconhecimento”.

Além disso, no estado do Maranhão, investimentos em projetos de expansão da portuária têm exigido dragagem de aprofundamento, recuperação e manutenção das vias marítimas de acesso aos portos. Para tanto, intensas e constantes atividades logísticas geram perturbações com consequências sobre o meio ambiente e o modo de vida das comunidades residentes nas proximidades ao CPSL. As dragagens realizadas para a limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo do mar, baías e canais, são consideradas uma necessidade não somente para implantação, mas também para o aprofundamento de estruturas já existentes, o que, portanto, gera conflitos.

Por exemplo, na Praia do Cajueiro, na comunidade que leva o mesmo nome, as constantes dragagens ocasionaram a deposição de sedimentos na faixa de areia. Nesse contexto, atividade pesqueira e até mesmo de balneabilidade tornou-se quase inviável uma vez que a grande quantidade de matérias acumulados vem impedindo uma simples caminhada do que restou da faixa de areia.

Em ambos os cenários, os confrontos sociais assim como todas as formas de conflito foram construídos, em princípio, segundo o modelo de uma luta por reconhecimento, onde todo ato coletivo de resistência e revolta seria atribuído, segundo a sua origem, a um quadro invariante de experiências morais, dentro daquele parâmetro que Honneth (2003, p. 35) tem chamado de gramática historicamente cambiante de reconhecimento e desrespeito. A situação dos sujeitos que resistem ao avanço das obras de expansão, parece encontrar semelhança com os estudos do autor alemão, mas ao mesmo tempo nos lembra que nem todas as formas de resistência possam remontar à lesão de pretensões morais, nos faz lembrar que em muitos casos em que a pura segurança da sobrevivência econômica que se tornou o motivo de protestos ou de rebelião em massa.

Ainda sobre isso, sentimentos de desrespeito são o cerne de experiências morais, inseridas numa estrutura de interações sociais porque justamente sujeitos se deparam com

expectativas de reconhecimento às quais se ligam as condições de sua integridade psíquica e moral. Tais sentimentos de desrespeito e injustiça podem levar a ações coletivas, só e somente se foram experimentados por um círculo inteiro de sujeitos como típicos da própria situação social.

Por outro lado, Edward Thompson (1998, p. 120) nos lembra de uma Economia Moral baseada no direito consuetudinário, cuja raiz interpretativa parte de um debate com as teorias econômicas reducionistas. Vale lembrar que nesse ponto que os conflitos começam pelos sentimentos coletivos de injustiça que podem ser mensurados pelas expectativas morais que os atingidos expõem consensualmente à organização da coletividade. Na esteira deste argumento, é lícito dizer que o protesto e a resistência prática podem ocorrer quando uma modificação da situação econômica é vivenciada como uma lesão normativa (Honneth, 2003, p. 32) de um consenso tacitamente efetivo.

No contexto da expansão logística ferro-portuária, ampliaram-se os atingidos pelo avanço das obras de infraestrutura provocado pela duplicação da Estrada de Ferro Carajás, cujo potencial está pautado nas mais diferentes formas de organização. De um lado se encontram as comunidades afetadas, organizadas na forma de associações, do outro estão os Prefeitos das cidades que são cortadas pela Estrada de Ferro Carajás, organizados no formato de consórcio. Diante de tais observações, é necessário discriminar: a) moradores organizados diante de uma ameaça de deslocamento; b) o Consórcio Intermunicipal Multimodal (CIM), formado pelas prefeituras das respectivas cidades do estado do Maranhão: Açailândia, Alto Alegre do Pindaré, Anajatuba, Arari, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu, Bom Jardim, Bacabeira, Cidelândia, Igarapé do Meio, Itapecuru Mirim, Itinga do Maranhão, Miranda do Norte, Monção, Pindaré Mirim, Santa Rita, São Luís, São Pedro da Água Branca, São Francisco do Brejão, Santa Inês, Tufilândia, Vila Nova dos Martírios e Vitória do Mearim. E por duas cidades no estado do Pará, Bom Jesus do Tocantins e Parauapebas (Fonte: <https://cim.ma.gov.br/site/>).

Desse modo, ao analisarmos o CIM, foi observado que no contexto dessa forma de organização, o esforço analítico alcança maior pertinência em virtude de destacar, desafios de compreensão e debates contemporâneos acerca das formas de ação coletiva presentes em grupos e organizações, do benefício coletivo (ou privados) e dos propósitos, mobilizados em torno de interesses pecuniários de Prefeitos e Prefeitas dos estado do Maranhão e do Pará.

Sabendo disso, é possível apoiar-se na reflexão que a obra de Mancur Olson (1999) realiza acerca dos instrumentos para o exame de um certo “engajamento

organizacional”, requerido pelos meios associativos, mas também dos interesses dos membros e de um eminente utilitarismo organizacional.

O CIM, parece se encaixar na definição de *grupo exclusivo*, definida por Olson (1999). As prefeituras dos estados do Maranhão e do Pará, cujas cidades são atravessadas pela EFC, têm por objetivo, segundo o estatuto do Consórcio, manter atividades permanentes de captação de recursos para financiamento de projetos prioritários estabelecidos pelo planejamento municipal, além de promover formas articuladas de planejamento ou desenvolvimento regional, criando mecanismos conjuntos para consulta, estudos, execução, fiscalização e controle de atividades que interfiram na área compreendida do território dos municípios consorciados.

É fato que as organizações ou associações existem para promover, ou tentar, os interesses dos seus membros (Olson, 1999, p. 18). Olson deixa, de certa forma, claro que o comportamento dos grupos e organizações deveria ser explicado por cálculos econômicos determinados pelos possíveis incentivos e custos que cada membro de um grupo incorpora. De certa maneira, o que o autor fez foi aplicar o método econômico aos fenômenos sociais, cuja compreensão era, no plano de entendimento, se formos considerar o instrumental analítico da sociologia, vago e incompleto.

Se a consideração acima for útil, deve ser complementada com o entendimento de que os membros de grupos e organizações quase que frequentemente alcançam determinados objetivos (entende-se benefício coletivo), por meio de “lutas” e mobilizações que requer uma agência por parte dos atores. Mas no outro extremo, Olson (1999, p. 26) está considerando duas premissas de compreensão de análise econômica que valem a pena considerar, a saber: o tamanho de um grupo e os chamados incentivos.

Por essas razões é importante notar que os objetivos que quase todos os tipos de grupos de organizações supostamente devem promover são consensuais seja de um membro de sindicato por salários mais altos ou de produtores rurais ávidos por uma legislação mais favorável.

Olson evidencia, também, que a combinação de interesses individuais e comuns em uma organização sugere uma analogia com o mercado competitivo. Tal passagem não é deslocada do pensamento econômico que considera o grupo como conjunto de indivíduos racionais. Desse modo, este enfoque é sustentado por Olson (1999, p. 23) quando aponta que a existência de lobby que corresponda a grupos de pressão ativos organizados em torno de um benefício coletivo, situado no âmbito do mercado, poderá levar a cabo uma campanha para alcançá-los. Isso quer dizer: existe toda uma

possibilidade de influenciar o conjunto de aparatos sociais, entre eles, a própria opinião pública fortemente afetada pelo lobby.

No caso do CIM, ao utilizar suas origens no Consórcio dos Municípios da Estrada de Ferro Carajás (Comefec), que teve existência anterior, mobiliza origens e recursos como critérios de legitimação das suas atuações políticas além de investir também na desqualificação ou qualificação da Empresa Vale. S.A com o intuito de promover as ações da referida Associação. É importante salientar que, embora haja uma correlação entre os perfis institucionais que visam desacreditar os concorrentes, tais investimentos no lobby junto à Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão e à Empresa Vale S.A são relativos às relações que estão sendo enunciadas ao longo de suas ações.

Isso fica evidente com a publicação da Resolução Legislativa Nº 709/2013 que dispõe sobre a criação da Frente Parlamentar de Apoio ao Comefec, além de dar outras providências, dentre elas, a saber: Promover e ampliar as relações do Consórcio com o Governo do Estado do Maranhão e a Mineradora Vale S.A. Dois trunfos interligados se sobressaíram no universo da associação: 1) esse lobby pode ter levado à cabo uma considerável campanha, já que foi encontrada uma certa resistência entre os moradores das cidades, o que resultou numa estratégia de convencimento entre os moradores, mas também entre os parlamentares; 2) como apontado no escrito de Olson (1999), foram contratados organizadores profissionais para que o CIM fosse levado adiante como forma institucional que valesse à pena colaborar com a sua formação, mas também pela sua manutenção entre os filiados.

Em torno desses eixos, é possível ressaltar a reflexão acerca do necessário uso dos instrumentos de exame da ação coletiva nos grupos sociais a partir da chamada teoria tradicional do comportamento grupal. Mancur Olson (1999, p. 91), apresenta duas variações que são recorrentes nas disposições dos membros das organizações, a destacar: a) variante informal, na qual acredita-se que as organizações e grupos são limitados a fenômenos onipresentes na sociedade humana, e que a propensão da espécie é constituir grupos; b) variante formal, detentora da ideia da universalidade dos grupos, mas não considera nenhum instinto ou tendência para isso e sim como um traço das sociedades industriais modernas, evoluídas a partir das sociedades primitivas.

As especificidades estruturais da análise econômica da teoria da ação coletiva requerem a compreensão dos grupos “exclusivos” e “inclusivos” que são bastante diferentes, desde que os grupos sejam tão pequenos que a ação de um membro tenha um

efeito perceptível sobre algum outro membro e que, portanto, os relacionamentos individuais tenham importância.

Em consonância com a ideia de grupos “exclusivos”, inseridos no contexto de disputas pelos recursos da Mineradora Vale S.A., o exemplo da redução de participantes (prefeituras) no Consórcio parece ser o ideal do monopólio desse segmento até que sobre de preferência apenas uma representação hegemônica de todos os municípios atingidos pela EFC.

A inscrição dos agentes em diferentes segmentos do Consórcio contribui como fonte de notoriedade de exclusão a partir da formação de pequenas instâncias representativas da mesma associação, a saber: Assembleia Geral, Conselho Deliberativo, Diretoria – Executiva, Conselho Fiscal, Câmaras Setoriais, Diretoria Geral e o Fundo de Desenvolvimento e Apoio Técnico (FDAT). À medida que esses pequenos grupos foram se formando no interior do CIM, a redução da participação dos integrantes na obtenção do benefício coletivo foi ficando cada vez mais evidente com a distribuição de tarefas específicas, pois, dependendo da função, determinados agentes garantiriam maior ou menor participação na obtenção dos dividendos econômicos fornecidos pela Vale S.A.

Embora seja problemática a utilização no universo em pauta da noção de *grupos exclusivos*, é possível atentar para o número de participantes efetivos, de fato, via associação de recursos ligados à formação do CIM e às possibilidades de aliança com outras prefeituras que não são atingidas diretamente pela atividade mineradora nos estados do Maranhão e do Pará. Todavia, é pertinente destacar que, a quantidade fixa e, portanto, limitada de ganho que pode derivar do “benefício coletivo” (uma indenização maior) em uma situação de mercado pode levar os membros do Consórcio a tentarem reduzir o tamanho do grupo, como já ficou evidente no parágrafo anterior.

Ainda sobre isso, vale dizer que grupos ou organizações não inseridas no contexto de mercado que visam um benefício coletivo ocorre o oposto, ou seja, quanto maior o número de membros disponíveis para partilhar os benefícios e os custos, melhor. Isso quer dizer que o aumento no número de participantes (tamanho do grupo) pode levar a custos mais baixos para aqueles que já estão no grupo. No caso do CIM, isso ocorreu no momento da sua fundação, cujo número de participantes era maior e a frequência de reuniões e participação em audiências públicas, também. Naquele momento, o Consórcio se comportou a maneira de um grupo inclusivo. A constituição de filiações no interior de determinados espaços da política, como foi o caso da Alema e também das Câmaras de Vereadores das cidades do interior do Maranhão e do Pará, foi um marco na gênese da

associação, mas com o passar do tempo esses mecanismos de “propaganda” foram sendo deixado de lado até porque a constituição do corpo mais atuante já estava definida desde os primeiros movimentos adotados pelas prefeituras diante do avanços das obras de Duplicação da EFC.

Observando essa modalidade associativa é possível dizer que o CIM tem uma atitude ambivalente com relação aos seus membros. De fato, Olson tinha razão, a maior eficiência dos grupos relativamente pequeno – tratados como privados, privilegiados e os intermediários – fica evidente tanto pela experiência como pela observação da teoria. Não é de se estranhar que o CIM esteja sempre recorrendo aos comitês, subcomitês e pequenos grupos de liderança para orientar as ações.

Da mesma forma, os lobbys de negócios frequentemente alcançam privilégios porque são organizados não como a classe política inteira, mas como ramos bem delimitados e posicionados na configuração mandatária do estado que busca seus próprios interesses. Nessa dinâmica do comportamento grupal, os que realmente fazem o trabalho são de fato grupos pequenos e escolhidos entre os mais atuantes e mais bem relacionados com a Mineradora Vale S.A. e as Secretarias de Governo do estado do Maranhão e do Pará.

Portanto, dentro da dinâmica de funcionamento do CIM, há os denominados grupos intermediários, nos quais nenhum membro é capaz de obter benefícios significativos o suficiente para arcar com todos os custos de obtenção, mas o número de membros é pequeno o suficiente para ser monitorado com sucesso. Portanto, é difícil prever se uma ação coletiva – bem-sucedida ocorrerá. Por outro lado, um sistema de incentivos e uma organização eficaz poderá possibilitar que tal Consórcio atue e obtenha privilégios.

Destaca-se que a intenção era analisar as diferentes lógicas de mobilização acionadas pelas diferentes formas de ação coletiva. Antes de fazer descrições das dinâmicas dos conflitos com o CPSL, foi preciso ressaltar que não se trata de construir modelos de disputas em torno dos recursos dos territórios ou financeiros, ou ainda, de fazer oposições com o objetivo de apontar contradições entre um modo de organização baseado na resistência e outro modo de organização baseado em interesses econômicos/políticos de acordo com as afiliações dos diferentes agentes que compõem o CIM. Procurei entender como essas lógicas e seus derivados códigos, repertórios, se compõem na empreitada dos conflitos, com ênfase nas concepções de interesses que

atravessam esses diferentes espaços e quais percepções dessas bases sobre os agentes e o que isso implica na definição de estratégias de entrada ou saída das disputas.

5.5 Arenas da Resistência: Repertórios da Ação Política e disputas na zona rural de São Luís

O estudo das ações coletivas nos fornece muitas interpretações, por isso, exige a aproximação das circunstâncias determinantes em que os agentes estão encerrados: as demandas, as exigências postas às mesas de deliberação, as oposições internas, as tomadas de posições, os instrumentos da ação propriamente dita de que lançam mão e suas conceituações quanto aos conhecimentos acumulados ao longo das disputas. Sabendo disso, é explicável que uma ação coletiva surja em condições particulares nas quais os agentes estão contextualizados. Para Tilly (1978), a ação coletiva se perfaz das convergências de interesses e, nestes interesses, existe um amálgama ao qual estão afiliados. Tal amálgama, portanto, define as razões que levam diferentes agentes a se afiliarem a determinadas ações coletivas e isto informa no que os grupos estão interessados.

Segundo isso de perto, pode-se perceber que a maioria da literatura histórica documentava e analisava diferentes formas de contestação e política social e o trabalho de Tilly foi de fundamental importância para analisar sua variação e mudança. Segundo Charles Tilly (1978, p. 1-11) ação coletiva:

Consists of people's acting together in pursuit of common interests. Collective action results from changing combinations of interests, organization, mobilization and opportunity. The most persistent problem we will face in analyzing collective action is its lack of sharp edges: peoples vary continuously from intensive involvement to passive compliance, interests vary from quite individual to nearly universal.

Com vista a isto, podemos destacar que as disposições dos agentes em agir coletivamente parte de um objetivo comum. Nesse sentido, a diversidade de grupos envolvidos numa ação tem resultados nas mais diferentes convergências que contribuem para esse ajuntamento de agendas diferentes, porém, com objetivos comuns.

Charles Tilly na obra: *From mobilization to revolution* (1978) apresenta um tópico denominado *Groups, events and movements* organizado com base na reflexão acerca da propensão dos pesquisadores em estudar somente grupos particulares, de forma isolada.

Para tanto, o autor cita o exemplo dos pobres do Sec. XVIII em Suffolk¹¹⁷, em 1775, na Inglaterra. Esses grupos possuíam uma estrutura de crenças compartilhadas, o que fazia deles, automaticamente, um grupo particular cujas “intimidades da ação” correspondiam às regras celebradas junto aos participantes desta população. Tilly mostra também que o trabalho interno das organizações das ações contribuem para expressar o caráter da população, no entanto, as observações das revoluções também podem contribuir para o entendimento do grupo. Tais posicionamentos contribui para o descobrimento das *laws generals* do grupo.

Esta parte da obra de Tilly procura mostrar o que está por detrás das manifestações de ação coletiva dos agentes componentes de grupos particulares, sejam eles quais forem. O conceito fundamental para o entendimento dessas passagens é o de *laws generals* (*leis gerais*) associado à disposição de grupos particulares organizados para fazer valer uma agenda de demandas comuns.

Em síntese: a “organização”, a “mobilização” e a “ação coletiva”, de acordo com Tilly, poderiam ser entendidas a partir de três expedientes interpretativos, a saber: pelas mudanças no repertório das ações coletivas; de várias formas de violência coletiva; e dentro da instabilidade das revoluções e rebeliões.

- a) A organização, segundo Tilly, refere-se à extensão da identidade comum dos grupos particulares e funciona como estrutura unificadora que une os indivíduos;
- b) a mobilização encontra sua definição como incremento aos recursos de controle coletivo;
- c) a ação coletiva funciona como instrumento de alcance dos objetivos comuns (Tilly, 1978, p. 3-5).

Nesse plano analítico, alguns elementos teóricos, propostos por Tilly, nos permitem melhor entender suas formulações teóricas. Vale destacar que, dos setores mais mobilizados aos menos mobilizados, ocorre um ritmo de inovação acelerado. Isso se dá graças ao acúmulo de repertórios de ação, mobilizados pelos agentes sociais participantes dos grupos de resistência. Sendo assim, é a possível instalação do TPSL que une os diferentes agentes da comunidade do Cajueiro e adjacências em torno de uma agenda comum e compartilhada. No entanto, isso não sinaliza convergências de interesses em torno das questões propostas. Na esteira do argumento do autor, de que as circunstâncias

¹¹⁷ É um condado da Inglaterra.

particulares nas quais os participantes se encontram devem ser compreendidas dentro do contexto das mobilizações, é que nos esforçamos para apontar os mecanismos causais cruciais para o desdobramento dos processos. Desse modo, o esboço teórico da ação coletiva nos ajudará a compreender a mobilização política para reagir contra a instalação do TPSL.

Inicialmente, a reação do Povoado Cajueiro foi motivada pelo sentimento de desapossamento territorial e, aqui, poderia mesmo ser atribuída ao sentido de “acumulação por espoliação” que se caracteriza por uma “[...] ampla categoria de processos de expropriação, violência, depredação, cercamento de bens que anteriormente eram de domínio coletivo” (Harvey, 2004, p. 89). A tentativa de espoliação dos bens comuns, como já ocorreu em outras vezes, tem gerado ampla resistências de agentes sociais já calejados pelas tentativas de deslocamento compulsório.

Isso quer dizer que a comunidade do Cajueiro e de outras áreas da Zona Rural de São Luís, ao mobilizarem suas redes de alianças (canais da justiça, pesquisadores de universidades, Pastorais da Igreja Católica, políticos etc.), exigiu o direito de não ser expulsa de suas propriedades ou de não arcar com os ônus da expansão industrial nas adjacências do DISAL. A disputa por esses direitos ocorreu pela pressão e mobilização política, desencadeada pela defesa da permanência no território, enquanto local de vivência.

Imagem 05: Reunião de mobilização, realizada no dia 21 de dezembro de 2014.



Fonte: autor (2014).

Após sucessivos investimentos políticos na questão territorial do Cajueiro, a reação contra o TPSL já não era mais um problema somente dos moradores locais, encerrados no âmbito das ameaças feitas pela empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais, mas era uma questão que colocava em xeque a própria atuação do Governo estadual, nos últimos dias de sua gestão¹¹⁸, em relação a vários segmentos da capital maranhense.

O relevante nessa análise é indicar as razões pelas quais a questão de Cajueiro aglutinou tantos interesses em torno da disputa territorial. Mesmo sendo elas de diferentes ordens, suas ações concorriam, pelo menos na maioria dos casos, para um mesmo fim. Frente a isto, parto do acúmulo de experiências de alguns participantes do processo de resistência na referida comunidade. Uma vez que, em outras oportunidades, já haviam participado de outras problemáticas nos seus territórios, por exemplo, a resistência enfrentada durante a tentativa de implantação do polo siderúrgico na cidade de São Luís no ano de 2004 (Alves, 2022). Sendo assim, as ações coletivas dependem de alianças estabelecidas ao longo do itinerário de diversas lutas políticas, mas também de relações de assessoria com outras instituições detentoras de certo saber específico que são acionados nas circunstâncias particulares. Nesta perspectiva, segundo Tilly (1978, p. 5):

At any point time, the repertoire of collective actions available to a population is surprisingly limited. Surprisingly, given the innumerable ways in which people could, in principle, deploy their resources in pursuit of common ends. Surprisingly, given the many ways real groups have pursued their own common ends at one time another.

Recuperamos o trecho do relato das primeiras reuniões no Cajueiro, pode-se perceber como isso possivelmente revela as primeiras tensões geradoras de resistência:

[...] **Clóvis:** A gente teve uma reunião, que o promotor público chamou a gente no dia 05, dia 05, sim. A gente pediu pra ele que ele viesse aqui na comunidade, o promotor público agrário, Haroldo, que a empresa viesse, passasse o projeto dela, apresenta-se pra gente, que trouxesse o Ministério Público Federal, que trouxesse o IBAMA, o promotor de meio ambiente e até a Procuradoria do Trabalho e a Capitania dos Portos. A gente convidou, o defensor tá aqui e o Rafael também da OAB, da CPT o Padre Inaldo (Na verdade Padre Clemir). Que eles dessem a explicação pra gente, apresentasse o projeto e vê que setor cada situação se encaixa: o que é a defensoria pública, o que é do ministério público federal, estadual o que é do IBAMA, o que é da Capitania dos Portos, essas coisas todas vão ser esclarecidas... A gente sabe que a Capitania dos Portos também tem uns projetos pra cá, e também se eles sabiam de algum

¹¹⁸ No dia 10 de dezembro de 2014, a então Governadora do Estado do Maranhão Roseana Sarney Murad renunciou ao cargo em favor do Presidente da Assembleia Legislativa do Maranhão, Arnaldo Melo. Roseana Sarney foi eleita Governadora do Maranhão em 1994 e reeleita em 1998. Assumiu o governo novamente em 2009, em substituição ao Governador cassado Jackson Kepler Lago, e, em 2010, foi mais uma vez reeleita.

pedido de porto pra área, a gente chamou a Capitania dos Portos. A gente até queria que a Capitania dos Portos primeiro falasse pra depois...

Representante da Capitania dos Portos: A outra que eu trouxe em pen drive aqui foi com a preocupação dos senhores em relação a Segunda Esquadra do Brasil que realmente haverá, vai ser fato. A Segunda Esquadra do Brasil vai ser aqui no Maranhão, vocês estavam com medo se iam ser afetados, houve realmente um levantamento da Marinha em toda essa região aqui pra saber se era viável ou não a construção da Segunda Esquadra aqui e foi visto que não era viável que, além de atrapalhar os senhores aqui, ia se gastar muito dinheiro com dragagem. Então, foi inviável pra Marinha, então essa área que vai ser usada pela Marinha para a Segunda Esquadra será apenas a Ilha do Medo, que nós já temos os nossos militares guardando lá para que não se expanda mais a população e a população que já existe lá está consciente que depois elas vão ser desapropriada, parte ali da Ponta da Espera e vai até o Anjo da Guarda, essa área já existe. Eu trouxe um pen drive pra passar para os senhores para que vocês fiquem sabendo da área que será delimitada. Tá senhores? Então, são essas indagações e outras que fizeram pra gente. E outra que fizeram pra gente, há uma confusão do povo em relação *área de marinha e área da Marinha*. Então, os terrenos de marinha somente a 33 metros da maré de sizígia, ou seja, a maré mais alta do ano, chegou no limite dela, a maré mais alta são 33 metros. Daí pra frente é Secretária de Patrimônio da União e IBAMA e quando há uma benfeitoria, mesmo nessa área hoje em dia a Marinha só dá o parecer favorável, ou não, se atrapalha a navegação ou não, ou seja, há pouca anuência da marinha com relação a isso. Aqui, que vocês estão fazendo a não ser as indagações que vocês fizeram que são pertinentes. Tá bom senhores? É isso aqui que é pra copiar... Presidente... o pen drive aqui vou deixar pra vocês, a área de abrangência.

Sobre a questão da Esquadra da Marinha na Baía de São Marcos, é importante destacar que foi um argumento revelador para a maioria dos presentes na reunião de agosto de 2014, uma vez que se desconsiderava a ação da Marinha na área do Cajueiro e desvelaria as intenções da empresa WPR Gestão de Portos e Terminais Ltda. Nesta ameaça de mudança de rumo do conflito, estava o fato de que, em 2011, o Governo do Maranhão já havia declarado a área como fins de desapropriação total a favor da empresa Suzano Papel e Celulose. Segundo avaliação do empreendedor, a área do CPSL apresentava condições ambientais e logísticas mais adequadas, para o escoamento da produção oriunda da cidade de Imperatriz, oeste do Maranhão.

Clóvis: Só mais uma coisa... esse impacto que tá acontecendo é também por causa da dragagem da Alumar, que a gente sabe que o impacto é grande e por isso que a gente pediu um abaixo assinado aqui do jeito que tá a coisa que eles estão querendo remanejar a gente, não vai ser impactado só quem vai sair daqui é quem tá no entorno. Então, esse impacto é muito além do que se imagina e também a gente queria saber se eles pediram a Capitania dos Portos alguma licença pra porto construída nessa área aqui se há um projeto para outro porto além do de vocês?

Representante da Capitania dos Portos: Não, pra outros portos além do nosso não tem, além desse que já tão do Píer IV, existe, Píer 100 que foi feito pro Itaqui, além desses não tem mais projeto nenhum que passou por lá pra transporte.

Clóvis: Então, é aquela estória que a gente já tá falando, há especuladores de terra...

O texto supracitado reflete uma realidade discrepante do que ocorreu no Cajueiro, traduzida em termos de “legalidade” do Terminal Portuário de São Luís, planejado pela então proprietária na época, a WPR. Fica evidente que os rumos tomados pelo processo de expansão logística passaram por cima da maior autoridade marítima nacional, a Marinha. A fala do representante da Capitania dos Portos do Estado do Maranhão deixa isso claro, quando afirma “não tem projeto nenhum que passou por lá de transporte”. Em torno dessa preocupação as lideranças presentes na reunião se organizaram e tiveram um papel político significativo nas discussões sobre o TPSL (Moreira, 2015).

Vale dizer, também, que a configuração dos conflitos em torno do projeto do TPSL se situa, também, num contexto mais amplo em que o governo brasileiro retoma importantes obras de infraestrutura visando à integração do país de forma competitiva no Mercado Internacional. Assim, se de um lado, como chama à atenção Carvalho (2011), nesta “fase logística” a gestão territorial na área portuária de São Luís fica cada vez mais relacionada ao exercício de poder de agentes globais integrando elementos da administração de empresas e da governabilidade, por outro lado, é importante considerar que nesta experiência do TPSL há múltiplas lógicas em vias de colisão, informadas pelas diferentes visões de uso dos territórios. Em linhas gerais, duas lógicas principais em choque configuram os conflitos.

Se, inicialmente, o movimento de mobilização se voltou para a situação de especulação imobiliária, num segundo momento, o direcionamento das discussões foi voltado para a questão da instalação do Terminal Portuário de São Luís, que constitui um empreendimento com dimensões superiores a qualquer instalação portuária componente do CPSL¹¹⁹.

A mobilização do povoado é, portanto, o resultado da ação de agentes que tiveram seus modos de vida e interesses na área diretamente afetados e constituíram redes de alianças. Mas, é importante salientar que estas não surgiram sem um acúmulo de relações de assessoria e de experiências, que constitui um dos aspectos da estruturação dos repertórios da ação coletiva (Tilly, 1978), pois, entre estes agentes coletivos e individuais que compuseram os eventos em Cajueiro, estavam também aqueles que haviam participado de lutas políticas anteriores, como é o caso da representante da comunidade do Rio dos Cachorros, Maria Máxima Pires, que juntamente com outros, contestou a vinda do Polo Siderúrgico para a capital São Luís (Alves, 2022).

¹¹⁹A negação do representante da Capitania dos Portos do Maranhão (CPM) ou a falta de conhecimento acerca do empreendimento, o levou a citar obras já existentes ou concluídas.

Quanto à caracterização da estrutura de mobilização, destaca-se a articulação em torno de identidades políticas e valores (Scherer-Warren, 2006). Ao evocar essa descrição para o caso de Cajueiro, remeto à diversidade de atores sociais – dos níveis locais aos mais globais, de diferentes tipos de organizações – que convergem para o diálogo.

Em outubro de 2014, a insatisfação dos moradores do Cajueiro em relação às ameaças feitas pelos contratados da empresa Nelson Segurança, motivou a interdição da BR-135, à altura da Vila Maranhão (ver Imagem 6). Tal situação já vinha se arrastando desde o mês de junho do mesmo ano. Em reunião no dia 11 de outubro, decidiram pela ação coletiva como forma de se fazer percebidos pelo restante da cidade de São Luís.

O depoimento do morador da localidade de Guarimanduba, na reunião do dia 11 de outubro de 2014, revela a iminência da consolidação do conflito direto com os vigilantes (denominados de jagunços por alguns moradores), contratados pela empresa WPR.

Imagem 06: Manifestação dos Moradores do Cajueiro no dia 14 de Outubro de 2014



Fonte: www.blogdomarcial.com (2014).

Vejamos o que diz o morador, sobre a situação que se desenhava no Cajueiro:

- a) No primeiro momento, retrata a iniciativa de alguns moradores impedirem o bloqueio de uma via no ramal da rodovia próximo à localidade:

Morador 1: Oh! É assim semana passada teve um problema seríssimo ai né? A gente morando aqui né? E de imediato a gente soube que eles tavam botando dois postes. Caso, eu já tinha sabido pela boca de seu Zezinho, Zezinho é um vocês conhece quem é Zezinho. Já tinham me falado que eles iam botar essa corrente lá no Anjo da Guarda. Aí, eu fiquei com a orelha em pé, né! Corrente é... Vão botar corrente pra não passar. E o que aconteceu foi isso mesmo. No outro dia, eles vieram e enfiaram os dois tubos de um lado outro e de outro e ainda cavaram um buraco impedindo, tapando a rua do pessoal que mora na esquina do colégio, hem! Aí, de repente, o filho da minha irmã chegou aqui e disse “Zé tem um movimento lá na portaria do colégio, porque abriram uma

vala lá e vão botar a corrente”. Aí eu fiquei assim meio rabolado. Aí peguemos o carro, aí descemos pra lá. Quando chegemos lá, tava esse movimento lá. O cidadão lá, o grandão que deve ser o chefe, né? Num sei! Com um radio na mão e botando marra no pessoal, né? Dando pressão né? Aí, eu cheguei já estava o presidente e a vice-presidente¹²⁰. Aí eu cheguei e vi aquele movimento. Aí, a gente deu pressão pra tirar um dos postes, né? O mais fino. O pessoal que já estavam lá chegaram, os meninos chegaram e tiraram um. Só que o outro estava muito enterrado, né? Ai o cara chegou e botou a mão, o guarda, né? O paideguão que estava com o rádio na mão. Que eles chamam de jagunço, mas eu nem gosto de tratar esse assunto assim. Aí, botou. Aí, ia ter um conflito, né? Porque na hora que ele botou a mão, que empurrou o rapaz, o pessoal foi pra cima dele, né? Eu também fui. Ele não ia bater em ninguém lá, porque se ele desse uma braçada em alguém lá, ele ia se dá mal, né? Porque quem estava lá era só filho da terra, só o pessoal que nasceram aqui na área, né? E cresceram aqui na área. Mas, aí, graças a Deus, o pessoal disse “Rapaz, não pode fazer isso! E tal e coisa”. Inclusive o Inaldo mesmo entrou na frente e, aí, afastou. Aí foi o tempo que a polícia chegou, chamaram a polícia, e chegou o camburão com o sargento, né? “É o sargento, né? que diz? – dirigindo-se a outro morador”. Chegou o sargento e tal e mandou que era pra parar. Aí, o soldado disse: “Rapaz isso aqui não pode acontecer, que vai ter um conflito aqui! Esses camaradas, aí, fazer alguma coisa com esses pessoal aí, vai ter um conflito, vai ter até morte, num pode acontecer!” Chamou o sargento e falou pro sargento, né? Aí, o sargento mandou eles afastar “Afasta!”. Ai, eu sei que nesse momento conversaram lá com o Irmão Davi, que é o presidente, e a Nicinha [...].

Um dos pressupostos da análise, ora desenvolvida é o de que há determinados períodos que são favoráveis para a consolidação de critérios legítimos de atuação política e, em consequência disso, são oportunos para o surgimento e afirmação de parcerias e repertórios de mobilização apresentados como igualmente originais. Nesse contexto, é preciso sublinhar a importância de se considerar essas dimensões associadas ao trabalho de invenção e reinvenção de estratégias ativadas por atores que estão inseridos na arena de disputas.

Uma discussão desse tipo se justifica porque explicita o ponto de partida que foi adotado para entender as dinâmicas de afirmação de um conjunto de atores que compartilham um objetivo comum (Tilly, 1978, p. 221), entre elas: a permanência no território de Cajueiro e a continuidade dos seus modos de vida. Os efeitos das experiências da ação coletiva na constituição de alianças, mais ou menos, consolidadas pela situação do conflito incidem na produção de um sistema relacional com o outro extremo da arena, ou seja, a empresa WPR e a Secretaria Estadual do Meio Ambiente (Sema).

Após sua exposição do cenário inicial da situação, o morador 1 continua a relatar os desdobramentos, ele disse o seguinte.

¹²⁰ Nesse caso, o morador estava se referindo ao presidente e vice-presidente da Associação dos Moradores do Bom Jesus do Cajueiro.

- b) No segundo momento a narrativa descreve a reação local, inicialmente contra ação da empresa de segurança:

[...] Nessa situação que tá acontecendo aqui na comunidade Cajueiro, com esse pessoal, com esse povo. Porque eu tenho assim pra mim que ninguém lá da elite tá mandando, eles tão fazendo apenas por espontânea vontade dele. E ali quem tá mandando fazer é o chefe, né? Que se chama líder ou encarregado. É com preguiça pra não querer andar então mandando tapar as vias pra ficar só em um lugar com e meter medo na população. Então, se não tomar providência, vai se causar, daqui mais uns dias, um caso muito sério, né? Graças a Deus, a gente arranquemos os dois mesmo, né? Que o pessoal deram pressão. Aí, o sargento disse que era pra nós arrancar, mas o pessoal já mesmo com, já indignado, meteram a cavadeira e arrancaram e jogaram embaixo e levaram pra lá. E tá aberto lá. Esse é que é o problema. E o material que a gente tá comprando pra levantar a nossa propriedade, que muitos não têm casa de tijolo, é casa de taipa, a casa caiu, a situação melhorou um pouquinho, a gente tá levantando porque não tem, mas, mais madeira pra tá se derrubando, né? Pra tirar pra fazer casa. Aí, eles estão proibindo, passa, eles perguntam pra onde vai, pra onde não vai? Inclusive, eu comprei um material pra levantar essa casinha que tá caindo e eles não deixaram o rapaz passar. Aí, com três dias eu fui lá e a senhora “olha seu Batata, o material não foi porque os guardas não deixaram passar”. Eu digo “bote o material em riba do carro que eu agora, quem vai levar sou eu, eu vou com vocês”. Aí foi que botemos o material em cima da caçamba, do caminhão. Quando chegamos, eles estavam demolindo uma casa lá. Aí, não deram também importância, eu passei eles não... Mas já teve pessoas que eles proibiram. Para pra saber pra onde vai. Eles não têm direito de fazer isso. Era só isso aí! (Registrado em 09/08/2014)

No trecho anterior, a exposição se centrou nos vínculos estabelecidos a partir da solidariedade existente entre os moradores, suas inserções iniciais no movimento de resistência ao TPSL e seus desdobramentos (de agressão, especulação de terras, impedimentos do direito de ir e vir, destruição de moradias, roças etc.). O objetivo foi expor o caráter durável ou efêmero de configurações de alianças com atores externos e seus efeitos nos posicionamentos e posições adotadas pelos moradores do Cajueiro. A existência de elos de interdependência, mas também de autonomia política, entre a rede de relações tecidas entre os meses de julho de 2014 e fevereiro de 2015, sinalizou para o montante de recursos mobilizados nos momentos de maior tensão territorial nessa área da zona rural.

Acompanhando isso de perto, se torna importante compreender as ações coletivas dos atores sociais. Considerando a agenda de mobilização política do movimento (ver Quadro 05)

Quadro 05: Mobilizações Registradas de outubro a novembro de 2014

Data	Local	Assunto	Convocação	Evento
16.10.2014	Unidade de Ensino Básico Gomes de Sousa – Vila Maranhão.	Instalação do Terminal Portuário de São Luís	Sema– MA	Audiência Pública
22.10.2014	Câmara de Vereadores de São Luís	Conflito Fundiário no Povoado do Cajueiro	Comissão de Direitos Humanos da Câmara de Vereadores	Audiência Pública
29.10.2014	Comando Geral da Polícia Militar do Maranhão	Instalação do Terminal Portuário de São Luís	Sema– MA	Audiência Pública
29.10.2014	União de Moradores Proteção de Jesus do Cajueiro	Apresentação dos Pontos do EIA e do RIMA da WPR Gestão de Portos e Terminais LTDA;	União de Moradores, CPT – MA; GEDMMA	Audiência Pública
19.11.2014	Assembleia Legislativa do Maranhão	Implantação do Terminal Portuário e a Questão Socioambiental na Comunidade do Cajueiro e na Ilha de São Luís	Comissão de Defesa dos Direitos Humanos e Minorias	Audiência Pública

Importa situar também a audiência pública convocada pela Comissão de Direitos Humanos da Câmara Municipal de São Luís¹²¹. Na oportunidade, estavam presentes os moradores do Cajueiro, a Vereadora Rose Sales, o Deputado Ubirajara do Pindaré, membros do Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (Gedmma), representantes da Secretaria Municipal da Criança e Assistência Social (Semcas), da Capitania dos Portos do Maranhão (CPMA), da Comissão Pastoral da Terra (CPT), do Instituto Chico Mendes de Conservação e Biodiversidade (ICMbio), entre outros.

Havia mais moradores do Cajueiro e localidades vizinhas do que Vereadores¹²² e representantes da instituição convidadas para a oitiva. No entanto, o evento durou cerca

¹²¹ A Presidente da Comissão de Direitos Humanos da Câmara Municipal de São Luís foi a ex Vereadora Rose Sales, à época filiada ao PC do B, que acompanhou a situação do Cajueiro regularmente, inclusive participando das mobilizações ao longo dos meses.

¹²² Além de Rose Sales, o único vereador presente era Romulo Franco (PRB), que tentou tumultuar a oitiva sendo fortemente repreendido pelo Advogado da CPT, Rafael Silva.

de quatro (4) horas revelando o descaso com que são tratadas as causas fundiárias não só na capital maranhense, mas em todo o estado.

Importante considerar, também, o cenário político em que as instâncias governamentais, principalmente das esferas municipal e estadual, foram mais propensas a ouvir “o clamor popular”. As estruturas de oportunidades erguidas a partir desse caso particular, aliadas ao itinerário político dos agentes engajados possibilitou a formação de alianças do tipo que foi observada.

Outra ação acompanhada por mim foi a audiência na Assembleia Legislativa do Maranhão (Alema, 2013). O quadro desta não se diferenciou muito da Câmara Municipal de São Luís. A WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais, mais uma vez, se eximiu de discutir o problema com a comunidade. No entanto, há um ganho expressivo na questão fundiária¹²³, a saber: em 20 de setembro 2014, no Cajueiro foram feitas denúncias de que havia um funcionário do Iterma realizando cadastro de famílias na Zona Rural II de São Luís, conforme relatos:

[...] Mas o que eu sei que o Estado na pessoa do Iterma e na pessoa do seu Edson teve em primeiro lugar foi esse pessoal fazendo levantamento aqui pra a [empresa] Urbaniza e pra própria [empresa] JM que foi a topografia [topografia] e que eu sei também que segundo tem uma pessoa, também, que trabalhou na JM que é a topografia, foi acelerado o trabalho deles, foi em torno de um milhão e quatrocentos e pouco foi acelerado porque sabia que não dava tempo de nada e fizeram imediatamente. Esse do um milhão e quinhentos é verídico que a pessoa não me pediu segredo e também do seu Edson¹²⁴ fazendo levantamento aqui dentro que era o Estado cadastrando todo mundo ele compartilhou, então o Estado não só se omitiu, mas compartilhou com um tipo de política que tá acontecendo aqui [no Cajueiro] (Registro de 15/09/2014).

[...] Outro participante:

Completando essa informação, aí, o Edson que é funcionário do Iterma, tá perto de se aposentar esteve lá no Taim, também, eu moro lá no Taim, meu... O Edson esteve lá no Taim no sábado à noite, que todo mundo sabe que o Estado não funciona à noite e final de semana ainda, tentando fazer esse recadastramento no Taim com a ficha do decreto do Estado nomeando ele pra fazer esse levantamento. Então, o Estado autorizou o cara e ele é um funcionário público do Estado e nós dissemos pra ele não vamos preencher ficha nenhuma pelo seguinte: nós já temos um título, o Estado nos reconheceu com aquele título lá em 98, não? “Mas nós vamos fazer individual pra dar o título de cada um”. Isso do ponto de vista individual é atrativo, agora eu vou ter o meu título individual chamamos a comunidade e dissemos ninguém vai fazer esse título individual por que a intenção é anular o anterior, na melhor das hipóteses nós ficaríamos com o título agora de 2014 e 98 seria anulado, dissemos que não vamos fazer. Mas, ele esteve fazendo esse levantamento e nós, pelo ao menos no Taim, não fizemos e dissemos pra ele que não vamos

¹²³ Estava presente um funcionário de nome Edson, do Instituto de Terras do Maranhão (Iterma).

¹²⁴ O engenheiro-agrônomo Edson César Silva Oliveira, foi assassinado em Timon, no Maranhão em 23 de setembro de 2024. Fonte: <https://jornalpequeno.com.br/2024/09/24/servidor-do-iterma-e-assassinado-com-tiro-no-peito-em-praca-na-cidade-de-timon/>. Acesso em 19.11.2024.

fazer. Agora o objetivo é esse: anular aquele documento e eu acho que a gente tem... O Estado não pode se eximir da responsabilidade (Registro de 15/09/2014).

Constata-se a participação de agentes do Estado como catalisadores de ações coletivas ao passo que levam até às comunidades a constante sensação de insegurança, o que acaba se desdobrando em uma consequente mobilização.

Nesse contexto, a atividade do dia 19 de novembro de 2014 foi emblemática para pôr em relevo a questão da especulação fundiária tramada a partir do referido órgão. Quando o participante da reunião de 20 de setembro, diante do funcionário do Iterma, disse o seguinte:

[...] A gente precisa ter muito cuidado pelo seguinte o Dr. Edson falou: “que numa reunião decidiram não mexer mais nas duas glebas Itaqui-Bacanga e Tibiri-Pedrinhas”. No entanto, nesse início de ano houve um trabalho, um esforço concentrado. Inclusive, envolvendo sábados, noites de recadastramento de ambas essas comunidades e, quando ele chegou lá no Taim, eu fiquei preocupado pelo seguinte: porque ele dizia aqui uma portaria do governo me nomeando como coordenador desse processo e nós queremos fazer o cadastramento ou recadastramento dos 25 assentamentos e vamos dar títulos individuais às pessoas que estão dentro desses assentamentos. Com uma observação, anula-se o outro de 98 e, aí, no Taim nós dissemos: “Nós não vamos preencher nenhum cadastro!” Por que não é aquele título de 1998 que nos garante a posse da terra, nós somos superior àquele documento, nós estamos lá há séculos. Então, é isso que nos garante a propriedade e o direito de permanecer, mas aquele documento é simplesmente o registro onde o Estado reconheceu a existência desses povoadas que são só 25, mas por exemplo, Padre Olívio tá bem aqui e só a paróquia que ele dirigia na Zona Rural II de São Luís tinham 75 comunidades que o Estado só conseguiu título pra 25 em duas glebas, em duas áreas imensas [...] (Registro de 17/09/2014)

Dito isto, pelo participante, a audiência foi suspensa. Em seguida, os participantes marcharam em até a Sedinc, no Palácio Henrique de La Rocque (PHLR)¹²⁵, situado a algumas quadras da Alema.

Em marcha em direção ao Palácio, os moradores e outros participantes ocuparam a Avenida Jerônimo de Albuquerque com cantos¹²⁶ e faixas que expressavam a luta pelo território do Cajueiro (ver Imagem 6). Ocupando apenas a faixa direita com o ato político, mas mesmo assim gerando um expressivo congestionamento, a passeata alcançou os portões da referida sede administrativa. Desconsiderando o aparato de segurança do local, os manifestantes entraram no Palácio (ver Imagem 7). No primeiro momento, o ato

¹²⁵ O Palácio Henrique de La Rocque é uma das sedes administrativas do Governo do Estado do Maranhão, é nele que estão sediadas algumas Secretarias de Estado, inclusive a Sedinc. Continuando, é importante dizer que a “ocupação” ao PHLR não foi noticiada em qualquer veículo da grande mídia do estado do Maranhão.

¹²⁶ O canto mais entoado tinha a seguinte letra: “Pisa ligeiro, pisa ligeiro quem não pode com a formiga não assanha o Cajueiro, pisa ligeiro, pisa ligeiro quem não pode com a formiga não assanha o Cajueiro”.

chamou à atenção no saguão, alguns dos funcionários assistiam atônitos e desinformados aquela forma de reivindicar direitos, outros já tinham o conhecimento da situação daquela comunidade e todo o seu entorno. Não tardou a chegada da polícia militar no prédio, onde alguns dos funcionários estavam trancados, provavelmente com medo de sofrer represálias por parte dos participantes. Em seguida, foi solicitada a presença dos representantes dos moradores do Cajueiro para uma breve reunião¹²⁷.

Acompanhando o pensamento de Tilly (1978, p. 115), o que foi observado no campo de pesquisa pode ser considerado como uma forma de repertório da ação *reactive* (reativo). Isso quer dizer:

Some features of collective competition such as the ritualized mockery, carried over into second major category: reactive collection actions (we can also call them collective reactions). They consist of group efforts to reassert established claims when someone else challenges or violates them.

Esse tipo de repertório de ação reativo ilustra bem a situação descrita acima, quando os moradores [literalmente] ocuparam o PHLR para reclamar seus direitos ameaçados pela empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais. Pensando mais um pouco sobre isso, o repertório é, então, um conjunto de formas da ação que os indivíduos mobilizados em grupos de pressão acionam para alcançar objetivos “comuns” em um dado momento. Acreditando nisso, o repertório também pode ser considerado um aglomerado e instrumentos, no caso estudado: passeatas, manifestações, reuniões, impedimentos etc., para a realização de interesses.

Imagem 07: Manifestação no trecho da Av. Jerônimo de Albuquerque



Fonte: autor, 2014.

¹²⁷ A reunião durou de 30 a 40 minutos, participaram o Padre Clemir e o Advogado Rafael Silva (ambos da CPT), a liderança do Cajueiro: Clovis Amorim; o Presidente da União dos Moradores Proteção de Jesus do Cajueiro: Seu David Sá; e a Vereadora Rose Sales.

estruturalistas, destaca a capacidades dos atores em interferir nos seus contextos de atuação (Boltanski, 1990). Portanto, trata-se de um tipo de perspectiva analítica que, mesmo considerando os contextos de conflito e os constrangimentos da capacidade de expansão dos empreendimentos que se quer instalar, destaca os atores como capazes de mobilizar força e recursos para interferir nas ações e nas políticas que lhe são direcionadas.

Naquele contexto, estes foram em geral os fatores decisivos para a formação de alianças durante as ações coletivas ocorridas nos meses de acompanhamento do movimento de resistência.

5.6 Memórias da Resistência: Moradores se acorrentam em escola para evitar realização de audiência pública

A audiência pública constitui um instrumento de participação popular garantido pela Constituição Federal de 1988 e regulado por Leis Federais, constituições estaduais e Leis Orgânicas municipais (Pólis, 2005). No entanto, vem restringindo quantitativa e qualitativamente a atuação dos agentes sociais interessados nos espaços de tomadas de decisão política.

No caso da audiência para tratar da instalação do TPSL, este espaço acabou funcionando como palco para um ato de resistência de parte da comunidade do Cajueiro. O objetivo central era tratar do licenciamento da referida obra. Nesse contexto, é possível dizer que este espaço acabou sendo importante para dar visibilidade à agenda de reivindicações estruturadas nas reuniões ocorridas ao longo dos meses na associação de moradores.

A tentativa de realizar a audiência pública no dia 16 de outubro de 2014 é marcante para o aspecto da ação coletiva (Tilly, 1978). A Secretaria Estadual de Meio Ambiente (Sema) publicou, em 09 de outubro de 2014, no Diário Oficial do Estado do Maranhão (DOU-MA), o edital de convocação da audiência pública na Unidade de Ensino Básico (UEB) Gomes de Sousa, na Vila Maranhão. O estado do Maranhão, através da Sema e da Sedinc, objetivamente, visava criar condições políticas e institucionais “convocando” a população e em especial moradores do Cajueiro para “apresentar a concepção do projeto, discutir os Estudos Ambientais (EIA/Rima) da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais Ltda., bem como esclarecer dúvidas, acolher críticas e sugestões, objetivando a avaliação da viabilidade ambiental da atividade. Especificamente, no que diz respeito

aos ritos burocráticos, a oitiva objetivava tratar da instalação do empreendimento na região da Praia do Parnauçu, no Cajueiro.

As matérias publicadas nos jornais: *O Imparcial e Jornal Pequeno*, em 17 de outubro de 2014, destacaram as tensões geradas pela tentativa de realização da audiência pública de 16 de outubro de 2014, coordenada pela Sema, e enfatizaram também o ato de resistência dos moradores ao se prenderem no portão de entrada daquele estabelecimento de ensino. Estas publicações matutinas destacaram os seguintes pontos:

- a) Ameaça por parte da empresa WPR, por meio de segurança armada feita pela Nelson Segurança;
- b) Denúncia da empresa de segurança que se encontra irregular junto à Polícia Federal;
- c) Informações desconstruídas acerca do que trataria a audiência pública;
- d) O local escolhido não contemplava as exigências dos moradores, pois os mesmos queriam que esta fosse realizada na própria comunidade;
- e) A existência do instrumento jurídico que impede a instalação de qualquer empreendimento no Distrito Industrial de São Luís (Disal);
- f) A não disponibilização do EIA e do Rima pela empresa;
- g) Impactos irreversíveis à Reserva Extrativista Tauá-Mirim.

Ainda, conforme os registros do *Jornal Pequeno* (17 de Outubro de 2014), a audiência foi suspensa e pelo menos quatro pessoas se acorrentaram na entrada da escola. Portanto, é importante remontar os atos da audiência pública do dia 16 de outubro de 2014.

5.7 Relembrando a Resistência na Rua: a manifestação de 16 de outubro de 2014

A audiência pública de 16 de outubro ficou marcada pela violência imposta pela empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais. Na rua da Igreja, nº 100, no bairro da Vila Maranhão está situada a UEB Gomes de Sousa. Esta escola seria, mais uma vez, palco de uma oitiva na qual os participantes cumpririam seu papel de referendar, pela simples presença, o texto dos estudos ambientais: EIA e Rima.

No entanto, a história desta vez foi diferente. Naquela manhã havia um aparato de apresentação montado que contava com: mais ou menos 50 seguranças da empresa Nelson Segurança/Leões Dourados, telões espalhados ao longo da quadra da escola e uma equipe de recepção com 5 componentes. O que a WPR não contava era que, no dia 15 de

outubro de 2014, havia ocorrido uma reunião na União dos Moradores Proteção de Jesus do Cajueiro.

Às 05 horas da manhã do dia 16, um grupo de 200 moradores já se encontrava a postos na porta do local marcado para a realização da audiência. As primeiras manifestações já ocorriam quando chegaram os representantes da Sema, WPR, equipe de filmagem e seguranças.

A presença de moradores acorrentados aos dois portões de entrada deixou visivelmente irritados os representantes da empresa. Particularmente José Hagge Pereira, que chegou a agredir duas moradoras que estavam “presas” junto à entrada. Inconformado com a situação, circulou de um lado a outro do muro da escola à procura de uma alternativa para entrar no recinto. No desespero de entrar na escola e realizar a audiência a qualquer custo, Hagge ordenou aos seguranças que derrubassem o muro da escola e assim foi feito. Os contratados derrubaram o muro, alguns entraram pulando pelo outro lado causando uma grande agitação entre os presentes. Essa tentativa de entrar na quadra era a oportunidade da Sema e da WPR iniciarem o processo. No entanto, não conseguiram. Juntou-se um grupo de seguranças e passou a ameaçar os moradores com palavras do tipo: “você são todos do Cajueiro? Dentro da nossa área”. Tal ato gerou a revolta dos moradores que retrucaram veementemente a ação do presidente da empresa. Mais uma vez, não satisfeito, arrogou o seguinte: “tô indo buscar mais reforço ali”. Após isso, registrou-se a presença de duas diligências da Polícia Militar no local, os policiais aproximaram-se do portão e perguntaram o que estava ocorrendo ali. Em seguida, dirigiram-se em direção a Hagge e os representantes da Sema e da Sedinc em busca de uma solução. Os ânimos não se abrandaram. Hagge continuou a andar de um lado para outro, margeando a BR-135, em busca de uma solução compulsória para a situação e expressou: “nós adquirimos a área, é uma área particular, nós estamos retirando as pessoas, negociando com elas com valores bastante interessantes”. Alguns moradores respondem: “interessantes pra você”. Hagge e seus jagunços retornam ao portão de entrada da escola e ouviram o coro: “pisa ligeiro, pisa ligeiro, quem não pode com a formiga não assanha o formigueiro. E quem não pode com a formiga? Não assanha o formigueiro”. Para em seguida ouvir: “fora jagunços, você não passa de um grileiro, um jagunço”.

As coisas não se desdobram muito bem para a WPR. O movimento ganhou força com a chegada de outras lideranças locais como Maria Máxima Pires (do povoado Rio dos Cachorros), da vereadora Rose Sales (Presidente da Comissão de Regularização

Fundiária da Câmara Municipal de São Luís), Saulo Arcangeli (Representante da Central Sindical Popular – CSP Conlutas), do Sociólogo Bartolomeu Mendonça (Coordenador do Gedmma). Tudo isso, acompanhado pelos toques do tambor de crioula da comunidade de Taim, que parecia irritar ainda mais Hagge e terceiros. As andanças de Hagge continuaram, de um lado a outro. Os moradores percebem que alguns dos seguranças estavam armados e exigiram a presença da polícia para que os mesmos fossem coagidos. O que de fato ocorreu naquele momento foi que alguns dos seguranças eram agentes públicos da Polícia Militar do Maranhão fazendo o serviço de segurança para a WPR. Em seguida, um morador chegou com um carro de som alugado, às suas custas, para engrandecer ainda mais o fato político que ali ocorria. Foi aí que os participantes passaram a fazer declarações expressivas em relação à situação da comunidade. Enquanto que, ali do lado, uma sucessão de pequenas reuniões aconteciam, dos dois lados, e por vezes mediadas pelos membros da CPT Rafael Silva e Padre Clemir, por outras pela Vereadora Rose Sales. Não havia consenso entre os lados. Das falas feitas naquele dia, destaco a do coordenador da Comissão Pastoral da Terra, no Maranhão. Padre Clemir:

Ei pessoal, a WPR chega aqui querendo entrar para fazer audiência e mais uma vez, mais uma vez com segurança e agredindo pessoas aqui, duas mulheres foram agredidas e tentaram fazer motim para aquilo que é pacífico. Aquilo que a comunidade faz eles tentaram transformar com agressão e com violência. Agora, violenta e criminosa é a WPR que... com dentro da comunidade uma empresa que não tem autorização pra funcionar da Polícia Federal. Olha que uma empresa como a WPR contrata dizendo que é empresa de segurança, olha! Mas a polícia Federal diz que é milícia armada. Não tinha autorização pra funcionar. Quem é criminosa aqui, gente? WPR. WPR coloca lá dentro esses homens e muitos crimes eles fizeram lá, agrediram as pessoas, impediram as pessoas de andar, de construir suas casas, de pescar, de tomar banho no mar, de criança ir pro colégio, querendo colocar crachá para que as pessoas entrassem em suas casas. Quem é criminoso gente? A WPR. WPR não tem legitimação nenhuma pra exigir nada da comunidade ainda, a empresa continua. E a empresa continua lá a mando de quem gente? WPR. E vem com uma audiência pública sem conversar com ninguém, nunca foi fornecido material para comunidade conhecer o que tava acontecendo. E querem fazer uma audiência pra que? A comunidade poderá discutir um projeto que ela nem conhece? Que ela nem domina? É uma falta de respeito com as pessoas, é uma falta de respeito com os seres humanos. O delegado, inclusive um dos advogados que estava na Polícia Federal disse quer eram vigilantes. E o delegado: vigilantes não meu amigo, vigilante não se arma desse jeito, vigilante não tem comunicação por rádio. Olha, proibido, inclusive, só a Polícia Federal poderia usar. E a WPR estava lá dizendo: “fomos nós que contratamos”. (26/09/2014)

Logo desvendava-se uma redefinição de posições a partir da soma de sucessivos episódios praticados pela empresa WPR. Com base no que foi citado, pode-se propor uma análise que considera a dimensão econômica. Sendo assim, os conflitos ambientais são

caracterizados por interesses e estratégias diferenciadas de “apropriação e aproveitamento da natureza na era da globalização econômico-ecológica” e é suposto que a resolução não ocorre unicamente pela lógica do mercado e nem pelos códigos jurídicos do direito privado, reafirmam-se “racionalidades não hegemônicas, que ressignificam conceitos e formas jurídicas de caracterização de territórios étnicos como espaços de reprodução cultural e preservação” (Acseirad, 2004, p. 18). Pe. Clemir continuou:

Que isso gente? Com quem estamos lidando? É preciso que a comunidade conheça. Essa WPR não pode continuar esse projeto, nunca. Mesmo se a comunidade quisesse negociar com essa empresa, mas a comunidade não quer. Nem outra empresa, nem WPR. A WPR vai ter que se responsabilizar pelos crimes que essa equipe de segurança, essa empresa já cometeu lá dentro da comunidade, inclusive, tem vários boletins de ocorrências registrados com violência contra idosos, inclusive. Então eu acho que a WPR dizer pra essa comunidade: “não vamos fazer audiência”. Se fossem, uma empresa séria e responsável faria isso agora, assumiam os crimes que já cometeu colocando lá dentro uma empresa que não tem autorização da Polícia Federal pra funcionar, foi autuada e mais uma vez essa empresa de segurança e ainda continua dentro da comunidade. “Pisa ligeiro, pisa ligeiro quem não pode com a formiga não assanha o Cajueiro, pisa ligeiro, pisa ligeiro quem não pode com a formiga não assanha o Cajueiro” [cantam os participantes incentivados pelo padre].

Notou-se, pois, um processo contínuo de acúmulo, redefinição e uso de exposições de episódios recentes ligados à história de tentativa de instalação do TPSL na comunidade do Cajueiro, que aproximam ou distanciam agentes. Os aproximam nas sociabilidades, referências, eventos, experiências, aos quais atribuem tal valor que acabam compondo de forma decisiva códigos de conduta, uma gramática comum, sentidos compartilhados, enfim, modos de conceber e adotar determinadas práticas de resistência no território. Mas também os diferencia no que tange às origens díspares e aos modos de ver heterogêneos.

Após isso, foi registrada a tentativa do então Secretário Adjunto de Licenciamento Ambiental abrir a audiência fora do local inicialmente indicado. Entra em jogo a consecução de estratégias na arena¹²⁸ dos conflitos, atualizadas pela dinâmica desse espaço de competição, com vistas a tentativa de realizar o processo sem as condições mínimas de debate acerca do empreendimento.

Secretário Adjunto de Meio Ambiente [Jânio]: bom dia a todos e a todas. Inicialmente eu gostaria de ler a ordem de serviço N° 04/2014 assinada por Genilde Campagnaro datada de 15 de outubro de 2014. A Secretária de Estado e Meio Ambiente e Recursos Naturais, no uso da sua competência e tendo em

¹²⁸ Diferentemente do sentido comum, que remete para a ideia de espaço de luta, de empreitadas de forças, arena aqui se baseia na ideia de Olivier de Sardan, isto é, como espaço social que ocorrem confrontos e competições entre agentes sociais que estão face a face, agrupados em torno de líderes de facções. Em uma arena grupos estratégicos heterogêneos se confrontam movidos por interesses mais ou menos compatíveis (materiais e simbólicos), sendo que os agentes possuem maior ou menor nível de influência ou poder. Mas também são encontrados centros de poder local instituído (Olivier de Sardan, 1995, p. 186).

vista o que dispõe o Art. 3, da Resolução Conama de 09 de 1987. Resolve designar os servidores José Jânio de Castro Lima, Secretário Adjunto de Licenciamento Ambiental, matrícula Nº 1712736, presidente e Karina Ticiane Sousa Leite, assessora jurídica, secretária executiva para representar essa Secretaria nas audiências públicas referentes ao licenciamento ambiental do terminal portuário e São Luís – Distrito Industrial de São Luís, da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais Ltda. Processo Sema Nº 10805/14 quando serão discutidos os projetos e os respectivos estudos: Eia e Rima. A audiência será realizada no dia 16 de outubro de 2014, às 09 horas no município de São Luís. Então cumprindo a ordem de serviço dada pela Secretaria Genilde Campagnaro [16?]. Hoje 16 [desculpe] cumprindo a ordem da Secretaria Genilde Campagnaro, eu, no papel de presidente dessa audiência pública a declaro aberta a audiência pública. Eu pergunto aos senhores: É possível a gente realizar a audiência pública hoje, no local aqui da escola?

Participantes: “Não”.

Secretário Adjunto: Então eu declaro [interrompido pelos os protestos].

Vereadora Rose Sales: Foi aberta a audiência, você veio aqui falar a suspensão!

Bartolomeu: Não, foi aberta.

Vereadora Rose Sales: Tá sendo aqui registrado, eu gostaria que você corrigisse por que tá sendo gravado pelo pessoal da empresa, não foi aberta [participantes em coro: suspenda, suspenda], você declara a suspensão com o todo o respeito.

[O Secretário Adjunto perdido em meio a tanta pressão, passou mais ou menos um minuto olhando para os lados sem saber que decisão tomar. Ao lado dele, estava o advogado da WPR, a assessora jurídica da Sema, Saulo Arcangeli, o sociólogo Bartolomeu Mendonça, a Vereadora Rose Sales, a liderança do Rios dos Cachorros Maria Máxima, o advogado da CPT Rafael Silva, o coordenador da CPT no Maranhão Padre Clemir e do outro lado da rua nada feliz com a situação, José Hagge]

Participantes: corrige, corrige...

Vereadora Rose Sales: Você é o presidente declara suspensa e vai remarcar nova data, [o subsecretário balbucia algumas palavras incompreensíveis]. Não, não foi isso que foi combinado, não foi isso. Cancela!

Participante: Cancela a audiência, tem pessoas acorrentadas no portão.

Secretário Adjunto de Meio Ambiente: A orientação que a assessoria jurídica deu foi outra, mas se o entendimento, o acordo feito anteriormente não foi dessa forma. Então, a gente declara suspensa a audiência pública.

[participantes batem palmas e ovacionam]

Trata-se, nesse ponto, da tradução do arsenal detido (recursos, referências às resoluções, incumbências, posições etc.) em instantes (mais ou menos propícios para fazer uso desse arsenal técnico), ocupada pelo ator em diferentes âmbitos que lhe garante ou não uma relativa margem de manobra diante dos fatos que se desdobravam no Cajueiro. É possível, então, captar a expressão de algumas dessas “disposições”, no uso de expedientes técnicos, assim como dos vínculos e contatos estabelecidos a longo tempo.

Com efeito, a noção de arena assume centralidade por contemplar uma dimensão temporal que viabiliza o tratamento de multiplicidade e diversificação das formas de intervenções, das transformações da dinâmica relacional e dos mecanismos sociais que influenciam na manutenção do *status quo*. Adiciona-se a isso a potencialidade heurística dos atores em reagir às investidas dos agentes do estado a serviço do capital privado, como pode ser visualizado na passagem abaixo:

Maria Máxima: Muito obrigado, gente, muito obrigado. Foi suspensa a audiência pública conforme a comunidade decidiu. Tá? Então, nós vamos aguardar um outro momento e estaremos se Deus quiser irmanados mais unidos e organizados para nos defender dessa audiência [assessor do Deputado Estadual Bira do Pindaré, fala algo no ouvido de Maria Máxima]. A gente vai com certeza fazer acompanhamento para designar prazos, posteriormente e localidade. Então, foi suspensa!

Participantes: “pisa ligeiro, pisa ligeiro quem não pode com a formiga não assanha o Cajueiro, pisa ligeiro, pisa ligeiro quem não pode com a formiga não assanha o Cajueiro”.

A análise dessa passagem permite apreender as mutações e transfigurações das modalidades de intervenção política. Pode-se dizer que são utilizados, então, instrumentais analíticos que permitem desenvolver o estudo das estratégias de resistência levando em conta os condicionantes que operam na conformação de adesões, de modalidades e domínios de intervenção política. Por seu turno, é possível entender também alguns elementos que produziram clivagens e alinhamentos atuais, e passados, cuja gênese encontra-se nas inserções inaugurais que não raramente têm raízes em outras situações de conflito pela posse do território.

Do mesmo modo, é possível dizer que os elementos que compõem a fala do agente são passíveis de serem constantemente reconstituídos em relativa consonância com a arena, os posicionamentos assumidos, as distinções que se quer reforçar e as resultantes obtidas no processo de resistência.

Outra forma de pensar relacionalmente esse fato político, considerando os componentes da ação coletiva (Tilly, 1978), permite explorar inúmeras formas de organização política, travadas ao nível da mobilização assistida no Cajueiro. A ação dos moradores não foi uma decisão tomada no momento da audiência, mas sim uma ação planejada ao nível dos instrumentos oferecidos pelos mais diversos agentes sociais envolvidos na constituição da resistência.

O fato de conseguir barrar uma audiência pública, às vésperas de instalação do empreendimento, revela a capacidade de mobilização dos agentes envolvidos na luta pelo território. A capacidade de acionar redes de colaboradores, formadas ao longo de uma cadeia de alianças estruturadas em outros momentos de resistência e embates públicos, converge para que exista uma agenda permanente de ameaças voltadas para a zona rural da capital maranhense.

Outro acontecimento marcante ocorreu no dia 21 de dezembro de 2014, quando 19 casas foram derrubadas no Cajueiro ao mando da empresa WPR São Luís Gestão de

Portos e Terminais Ltda¹²⁹ (Ver imagem 09). A ação acabou mobilizando os moradores em torno de uma reunião a fim de reivindicar medidas que responsabilizassem a empresa pelos atos. No dia 21, do mesmo mês, foi marcada uma reunião na União de Moradores do Bom Jesus do Cajueiro para tratar dessa questão.

Imagem 09: Casa derrubada no Cajueiro no dia 18 de dezembro de 2014.



Fonte: Walter, 2014.

O relato da reunião demonstra certo grau de tensão entre os participantes¹³⁰. Como resultado, ficou decidido que, no dia 23 de dezembro, a BR-135 seria fechada em protesto

¹²⁹ Vale dizer que não havia decisão judicial que amparasse tal ato por parte da empresa WPR Gestão de Portos e Terminais. A derrubada das casas ocorreu no período da tarde, horário em que a maioria das pessoas está fora da comunidade. Além disso, no dia 30 de dezembro de 2014, o então Governador do Estado do Maranhão, Arnaldo Melo assinou o Decreto nº 30.610, declarando a área de Cajueiro e adjacência como de utilidade pública (Ver anexo IV). Decreto esse que seria revogado somente no dia 12 de janeiro de 2015, com o Decreto 30.624, assinado pelo Governador eleito nas eleições de outubro de 2014, Flávio Dino (Ver anexo V).

¹³⁰ A reunião da tarde de 20 de dezembro de 2014, contou com cerca de 60 pessoas. O clima na União de Moradores era tenso em decorrência da ação WPR e pela forma que isso atingiu aquela comunidade. Uma das 19 casas derrubadas foi a da família da menina Daniele, sobrinha de Clóvis Amorim (liderança do Cajueiro), ao ver sua casa sendo destruída pelo trator contratado pela empresa, a criança chegou a passar mal e até mesmo desmaiar, necessitando de atendimento médico e psicológico, após o acontecido. Ainda sobre a reunião, estavam presentes, além dos moradores, membros do Gedmma, Vereadora Rose Sales, o advogado Rafael Silva, o Padre Clemir, Saulo Barros e Saulo Arcangeli. Nesse tempo, as declarações dos participantes foram bastante taxativas em relação ao que havia acontecido e ao que poderia acontecer novamente. Expressões do tipo: “se entrar de novo... se errar pra mim eu aceito. Dois foguetes eu tenho lá em casa, se entrar eu tiro fogo, eu não tô nem aí, fica morto lá dentro. Desculpe a minha linguagem vulgar. Fica morto lá dentro”; “se eu estivesse em casa nessa hora, iria ter uma desgraça...”, ânimos acirrados e punhos cerrados para enfrentar um adversário que não media força em demonstrar seu poderio econômico associado às afiliações políticas e institucionais. A derrubada das casas no Cajueiro, associada a outros episódios de intrusão no território geraram diversas ações coletivas que se desdobrariam.

às casas derrubadas (ver Imagem 10). O fato político do dia 23 foi marcado pela singularidade da adesão de trabalhadores próximos à comunidade que ao ficarem sabendo do que havia acontecido, também fecharam a via com sacos de lixo, madeiras, pneus, carcaças de automóveis¹³¹.

Imagem 10: Manifestação na BR 135, realizada no dia 23 de dezembro de 2014



Fonte: autor, 2015.

Como não poderia deixar de ser, há a singular relevância da atestação de uma atuação excepcional ou até mesmo “interessada” da adesão dos trabalhadores da localidade. Porém, não determinante, uma vez que aparece articulada a outros argumentos igualmente imprescindíveis, a saber: solidariedade, aproximação e pertencimento. No que tange à imprescindibilidade da constituição de vínculos e contatos, deve-se enfatizar que em relação ao protesto de 23 de dezembro de 2014, pode significar a necessidade de cultivar ligações com vistas justamente à manutenção de laços solidários.

¹³¹ Segundo o argumento dos manifestantes da empresa Minerva, a decisão de fechar uma faixa da BR-135 à altura da Vila Maranhão ocorreu pelo fato de a maioria ser morador da zona rural. Em conversa com os trabalhadores, consegui o seguinte relato: “isso ai não pode acontecer de jeito nenhum, derrubar casa de trabalhador, então, a gente fecha aqui em cima, e ai vocês não abrem lá embaixo”.

Na perspectiva de Tilly (1995, p. 26), reconhece-se o conjunto de “rotinas” que são encaradas ao longo das mobilizações. No caso estudado, isso corresponde a reuniões, mobilizações, estratégias constantes e vigilância sobre quaisquer movimentações estranhas na comunidade. Para tanto, as ações sociais acompanhadas dos repertórios aparecem como feito e refeito, numa história de contínua modulação (Tilly, 2006, p. 55). Por outro lado, aqueles que agiram em nome da coletividade sofreram constrangimentos por parte do aparato jurídico da empresa WPR Gestão de Portos e Terminais e do próprio estado do Maranhão, como demonstra o quadro abaixo:

Quadro 06: Ações Judiciais Envolvendo o Cajueiro

AÇÕES JUDICIAIS – CAJUEIRO						
Nº Processo	Sujeitos Envolvidos				Tipo de Violência	Status do processo
	Autor	Advogado(a)	Réu	Advogado(a)		
482852014	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	ADOLFO SILVA FONSECA / ALFREDO SALIM DUAILIBE NETO	CLOVIS AMORIM DA SILVA / MARIA JOSE RODRIGUES / JOAO DA MATA AMORIM DA SILVA / JOÃO BATISTA NOGUEIRA / ANTONIO SOUSA LIRA	-	Imissão na posse	Processo extinto em 26/02/2015, 1ªVara Cível, Juiz Ernesto Guimarães Alves
494772014	DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO MARANHÃO	ALBERTO GUILHERME TAVARES DE ARAUJO E SILVA	ESTADO DO MARANHAO / WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Meio Ambiente	Suspensão da licença prévia de empreendimento em 04/02/2015, aguarda manifestações em 23/02/15, Juiz Douglas de Melo Martins, Vara de Interesses Difusos e Coletivos

500872014	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	ADOLFO SILVA FONSECA / BRUNO MACIEL LEITE SOARES	UNIAO DOS MORADORES PROTEÇÃO DE JESUS DO CAJUEIRO	ANA CAROLINA CARVALHO DIA	Ameaça	Desocupação referida em decisão de 05/12/2014, pelo Juiz JOSÉ EULÁLIO FIGUEIREDO DE ALMEIDA, 8ª Vara Cível. Manifestações abertas em 03/03/2015
503712014	MATILDE DE JESUS MACEDO / ANTONIO COSTA PEREIRA	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Ameaça	Audiência em 25/03/2015, 10ª vara Cível, Juiz Silvio Suzart dos Santos
503682014	MARLI LUCINETE CANTANHEDE WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Ameaça	Despacho / Decisão na 5ª Vara Cível, Juíza Alice de Sousa Rocha, em 22/10/2014
503702014	MARIA EDNA DE JESUS DE SOUZA / WILSON	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E	-	Ameaça	AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO DE INTERDITO

	COSTA PEREIRA		TERMINAIS LTDA			PROIBITÓRIO 10/03/2015
503662014	LURDIRENE MAXIMA LOPEZ	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Ameaça	Em trânsito na 2ª Vara Cível, 22/10/2014
503672014	SALOMAO JEOVA CANTANHEDE ARAUJO	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Ameaça	Despacho na 12ª Vara Cível juiz HÉLIO DE ARAÚJO CARVALHO FILHO, 20/02/2015
503652014	JESUITA LAURA CANTANHEDE ARAUJO / DOMINGOS RONALDO ALMEIDA	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Ameaça	Despacho na 1ª Vara Cível Juiz, Josemar Lopes Santos 08/01/2015
503722014	ADELZIRA DOS SANTOS	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Ameaça	Despacho na 1ª Vara Cível Juiz, Josemar Lopes Santos em 30/01/2015

562262014	UNIAO DOS MORADORES PROTEÇÃO DE JESUS DO CAJUEIRO	ANA CAROLINA CARVALHO DIAS	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	ADOLFO SILVA FONSECA / BRUNO MACIEL LEITE SOARES	Ameaça	Em trânsito, 8ª Vara Cível, 06/03/2015
579212014	DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO MARANHÃO	ALBERTO GUILHERME TAVARES DE ARAUJO E SILVA	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Bloqueio da matrícula do referido imóvel declarado pela WPR	Decisão em 13/01/2015 pelo Juiz Douglas de Melo Martins, Vara de Interesses Difusos e Coletivos
582302014	MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL DO MARANHÃO	HAROLDO PAIVA DE BRITO	WPR SAO LUIS GESTAO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	-	Permanência no território, assim como seu uso	Decisão em 13/01/2015 pelo Juiz Douglas de Melo Martins, Vara de Interesses Difusos e Coletivos

5.8 Ações coletivas de contestação frente à expansão portuária na Zona Rural de São Luís

Se, de um lado, o CIM mobilizou prefeituras das cidades atravessadas pela EFC e, conseqüentemente, também afetadas pelas obras de expansão portuária, por outro lado, as comunidades mais fatalmente atingidas por estas infraestruturas de logística, também se mobilizaram com o objetivo de oferecer resistência às ações voltadas para o aprimoramento dos processos de recepção e expedição de cargas (Porto do Itaqui, 2019).

O caso mais recente de resistência à expansão de infraestrutura logística, na zona Rural II de São Luís – MA, como já apresentamos anteriormente, é a tentativa de instalação do Terminal Portuário, pela empresa WPR – São Luís Gestão de Portos e Terminais que teve início no ano de 2014 e ainda encontra-se em curso. A dinâmica de luta entre os agentes envolvidos neste particular são características dos conflitos ambientais no Brasil e realça, de certa forma, o papel dos grupos subordinados (Scott, 2013, p. 23) nas disputas por territórios em vias de reconfiguração local.

No caso da tentativa de instalação do Terminal Portuário na comunidade do Cajueiro, o estudo das ações coletivas nos fornece muitas interpretações. Por isso, exige a aproximação das circunstâncias determinantes em que os agentes estão encerrados: as demandas, as exigências postas às mesas de deliberação, as oposições internas, as tomadas de posições, os instrumentos da ação propriamente dita de que lançam mão e suas conceituações quanto aos conhecimentos acumulados ao longo das disputas. Sabendo disso, é explicável que uma ação coletiva surge em condições particulares nas quais os agentes estão contextualizados.

A abordagem de James Scott (2013, p.42-43) parece ter razão nesse ponto, os instrumentos de preservação ou de representação das estruturas dominantes sobre os subordinados passam por esses expedientes citados anteriormente, mas a análise perde no que diz respeito aos exames de que as “ações” são amplamente invisíveis, considerando que não há nenhuma coordenação ou planejamento sem a intenção de derrubar e transformar o sistema de dominação.

Na esteira do argumento Scott (2013, p. 51), de que as circunstâncias particulares nas quais os participantes se encontram devem ser compreendidas dentro do contexto das mobilizações, é que nos esforçamos para apontar os mecanismos cruciais para o desdobramento do processo de resistência. Desse modo, o esboço teórico da ação coletiva

nos ajudará a compreender a mobilização política para reagir contra a instalação do Terminal Portuário de São Luís.

Inicialmente, a reação do Povoado Cajueiro foi motivada pelo sentimento de desapossamento territorial e, aqui, poderia mesmo ser atribuída também à experiência de sofrimento. A tentativa de espoliação dos bens comuns, como já ocorreu em outras vezes, tem gerado ampla resistências de agentes sociais já calejados pelas tentativas de deslocamento compulsório.

Na proposta de exame de Scott, o objetivo é mostrar como se pode melhorar a leitura, interpretação e compreensão da conduta política, muitas vezes incompreensível, dos grupos subordinados que criam, a partir de suas experiências de sofrimento, um discurso oculto que constitui uma crítica do poder expressa nas “costas dos dominadores” que tomam substância nas formas de disfarces linguísticos.

Paralelamente, essa capacidade de interação, que dissemina informações particulares entre os subordinados, diferente da divulgação mais ampla que são inerentes ao discurso público, proporciona as condições exigidas para reconhecer que quanto maior for a disparidade de poder entre o dominador e o subordinado e quanto mais arbitrariamente esse poder for exercido, mais o discurso público dos subordinados assumirá uma forma estereotipada ou ritualística.

Isso quer dizer, que as lideranças da comunidade do Cajueiro e de outras áreas da Zona Rural de São Luís, ao mobilizar suas redes de alianças (canais da justiça, pesquisadores de universidades, Pastorais da Igreja Católica, sindicalistas, políticos etc.), exigiu o direito de não serem expulsas de suas propriedades ou de não arcar com os ônus da expansão portuária. A disputa por esses direitos ocorreu pela pressão e mobilização política, desencadeada pela defesa da permanência no local.

A mobilização do povoado é, portanto, o resultado da ação de agentes que tiveram seus modos de vida e interesses na área diretamente afetados e constituíram redes de alianças. Mas, é importante salientar que estas não surgiram sem um acúmulo de relações de assessoria e de experiências, que constitui um dos aspectos da estruturação dos repertórios da ação coletiva (Tilly, 1978, p.162), pois, entre estes agentes coletivos e individuais que compuseram os eventos em Cajueiro, estavam também aqueles que haviam participado de lutas políticas anteriores, como é o caso da representante da comunidade do Rio dos Cachorros.

Voltando a questão da resistência, a presença da causa impessoal implica que sempre há um compartilhamento dos discursos escondidos em vários cursos de ação ao

enfrentar a situação hegemônica. Assim, é possível dizer que não importa quão seja implícita, pessoal, individualista seja a resistência, a presença da causa impessoal sempre assume que outros atores em situações semelhantes experimentaríamos restrições estruturais semelhantes. Eles tendem a medir a dominação subjetivamente por parâmetros semelhantes e acertar cursos de ação simétricos, essa passagem coaduna com a estratégia de análise de Scott que consiste em escolher formas de dominação que apresentam semelhanças próximas, institucionalizadas, para extrair trabalhos, serviços por meio da dominação perpetradas pelas elites.

Além disso, os subordinados, citados nos escritos de Scott, parecem ajudar a compreender de maneira pouco fragmentada e contraditória, o que ainda torna pertinente o dilema das comunidades em torno do CPSL, de como transformar a resistência esporádica em uma resistência propriamente dita, o que pode se aproximar de uma ação coletiva com uma organização e coordenação que parece ter um objetivo concreto e não se reduzir à pequenas episódios isolados com efeitos isolados.

Desta forma, para o melhor entendimento das questões relativas às relações de poder e, por conseguinte, às formas de discursos empregados pelos diferentes segmentos sociais analisados no caso particular do Cajueiro e inseridos na análise de Scott, –faz-se necessário destacar que existe um debate acerca do paradigma resistência/hegemonia. O que tem a ver com o esforço analítico que contribuiu para obscurecer a experiência de dominação impessoal do ator, que também é vital quando se depara com a opressão.

Por fim, é possível dizer que um dos pressupostos da análise é o de que há determinados períodos que são favoráveis para a consolidação de critérios legítimos de atuação política e, em consequência disso, são oportunos para o surgimento e afirmação de parcerias e repertórios de mobilização apresentados como igualmente originais. Nesse contexto, é preciso sublinhar a importância de se considerar essas dimensões associadas ao trabalho de invenção e reinvenção de estratégias ativadas por atores que estão inseridos no conflito.

5.9 Enquadramento da expansão logística portuária como catálise para a ação coletiva

O relevante nessa sessão é indicar as razões pelas quais a questão de Cajueiro aglutinou tantos interesses em torno da disputa territorial, Mesmo sendo elas de diferentes ordens, suas ações concorriam, pelo menos na maioria dos casos, para um mesmo fim.

Frente a isto, parte-se, portanto, do acúmulo de experiências de alguns participantes do processo de resistência na referida comunidade.

Nesta perspectiva, Tarrow (2009) destaca que redes sociais e estruturas conectivas parecem cumprir fecundo papel no desenvolvimento da ação coletiva, mas é necessário considerar que os quadros interpretativos são dispositivos enfatizadores que chamam à atenção para a gravidade e a injustiça. O que remonta a um trabalho constante dos movimentos sociais de conversão e reconversão para nomear descontentamentos e, acima de tudo, torná-los públicos aos olhos do maior número possível de espectadores e apresentar a performance desafiadora às autoridades envolvidas no confronto (Tarrow, 2009, p. 132-143).

Exemplo disto, foi a audiência na Alema. Na oportunidade, a empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais, mais uma vez, se ausentou de discutir o projeto de implantação do porto com os manifestantes da comunidade Cajueiro. Por este motivo, a oitiva foi suspensa.

Uma situação desse tipo se justifica porque explicita o ponto de partida que foi adotado para entender as dinâmicas de afirmação de um conjunto de atores que compartilham de um objetivo comum (Tilly, 1978, p.155), entre elas: a permanência no território de Cajueiro e a continuidade do seu modo de vida. Os efeitos das experiências da ação coletiva na constituição de alianças, mais ou menos, consolidadas pela situação do conflito, incide na produção de um sistema relacional com o outro extremo do conflito, ou seja, a empresa WPR, responsável pelas obras de construção do TPSL.

É a partir desse momento que é possível perceber que os símbolos culturais não estão automaticamente disponíveis como instrumentos de mobilização, mas exigem agentes concretos (e acima de tudo imbuídos de um repertório de confronto) para transformá-los em quadros interpretativos capazes de ser apreendidos dentro da dinâmica contenciosa.

De fato, neste caso emblemático do Cajueiro, os quadros interpretativos são também construídos sobre um equilíbrio instável: entre as mentalidades herdadas, mas passivas, e novos elementos orientados para a ação, mas desconhecidos (Tarrow, 1978, p. 176). Grifa-se, ainda, que Bert Klandermans (1992) afirma que a transformação de questões sociais em quadros interpretativos da ação coletiva não ocorre por si própria. É um processo em que os atores sociais, a mídia e os membros de uma sociedade interpretam, definem e redefinem a situação conjuntamente.

Outro argumento que pode ser levado em consideração na Teoria do Processo Político, sustentada por Sidney Tarrow, é que as pessoas se engajam em confrontos políticos quando mudam os padrões de oportunidades e restrições políticas e, então, empregam um repertório de ação coletiva, criam novas oportunidades que são usadas por outros atores em ciclos mais amplo de confrontos.

Observando isso, é possível dizer que a participação em movimentos políticos de resistência potencializa o vigor das redes de relações passíveis de serem mobilizadas em diferentes circunstâncias e a partir de diferentes pontos do espaço social. Nos casos em que essa participação é deflagrada num momento caracterizado de crise, a probabilidade dos vínculos serem ainda mais intensos aumenta significativamente, tendo em vista, grosso modo, a fixação de um inimigo comum [a ser combatido], os constrangimentos sofridos e a expansão territorial de contatos entre militantes envolvidos na mesma causa e aproximados pelas exigências da ação coletiva

Sidney Tarrow (2009) completa esse quadro sustentando a posição de que, a partir de formas familiares, no sentido de conhecidas, de confronto, os movimentos tendem a se transformar em pontos focais que se tornam as oportunidades externas em recursos. Nessa esteira, os repertórios de confrontos, redes sociais e quadros culturais diminuem os custos de se atrair quadros para a ação coletiva, produz confiança de que não estão isolados e dá um sentido mais amplo às suas reivindicações.

O conjunto de dados apresentados revela alguns aspectos do processo de expansão da logística ferro-portuária, no estado do Maranhão, em particular na capital São Luís, das variações das formas de resistência aos avanços de obras de infraestrutura, mas também das variações das formas de ações coletivas e a diversificação social na mobilização de recursos necessários para o enfrentamento das atividades que ameaçam a continuidade dos modos de vida ou de atuação de agentes de um determinado segmento.

Um dos pressupostos da análise das ações coletivas desenvolvidas em torno das obras de expansão logística ferroviária-portuária é o de que há determinados períodos que são favoráveis para mobilização de recursos e, em consequência disso, são oportunos para que os confrontos surjam como uma reação a mudança nas oportunidades e restrições políticas (Tarrow, 2009). No caso do Consórcio Intermunicipal Multimodal (CIM), buscou-se explicar a formação do referido grupo através da Teoria da Escolha Racional, que envolve um cálculo no que diz respeito à mobilização dos sujeitos que irão compor os grupos mais atuantes. No particular do CIM, julgou-se que a abordagem contemplaria a forma na qual o Consórcio vem atuando ao longo dos anos, inclusive com possibilidades

e já consolidadas alianças mais restritivas com participantes que são mais atuantes do que a maioria dos membros.

No primeiro momento, mediante o exame das configurações do conflito com a comunidade do Cajueiro – que está entre as atingidas por obras de expansão do CPSL – foi possível demonstrar elementos comuns de lesão (Honneth, 2003), que podem ter sido as bases motivacional da resistência coletiva daqueles sujeitos que fazem parte daquele movimento. De certa forma fez surgir uma semântica coletiva na interpretação da situação em que a referida comunidade se encontra diante do quadro avançado do incremento da infraestrutura de exportação a partir das obras do TPSL.

A despeito dessas constatações, os mecanismos de resistência, as mobilizações de recursos e a formação de alianças com comunidades vizinhas se revelaram bastante próximas em relação a uma pauta em comum, que é da manutenção da continuidade nos locais de atividade profissional ou de moradia.

No caso das obras de expansão, predominaram itinerários ascendentes de conflitos que contribuíram para o surgimento de ações coletivas, mais distintas possíveis. De um lado, um Consórcio formado entre municípios dos estados do Maranhão e do Pará. De outro, as comunidades mais atingidas diretamente pelas obras portuárias e ferroviárias, como é o caso da localidade do Cajueiro, em São Luís. No primeiro caso, prevaleceu a mobilização de grupos inclusivos, no primeiro momento, e no segundo momento prevaleceu a modalidade de grupos pequenos com exclusividade de membros com funções distintas de atuação, salienta-se as ocupações associadas à negociação com a Mineradora Vale S.A, além da importância dos cargos públicos como instrumentos de cooptação e como trampolim até ao benefício coletivo.

Esse conjunto de aspectos informa, então, sobre o conjunto de ações coletivas empreendidas e disponíveis para os agentes, indicando as bases sociais que são oriundas, mas também as possibilidades de realizar alianças com grupos distintos ou que, até mesmo, têm enfrentado as mesmas questões políticas com forte referencial às mobilizações em torno das infraestruturas de logística. O objetivo foi traçar, apreender e expor as características dos repertórios de ação (Tilly, 1978, p.76), duráveis ou efêmeros, de configurações de alianças e seus efeitos nas formas das ações mais direcionadas à resistência (Scott, 2013, p. 42-43).

Destacou-se também as redes sociais e as estruturas conectivas (Tarrow, 2009, p.95) constituídas ao longo das alianças consolidadas com outros agentes. Porém, não tão determinantes, uma vez que os quadros interpretativos das ações coletivas que estava em

curso, sempre apareciam articulados a outras formas de interpretação dos fatos igualmente indispensáveis para a compreensão das resistências nos locais alcançados por esta análise.

Finalmente, sobressaíram-se também os agentes que tiveram suas ações direcionadas ao enfrentamento mais diretos com os empreendedores, em um campo marcadamente desigual pelo volume de recursos mobilizados, mas também pelas estratégias empregadas no confronto. Ou seja, a proposta de melhorar a compreensão dos grupos subordinados (Scott, 2013, p.156) surge na análise como a interpretação das formas de resistência engendrada por agentes sociais com um volume de recursos menor e com formas aparentemente limitadas de recursos a serem mobilizados.

Demonstrou-se que as configurações de redes de resistência (no caso do Cajueiro) ou mobilizações mais sistemáticas e ricas em recursos financeiros (no caso do CIM) mobilizaram uma diversidade de perfis sociais associados às lutas políticas, mas também de lutas pela preservação da continuidade dos locais ameaçados por obras de grande porte, como são os casos das obras de expansão tanto da EFC como do CPSL. No entanto, é possível observar que há características persistentes em cada uma delas e que, não por acaso, são compatíveis com as formas de enfrentamentos, com as modalidades de atuação e com as variadas inscrições em movimentos sociais, de agentes políticos que compõem as forças políticas de esquerda e que já vêm compondo há algum tempo essa configuração de enfrentamento junto às organizações observadas por este estudo.

6 CONCLUSÃO

Nesta tese busquei identificar, descrever e analisar a relação entre as formas de resistências, mobilização e ações coletivas, como expedientes de contestação da expansão do Complexo Portuário de São Luís (CPSL). Sendo assim, iniciei as análises pelas primeiras reuniões, ainda no mês de junho de 2014, tendo como campo de observação a comunidade do Cajueiro. Em seguida, procurei verificar interdependências ou alianças por elas construídas, com questões semelhantes e com outros agentes importantes, organizados em movimentos sociais, sindicatos, associações de moradores, Pastorais da Igreja Católica, Universidades, e outras localidades também ameaçadas pela expansão dos Portos na Ilha de São Luís.

No entanto, esse trabalho alcançou dimensões maiores do que o esperado. Ao mergulhar na logística internacional que antes de desembarcar no CPSL atinge frontalmente organizações sociais, diferentes daquelas vendidas pelo Mercado Global de commodities, que são exportadas pelos Portos do Itaqui, Ponta da Madeira e Alumar. Advertimos que, dada as dimensões de análise e as constatações que cheguei ao final dessa “aventura sociológica”, a tese obteve duas conclusões, a saber: 1) uma voltada para uma espécie de análise histórica/econômica/jurídica a partir das operações logísticas no Brasil e posteriormente, ao estado do Maranhão; 2) e, por fim, uma conclusão que assume feições teóricas da sociologia, ao mobilizar repertórios de ações, mobilizações e resistências no interior da cidade de São Luís.

Mas o que está em questão? O que se pautou foi inicialmente a instalação de um Porto no Cajueiro, zona rural de São Luís e a possibilidade de deslocamento compulsório dessa comunidade.

A configuração do conflito instalado sugeria que se desse visibilidade, também, ainda que brevemente, aos atores comerciais globais, ou seja, portos e empresas que fazem parte do CPSL. Estes, estavam articulados aos atores políticos locais, entre os quais se destacava o papel do governo estadual, com apoio de agências do governo federal e também da Prefeitura de São Luís. Procurei, então, pensar a configuração de uma “arena” no sentido dado por Olivier de Sardan (1997, p. 178-179).

Embora se leve em consideração a capacidade de imposição pelo poder econômico do CPSL, os agentes locais foram capazes de colocar em questão à viabilização de um empreendimento que estava dado como um projeto a ser realizado. O governo em suas várias instâncias assim como estes personagens comerciais globais, se

surpreendeu com a mobilização política e de resistência local que ganhou notoriedade pela adesão de significativos setores da sociedade civil organizada de São Luís.

No entanto, no caso analisado, se trata de uma situação de enfrentamento político bastante delimitado, pontual quanto às ações coletivas visando questionar um projeto de viabilidade logística para uma área que, na percepção dos planejadores estatais apresenta uma “vocação portuária”, termo recorrentemente utilizados pelos agentes e planejadores governamentais ao justificarem a necessidade de converter as áreas rurais e residenciais em áreas industriais.

Quanto à estrutura dos repertórios, os formatos da ações e aos quadros de enfrentamento e contestação, procurei descrever a estrutura de mobilização e de argumentação dos atores atingidos pela expansão do CPSL, pela ótica da ação coletiva, de Tilly (1977). Dessa forma, justifiquei as disposições dos atores em agir coletivamente como parte de um objetivo comum. Nesse sentido, a diversidade de grupos envolvidos numa ação teve resultados nas mais diferentes convergências que contribuem para esse ajuntamento de agendas diferentes, porém, com objetivos comuns. A ideia de usar essa nomenclatura me ocorre na medida em que fui aprofundando na análise dos depoimentos e observando a forma como alguns moradores expunham sua compreensão do processo de mobilização. Importante mencionar que esta percepção foi antecédida pela perspectiva da Teoria Ator-Rede, de Bruno Latour (2012) que ajudou a ampliar o olhar para as variações de agência de actantes não-humanos. Quer dizer, a actância não se dá apenas entre as dimensões sociais humanas, mas também entre os elementos da natureza que animam a Baía de São Marcos, entidades, visagens, bancos de areias etc. Sem sombra de dúvida funcionam como mediadores/guardiões das águas utilizadas pelo Complexo Portuário. Constituem, portanto, a primeira barreira de resistência aos portos que se instalaram ou planejam se instalar nas águas do Maranhão.

Na realidade houve, em alguns momentos, interdependência entres os atores humanos e os actantes naturais não humanos, para citar apenas o caso entre a Codomar e a Princesa Ina, contando também com a intermediação do Pai de Santo Jorge da Fé em Deus. No período em que 150 metros de cais desabaram no Porto do Itaqui, foi ofertada uma grande comemoração à entidade na Praia do Boqueirão, no entanto, em momentos posteriores, a fúria dos actantes simplesmente alijaram parcial ou totalmente 12 navios na área do CPSL. Esse processo de disputa territorial e por recursos contribuiu decisivamente para a percepção, formulação e ampliação da questão ambiental. Por outra ótica, houve conflitos entre lógicas diferentes sobre a mesma porção de mar, foram

potencializados processos de alianças, reforços de crenças locais em entidades da religião matriz africana, tal como procurei apresentar em alguns relatos.

À luz dos instrumentos analíticos propostos por Reis (2002); Santos (2004); Haesbaert (2009); Godelier (1984) e Little (2002) também considerei os conceitos de território como expediente de “conformação” ao local de vivência que se substancializou num movimento de resistência. Entre as comunidades da zona rural de São Luís adjacentes ao CPSL, no primeiro momento, o povoado do Cajueiro mobilizou-se, em 2014, contra a instalação do TPSL e, conseqüentemente, contra a ameaça de deslocamento dos moradores daquela localidade cujos territórios ocupam historicamente. Barrar a instalação de um empreendimento das dimensões do porto orçado em R\$ 800 milhões e se opor aos interesses de outros sujeitos e agentes, política e economicamente muito mais fortes à época levou a comunidade a buscar alianças para as suas reivindicações e procurar ajuda em outras comunidades vizinhas, ou não.

A análise das entradas na resistência combinada com o estudo das mobilizações permitiu, igualmente, apreender as mutações e transfigurações das modalidades de contestação às obras da expansão do CPSL. Isso tendo em vista a diversidade de interações nas quais os agentes se inscrevem sucessiva e concomitantemente, como também as estratégias de reconversão nas arenas nas quais eles investem, tomando as condições de relação com o território, experiências anteriores armazenadas e, também, as posições ocupadas no decurso dos trajetos pessoais e políticos.

Com a análise da variedades da resistência, procurei demonstrar as interconexões que convergiam na forma de resistência, enfatizando argumentos, disposições e repertórios de mobilização. Localizei dentro desses quadros que, segundo Scott (2013), a presença da causa impessoal implica que sempre há um compartilhamento dos discursos a vários cursos de ação ao enfrentar a situação hegemônica. Assim, foi possível dizer que não importa quão seja implícita, pessoal, particular seja a resistência, a presença da causa impessoal sempre assume que outros atores em situações semelhantes experimentariam restrições estruturais semelhantes.

A resistência da zona rural pode ser entendida como resultante das experiências de lutas anteriores, uma vez que, aquela mobilização transcendeu aos interesses iniciais, pois, a chegada de uma estrutura com alto poder de impacto, na praia do Parnauçu, poderia atingir grande parte da localidade. Nesse particular, a hipótese é sustentada pelo entendimento de que a problemática da expansão do CPSL passa pela capacidade de mobilização dos atores que percebem as alterações nos seus locais de vivência e trabalho

(Little, 2002). Ou seja, o território a ser protegido perpassa as próprias condições reais e passa a ter, também, um sentido simbólico.

Dentro dessas configurações organizativas da resistência da atualidade, alguns aspectos são destacados por Tarrow (2009). Em primeiro lugar as formas de resistência encontradas na zona rural de São Luís se caracterizam pelo caráter sociopolítico e cultural das ações coletivas, adotando diferentes estratégias de contestação: denúncia, pressão de forma direta e indireta, reivindicações mais centralizadas, inclusive com a convocação de autoridades do judiciário para prestar esclarecimento às comunidades. No caso da zona rural, a pressão direta sobre o governo do Maranhão pode ser ilustrada: pela exigência imediata de uma reunião com o Promotor Agrário, pelas intervenções nas audiências públicas, fechamento da BR-135 e, superando tudo isso, com uma marcha até o Secretaria de Indústria e Comércio do Estado do Maranhão (Sedinc) para exigir satisfação sobre o cancelamento de uma audiência pública, sem aviso prévio e como todas as comunidades presentes, na Assembleia Legislativa do Maranhão (Alema).

Em segundo lugar, os movimentos de resistência da atualidade aumentaram seu repertórios de pré-ação, mobilizando redes de relacionamento na rede mundial de computadores. Portanto, as redes são construídas, no interior de outras redes, mesmo naquelas que não são sociais, mas também de caráter virtual. As mobilizações ocorrem no primeiro momento, na forma de encontros, exposições, trocas de ideias no espaço não social, só para em seguida, alcançarem a realidade tangível das questões políticas. Mas nem por isso, deixam de ser eficazes e carregadas de um sentido interior de enfrentamento das condições externas trazidas pelo capital em expansão.

Nesse contexto, constatei que redes mobilizam ações e as ações por mim encontradas no decurso dessa pesquisa podem ser caracterizadas como ações de caráter coletivo. Portanto, aciono teoricamente as condições de análise oferecidas por Tarrow (2009). A pesquisa adquiriu maior relevância em virtude de enfrentar obstáculos teóricos e debates contemporâneos em torno das mobilizações e constituição dos movimentos sociais a partir da construção e manutenção de ações coletivas, planejadas e estruturadas por grupos sociais herdeiros de um repertório de confronto ou da produção de novas formas de enfrentamento. Neste caso em estudo, há que considerar que as comunidades da zona rural, articuladas politicamente, se empenharam na visibilidade da causa, de modo a construir repertórios de ação (Tilly, 1977), para lançar mecanismos de participação, aderência e questionamentos, a partir do conhecimento prévio dos impactos que os projetos dos portos causariam à medida que as obras avançassem no CPSL.

Recorrendo ao repertório de confronto, de Charles Tilly, foi destacado que os benefícios do aprendizado contencioso derivam dos antecedentes que facilitam a emergência de uma solidariedade, apesar do conceito ser ao mesmo tempo estrutural e cultural, envolvendo não apenas o que as pessoas fazem quando estão engajadas num conflito com outros, “mas o que elas sabem sobre como fazer e o que os outros esperam que façam”. É necessário que a mudança do repertório tradicional (estrito, bifurcado e tradicional) para o novo (modular, cosmopolita e autônomo) sejam incorporados à reflexão.

Isso é verdade, sobretudo, quando Tarrow (2009) afirma que o confronto é muito mais relacionado com a oportunidade da ação coletiva – e limitado por restrições a ela – do que por fatores sociais e econômicos que são persistentes e experimentados pelas pessoas. Mas, em seu aspecto mais geral, é que os chamados desafiantes se deparam com oportunidades de apresentar uma agenda de reivindicações quando se abre o acesso institucional, quando as elites se extremam, quando uma rede de aliados se apresenta coadunada com o quadro de reivindicações etc. Quando estes fatores se estabeleceram na zona rural, as oportunidades produzem confrontos políticos com as lógicas diferenciadas trazidas pela expansão portuária. Mas isso não é o bastante, é necessário retomar a noção de repertórios de ação (Tilly), para que as estruturas de mobilização sejam capazes de fazer com o que os enfrentamentos se consolidem no tempo e no espaço.

Por outro lado, a experiência de uma resistência institucional nos estados do Maranhão e do Pará demonstrou, por exemplo, que as mobilizações dos agentes, assim como as intervenções nas audiências públicas, como as que ocorreram na Vila Maranhão, podem ser transformadas em instrumentos e meios de forjar decisões, mais ou menos, consensuais. Sabendo disso, posso sustentar que estes espaços são objetos de disputa. Assim, esta consciência da disputa de espaços não somente garante a participação qualitativa desses sujeitos políticos mobilizados, como também pode ser transformada em instrumento de manobras por parte de grupos de interesses (Olson, 1999). No caso dessa pesquisa, há que se destacar que as prefeituras das cidades que compõe o CIM se empenharam pela inserção das agendas particulares no contexto da resistência, no caso, da duplicação da Estrada de Ferro Carajás. Mas estes agentes, atuam de maneira apartada de outras questões envolvendo logísticas e conflitos, adverte-se, que não há uma comunicação entre as distintas formas de mobilização e as distintas agendas de enfrentamento do mesmo problema.

Tão logo esse movimento de expansão e expropriação dos territórios foi retomado, o tempo do capital se mostrou orgânico ao ritmo das necessidades criadas pelo mercado. Embora se leve em consideração a capacidade de mobilidade do poder econômico expresso pela empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais e coligadas, os agentes sociais locais foram capazes, pelo acúmulo de repertórios de ação (Tilly, 1978), de colocar em xeque a viabilidade da instalação de um porto na Praia de Parnauçu. As Secretarias do Estado (Sema e Sedinc) assim como as empresas se surpreenderam com o grau de mobilização e resistências dos agentes sociais que ganhou adesão de membros significativos de movimentos sociais.

O conflito gerador de novas situações e possibilidades históricas, potencialmente criador de consciência de classe, raça ou gênero (Petras, 1999, p. 376), figura em todos os capítulos da história do Brasil. Apesar da diversidade das “frentes de combate”, dois eixos permanecem constantes: a luta pela terra e contra a exploração do trabalho. Tentou-se destruir paulatinamente a relação dos moradores do local e de outras áreas próximas, com a terra enquanto local de vivência e de extração de recursos necessários à manutenção da vida. Sob a ideologia do desenvolvimentismo, a estratégia do capital era atuar sobre os modos de vida daqueles que ali estão secularmente.

Contudo, no caso ora analisado, se trata de uma situação de resistência bastante delimitada, pontual quanto às mobilizações visando questionar um projeto de desenvolvimento econômico para uma área, quase essencialmente rural que, na visão dos planejadores, apresenta uma “vocação portuária”, expressão largamente utilizada pelos agentes do Estado e empreendedores nas audiências públicas, reuniões etc.

Em conformidade com a noção de arena, de Olivier de Sardan (1995), procurei descrever o espaço de manobra e as ferramentas políticas mobilizadas pelos agentes. Face   premissa da Socioantropologia que permite estudar, simultaneamente, as instituições de desenvolvimento e as populações que com elas se relacionam, foi possível perceber as interações entre políticas desenvolvimentistas e as estratégias adotadas pelos atores pertencentes a mundos sociais diferentes que são colocados em contato pela prática e pelo próprio conflito de lógicas (Olivier de Sardan, 1995). Quanto a esse *insight*, só foi possível a partir da reflexão do conceito de repertório de a  o proposto por Tilly (1978) que ajudou a ampliar o alcance analítico das disputas que se quis descrever aqui.

Dentro desse processo conflitivo e mediante a complexidade na configuração da arena, foi necessário estabelecer um recorte empírico, motivo pelo qual a formulação do objeto de estudo desta tese foi centrada na formação do movimento de resistência,

procurando por meio de relatos, reuniões, entrevistas e observações evidenciar as formas de mobilização e repertórios de ação política.

A experiência de mobilização de algumas comunidades da zona rural de São Luís e a proposição da Resex Tauá-Mirim como solução momentânea indica que a pressão feita sobre os agentes econômicos (Estado e empresas) tem sido impulsionada pela força da mobilização política. Se, inicialmente, o fator de mobilização foi a ameaça de deslocamento para a construção do terminal, por outro lado, a retomada, por parte dos moradores da zona rural, da pauta da Resex potencializou a solidariedade presente entre as comunidades vizinhas.

A partir do ano de 2014, por exemplo, que ficou marcado pela tentativa de instalação de mais um porto, na Baía de São Marcos, as sucessivas investidas de modernização foram acompanhadas de mentiras, ilegalidades que podem ser comprovadas¹³² no anexo desse trabalho. Nesse contexto, é importante apontar que a ação política acompanhada foi resultante de enfrentamentos a empreendimentos em outras oportunidades.

À época, a pauta em voga era, e ainda é, a instalação de um terminal portuário e a possibilidade de mais ou menos 300 famílias residentes serem desapossadas de suas formas de vida. Tal empreendimento portuário envolveu empresas de índole duvidosa, entre elas a BC3 multimodal e a WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA, além de agentes sociais da Secretaria de Estado de Meio Ambiente (Sema) e da Secretária de Indústria e Comércio do Maranhão (Sedinc). Contexto que, na análise, se configura como uma forma de alianças para espoliação dos territórios das comunidades do Cajueiro e circunvizinhas (Harvey, 2004) e catálises de conflitos ambientais (Acsegrad, 2004).

Em todo o período observado, note-se a dupla ação do Estado, desempenhando importante função política e ideológica para a consolidação das perspectivas hegemônicas do mercado. Acolhendo a iniciativa privada em seus braços, realizando reformas institucionais para garantir a viabilidade dos projetos e macaqueando economias consolidadas a partir da infraestrutura portuária (aqui me refiro a Roterdã e a grandiosidade de seu porto), a tentativa de instalação do TPSL constituiu um dos mais violentos processos de expropriação registrados na história de São Luís.

¹³² Exemplo disso é o documento, da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais, enviado a ANTAQ, afirmando que o porto seria instalado no bairro do São Francisco, próximo ao centro de São Luís. Quando na verdade a área pretendida é a praia do Parnauçu, no Povoado do Cajueiro. Ver anexo III.

A estrutura do conflito instalado exigiu que se dedicasse atenção, também, ainda que de forma rápida, aos fatores internos que concorreram para a expansão do CPSL, a saber: Consórcio TEGRAM formado pelas empresas Terminal Corredor Norte, Viterra Logística, Terminais Portuários, Corredor Logística Infraestrutura e ALZ Grãos (Amaggi, Louis Dreyfus Company e Zeh-Noh Grain Terminais Portuários) e fatores externos como a Duplicação EFC associada ao Projeto S11D, e a instalação da Suzano Papel e Celulose.

Vale dizer ainda que a reinserção de São Luís no processo de acumulação por espoliação atendeu tão somente aos interesses da expansão do grande capital, o que se tornou recorrente na Amazônia nos diferentes momentos históricos, como no caso das “drogas do sertão”, no ciclo da borracha, as fazendas escravagistas de produção de arroz e algodão e, na atualidade, representado pela exploração mineral e extremo avanço do agronegócio. Em todos esses momentos históricos, a principal agenda era explorar os recursos naturais contidos no território.

Decisivamente apresentado pelo Governo do estado do Maranhão como um projeto de importância nacional capaz de atender aos diferentes interesses voltados para o setor de transporte “via integração competitiva ao mercado mundial” e transferência de ganhos de “modalidade” para o conjunto da sociedade maranhense, o projeto do CPSL foi notável na nova liberalização do setor portuário brasileiro, principalmente quanto às privatizações e benefícios proporcionados aos representantes do capital financeiro. Embora não implicasse em alterações estruturais, a modalidade de terminais de uso privativo (TUP), consolidados pela chamada “Lei de Portos”, a MP 595/2012 (Brasil, 2013), exigiu ajustes legais centrados nas privatizações da rede portuária nacional.

Nesse contexto, o que ocorreu foi uma experiência social, no sentido que contribuiu, por algum tempo, para frustrar o planejamento de expansão logística portuária. A tentativa de deslocar povoados inteiros em São Luís não é um dado novo. Desde os primeiros anseios do PGC, toda a capital do Maranhão é posta sob juízo de investidores à medida que enxerga nessas áreas “outra” vocação que não seja aquela consolidada pelos moradores que na maioria dos casos, estão ali na sua terceira geração. O olhar sobre as condições em que as pessoas estão dispostas na região pesquisada faz lembrar daquilo que Parry Scott (2009) chamou de “descaso planejado” pelo próprio Estado do Maranhão que, associado ao capital, coloca em último lugar as prioridades necessárias para a manutenção da vida humana naquele espaço.

A organização política, os saberes acumulados e práticas construídas na mobilização coletiva, a amplificação das causas aos demais grupos sociais e comunidades

vizinhas, atingidas ou em vias de ser, pela expansão do CPSL tem indicado um contínuo processo de mobilização política. Isto porque envolve a luta por reconhecimento de seus próprios atores enquanto sujeitos de direitos (Honneth, 2003). Tal luta tem sido constantemente renovadas pelos agentes que se mobilizaram, e se mobilizam, na zona rural de São Luís. Mas é igualmente uma luta política, não somente pelas demandas desses direitos reivindicados mediante as agências estatais, mas também uma luta, inclusive pela legitimidade da identidade perante o restante da cidade de São Luís.

Numa dimensão Jurídica, a “Lei de Portos” nº 14.047/2020, supostamente destinada à modernização e ao desenvolvimento, à redução do tempo de estadia dos navios na barra¹³³, além de garantir o aumento da competitividade nacional, redundou no aumento dos conflitos nas circunvizinhanças desses corredores de entrada e escoamento da produção. O agravamento dessas contradições pode ser observado nos relatos dessa tese que, a partir de uma investigação que demandou 12 meses de trabalho de campo, insistiu em demonstrar as falácias do desenvolvimentismo no estado do Maranhão a partir dos portos, possibilitando a transnacionalização produtiva que segue através dos portos, na ampliação de hinterlândia e na pressão política para alteração das regras trabalhistas, sociais e ambientais, encontra sentido no que William I. Robinson (2013, p. 59), analisou em seus estudos.

Existe uma sensação de um poder hostil que governa a vida das cidades portuárias, de forma particular, o CPSL tornou-se uma importante fonte de descontentamento social na cidade. Para começar, o impulso agressivo em direção à automatização portuária e à modernização tecnológica que começou com a alteração do Plano Diretor de São Luís, que foi aprovado em 2006, e alterado pela Câmara Municipal, após sequências de audiências públicas, em 2023 (Malheiros, 2022). Além disso, o advento da Lei nº 14.047/2020, tornou a vida do trabalhador portuário de estiva ainda mais dura, à medida que aos operadores portuários foram concedidas permissões para contratar trabalhadores com carga horária de até oito horas, muitas vezes renovadas diariamente. Em resposta a essas condições, em 22 de outubro de 2024, os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA), atendendo a um chamado de paralisação da Federação Nacional dos Portuários (FNP) e da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), aderiram à uma paralisação nacional de

¹³³ É o mesmo que dizer que o navio está fundeado, ou seja, aguardando oportunidade para atracação no porto.

12 horas, motivada pela revisão na Lei dos Portos, que poderia levar a perda da exclusividade na contratação de TPA¹³⁴.

Nesse sentido, o movimento contínuo dos sistemas logísticos da cadeia de abastecimento é nitidamente justaposto aos espaços de reprodução do empobrecimento, exploração humana, degradação ambiental e sofrimento social que os cerca. A sensação geral, contudo, é que a reorganização do espaço é simplesmente impermeável às reivindicações das comunidades locais, como Boqueirão, Cajueiro e de categorias de trabalhadores que tem experimentado uma urbanização logística que desqualifica o local à favor das condições de mobilidade do capitalismo global. Em outras palavras, a urbanização logística implica a crescente imbricação do espaço urbano nas infraestruturas sócio técnicas de circulação que animam o comércio mundial. A surpreendente reconfiguração e atualização da tecnologia industrial que permitiu às economias globais lançarem densas redes através de oceanos e continentes inteiros e obter acesso a novas fronteiras de recursos está a levar à formação de novos polos portuários. As chamadas infraestruturas de conectividade – sob a forma de ramais ferroviários de alta velocidade, rotas comerciais marítimas, cidades portuárias e rodovias – provocam o efeito de remodelar a zona rural de São Luís às exigências do mercado, conformando “novas rotas da seda” que podem ser entendidas como exemplos mais paradigmáticos desta tendência, uma vasta gama de quadros de planeamento macrorregional e corredores logísticos para a concepção de economias orientadas para a exportação. Esta expansão logística está dando origem a transformações importantes na autoridade política do Estado moderno, especialmente no sentido de configurações que combinam – de formas contraditórias mas complementares – a internacionalização e concentração do poder no interior dos seus arranjos institucionais, inclusive com rearranjos que beiram a uma ambientalização das atividades portuárias no CPSL (Arboleda, 2020).

No curso da pesquisa observei que a tentativa de reestruturação das vias aquaviárias, com a maciça participação do capital privado nacional e internacional, observada paralelamente à eclosão dos conflitos no Cajueiro e áreas próximas, exemplifica que, sob condições estruturalmente contraditórias, o capitalismo busca administrar suas incoerências, alimentando-se de suas próprias crises (criadas e orquestradas por agentes estatais associados à iniciativa privada, coadunados em uma

¹³⁴ Ver: Jornal O Imparcial. Portuários do Itaqui Suspendem Atividades em Protesto Contra Revisão da Lei dos Portos. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2024/10/portuarios-do-itaqui-suspendem-atividades-em-protesto-contr-revisao-da-lei-dos-portos/>. Acesso em 26.11.2024.

mesma agenda de expropriação dos territórios das comunidades tradicionais expostas, ameaçadas e muitas vezes deslocadas pela força da expansão desenvolvimentista que vê no “tradicional” o símbolo do atraso e a persistências de práticas pré-sistêmicas, portanto, incompatíveis ao atual momento de desenvolver o Maranhão) cujos efeitos tornam-se condicionantes de uma nova rodada de acumulação.

A recente demanda pela movimentação de cargas por contêineres nos portos do Maranhão é só mais um dado da multimodalidade da infraestrutura de transporte ferroviário e marítimo. Nesse contexto de expansão, vale ressaltar que, na década de 1990, tanto a navegação quanto os portos passaram por profundas modificações com a transferência de operações portuárias das Companhias das Docas estatais para operadores privados e a liberalização da navegação de longo curso.

Ao nível de mercado e suas transformações temporais, soavam como necessidade de reduzir custos portuários e aumentar a eficiência dos terminais, o que se alcançaria com o transporte de contêineres pela navegação de cabotagem. Mas, em termos práticos, isso significa um maior avanço sobre as áreas das comunidades visando seu deslocamento ou até mesmo expulsão, remontando à perspectiva da modernidade como mito que oculta o atraso. Sobre esta passagem, é pertinente informar que a colonialidade ganha traços de desenvolvimento à medida que novos empreendimentos vêm avançando sobre áreas expostas da zona rural, o que remonta a continuidade de práticas estabelecidas muito antes dos contatos iniciais do neoliberalismo da década de 1970, mas acima de tudo funciona como um correspondente daquela política econômica que destruiu as bases de funcionamento do Estado Nacional.

No outro extremo, a demanda por uma reforma nos modos de operacionalização de cargas no ambiente portuário foi estipulada como essencial para que velhos entraves fossem superados pela mediação dos órgãos econômicos internacionais. Não se tratava somente de reformular os portos brasileiros, mas sim de remodelar o “trato” dos investidores para uma economia emergente e com um amplo território litorâneo a ser explorado. No universo investigado, esse processo resultou na produção de um sistema comum de referências que está em constante redefinição, como no caso dos limites territoriais da capital maranhense. Isto é, ainda que espalhados por domínio de atividades econômicas diversas, os investimentos são direcionados, inevitavelmente, para o setor de escoamento de produção.

No setor portuário, estas reformas influenciam na dinâmica de expansão dos terminais com um setor privado técnica e financeiramente “amadurecidos” pelas políticas

de abertura econômica. O exame das condições geopolíticas do mundo contemporâneo coloca a China como carro-chefe nos investimentos em termo de sistema logístico mundial, mas que acompanha um traçado neoultramarino que coloca o CPSL nos planos de reconfiguração de uma economia mundial que, cada vez mais, necessita de terminais de integração portuária.

Pode-se apontar que a abordagem dos sistemas circulatórios nos termos de teoria crítica aplicada à expansão econômica no ambiente de perseverante dependência não pode ser representada como um problema epistemológico de aparência e realidade, da teoria e prática ou de palavra e coisa (Castells, 2000, p. 211). Ela tampouco pode ser entendida nos termos isoladamente locais, ao contrário, torna-se amplamente correspondente à justaposição ambivalente, da sistematização de traslados observados no CPSL e a diferenciação introduzida pela análise da circulação de commodities.

A observação dos movimentos de implantação de infraestrutura potencializa o vigor da relação entre colonialidade e rasgo econômico que pode ser mobilizada em diferentes perspectivas de análise.

Dentro desse extenso panorama da reestruturação político-econômica, solidificada nas mais diversas frentes de expansão recorreu-se à uma expressiva abordagem sociológica. Em vista disso, foi preciso considerar as lógicas de identificação e observar as sequências de aproximação e distanciamentos entre os fatos que criam as conexões mais ou menos duráveis e que podem ser maximizadas nas adesões, abordagens e nas interdependências das expressões analíticas.

De fato, os tipos de atividades desenvolvidas nos portos e na ferrovia exprimem uma exigência da estrutura econômica que encontram-se no interior das questões econômicas, por que são mais ou menos preenchidas segundo um mesmo tipo de determinação de uma lógica voltada para a exportação de mercadorias com um grande valor agregado.

Um dos pressupostos da análise desenvolvidos é o de que há elementos que são favoráveis para a compreensão dos sistemas circulatórios e em consequência disso, são oportunos para a afirmação de relações desiguais entre a atividade ferro-portuária e comunidades da zona rural.

A noção de configuração se aplica no sentido de ponderar sobre a previsibilidade dos arranjos sociais e econômicos, a dimensão de interdependência, mas também de independência das atividades de exportação em relação à capital do estado do Maranhão, bem como o distanciamento daquela estrutura de uma atividade integrada. O que se traduz

na precariedade da relação ferrovia-porto-cidade e não pertencimentos que motiva as tensões, os conflitos entre diferentes disposições que almejam, de forma mais ou menos direta, conquistar ou manter uma atividade ligada ao setor aquaviário.

Por fim, em torno de todo esse arcabouço teórico mobilizado, foi possível ressaltar a reflexão que essa tese trouxe acerca da análise do refinamento dos instrumentos de confronto político. Agências, actância, quadros interpretativos, repertórios, ações coletivas, formas jurídicas, dimensões circulatórias do capital, estruturas de mobilização etc. constituíram-se como parte da experiência política quando atores locais se manifestam, problematizam as decisões ocupando espaços públicos: quando denunciam, ocupam espaços públicos de intervenção, fecham importantes vias de escoamento de mercadorias para os portos do CPSL, quando procuram profissionais nas universidades para expor os problemas que os afetam diretamente no cotidiano. Tudo isto que foi citado anteriormente, constrói um amplo repertório de ações criados e resignificados constantemente por esses agentes que não somente frustraram um grande projeto, mas evitaram que várias comunidades fossem expulsas.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H; Bezerra, G. Desregulação, deslocalização e conflitos ambiental: considerações sobre o controle das demandas sociais. In: Almeida, Alfredo Wagner Bernode; et al (org.). **Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010.

ACSELRAD Henri (Org.) (2004). **Conflitos Ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume-Dumara.

ALEMA. **Resolução Legislativa Nº 709/ 2013**. Dispõe sobre a criação da Frente Parlamentar de Apoio ao Comefec, além de dá outras providências. 2013.

ALMEIDA, Alfredo W. **Ideologia da Decadência: leitura antropológica a uma da história de agricultura no Maranhão**. Rio de Janeiro: Editora Casa 8/ Fundação Universidade do Amazonas, 2008.

ALVES, Elio de Jesus P. Movimento Reage São Luís: **Repertórios da Mobilização Política em São Luís - MA**. Edufma. São Luís, 2022.

ANDRÈS. Luiz Phelipe de Carvalho Castro. **Reabilitação Do Centro Histórico De São Luís: Revisão Crítica do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís/PPRCGSL, Sobre o Enfoque da Conservação Integrada**. Dissertação (Mestrado de Desenvolvimento Urbano) - Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

ANTAq. **Anuário Estatístico de Movimentação Portuária 2021**, 2020.

ANTÔNIO VIEIRA, S.J". En: *BRASILHIS Database: Redes personales y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica, 1580-1640*. Disponível em: <https://brasilhis.usal.es/es/personaje/antonio-vieira-sj> . Acesso: 21.10.2024.

ARAÚJO JUNIOR, Wilton Pires de. **Análise Multitemporal da Morfologia de Fundo da Baía de São Marcos – setor adjacente ao Porto do Itaqui /MA**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Oceanografia) – Faculdade de Oceanografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

ARAUJO, Francisco. H.C.B. **Sistema Portuário Brasileiro: evolução e desafios.** Trabalho de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária. UFSC/SEP, 2013.

ARBOLEDA, Martin. **Planetary Mine: territories of extraction under late capitalism.** Verso, 2020.

AUGÉ, Marc. **Por uma Antropologia da Mobilidade,** Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagem Pelo Norte do Brasil no Ano de 1859.** Tradução de Eduardo de Lima Castro. Instituto Nacional do Livro. Coleção de Obras Raras, VII. Rio de Janeiro 1961.

BARAT, J. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil.** São Paulo: Edunesp, 2000.

BARBOSA, Zulene Muniz. **Maranhão, Brasil: lutas de classes e reestruturação produtiva em uma nova rodada de transnacionalização do Capitalismo.** São Luís: Editora UEMA, 2006.

BATE, Peter. Um novo consenso? BID-AMERICA. **Revista do Banco Interamericano de Desenvolvimento**, jun./2003.

BECKER, Bertha K. **Geografia Política e Gestão do Território no Limiar do Séc. 21.** Rio de Janeiro: Garamond, 1991.

BIERSCHENCK, Thomas. **Anthropologie et Développement. Historiciser et Localiser les Approches.** Working Papers, 2008, 87b. Department Of Anthropology And Africans Studies, Universitat Johannes Gutemberg – Mainz.

BIRD, J. H. **Seaports and seaport terminals.** Londres: Hutchinson & Co.1971.

BOITO Júnior, Armando. **Política Neoliberal e Sindicalismo no Brasil.** São Paulo: Xamã, 1999.

BOLTANSKI, Luc. **L'amour et la Justice Comme Competences: trois essais de sociologie de l'action.** Paris: Ed. Métailié, 1990.

BORRALHO, José Henrique de Paula. **Terra e Céu de Nostalgia: tradição e identidade em São Luís do Maranhão**. Assis (SP); UNESP, 2000 – Dissertação de Mestrado.

BOURDIEU, P. **Esboço de Autoanálise**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

BOURDIEU, P. Violência Simbólica e Lutas Políticas. In: **Meditações Pascalianas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

BRASIL, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq). **Agenda Ambiental Portuária**. Disponível em: http://www.antaq.gov.br/portal/meioambiente_agendaambienatais.asp. Acesso em: 05 de outubro de 2023.

BRASIL, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq). **Anuário Estatístico Aquaviário – 2021**. Disponível em: <https://www.abtra.org.br/infraestrutura/anuario-estatistico-aquaviario-2021-antaq/#:~:text=Confira%20o%20documento%20completo%2C%20divulgado,8%25%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20a%202020>. Acesso em 23 de fevereiro de 2024.

BRASIL. **A Nova Fase da Privatização**. Presidência da República, Governo Fernando Henrique Cardoso. Brasília: SECOM, 1995.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq). **Porto Verde. Modelo Ambiental Portuário**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfportoverde.pdf>. Acesso em: 23 de setembro de 2023.

BRASIL. **Cartilha do Licenciamento Ambiental/Tribunal de Contas da União**. Brasília: TCU, Secretária de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União, 2004.

BRASIL. **Conama. Conselho Nacional Do Meio Ambiente. Art.1º da Resolução Conama Nº 001/1986**. Brasília: DOU de 06 de outubro de 1986.

BRASIL. **Decreto Lei 1813, de 24 de Novembro de 1980**. Dispõe sobre o regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1813.htm.

BRASIL. **Decreto Lei 1813, de 24 de Novembro de 1980.** Dispõe sobre o regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/19651988/del1813.htm#:~:text=DECRETO%2DLEI%20N%C2%BA%201.813%2C%20DE%2024%20DE%20NOVEMBRO%20DE%201980.&text=Institui%20regime%20especial%20de%20incentivos,Caraj%C3%A1s%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em 10.11.2023.

BRASIL. **Decreto Lei 1813, de 24 de Novembro de 1980.** Dispõe sobre o regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1813.htm.

BRASIL. **Decreto nº 9.059:** Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais de infraestrutura de transportes, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República. Brasília, 25 de maio de 2017. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/17697843>. Acesso em 05.11.2024

BRASIL. **Decreto Nº. 85.387/80.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/decretos/1980/D85387.html#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20composi%C3%A7%C3%A3o%2C%20compet%C3%AAncia,Caraj%C3%A1s%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs.&text=VIII%20D%20Ministro%20do%20Trabalho.,designado%20pelo%20Presidente%20da%20Rep%C3%BAblica.. Acesso em 10.11.2023.

BRASIL. **Estudo Técnico de Comparação entre a Prorrogação do Contrato de Concessão e A Realização de Nova Licitação para a Estrada de Ferro Carajás,** ANTT, 2019.

BRASIL. IBAMA. **Parecer Técnico Nº 152/2005 - COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA.** Brasília, 22 de dezembro de 2005. Disponível em: [file:///D:/SEI_02001.007241_2004_37%20\(1\)%20\(1\).pdf](file:///D:/SEI_02001.007241_2004_37%20(1)%20(1).pdf), fls 59. Volume 1.

BRASIL. IBAMA. **Processo de Licenciamento Ambiental n. 02001.007241/2004-37 – Duplicação da Estrada de Ferro Carajás, fl. 15.** Memória de Reunião, ocorrida em 10.02.2005.

BRASIL. ICMBIO. **Instrução Normativa Nº 16, 04 de agosto de 2011.** Regula, no âmbito do Instituto Chico Mendes, as diretrizes e os procedimentos administrativos para a aprovação do Plano de Manejo Florestal Sustentável (PMFS) comunitário para exploração de recursos madeireiros no interior de Reserva Extrativista, Reserva de Desenvolvimento Sustentável e Floresta Nacional. Disponível em: https://www.gov.br/icmbio/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/legislacao/instrucoes-normativas/arquivos/in_162011.pdf

BRASIL. **Lei 11.518, de 5 de setembro de 2007.** Versa sobre a criação da Secretaria Especial de Portos e dá outras providências.

BRASIL. **Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112815.htm. Acesso em 15.11.2023.

BRASIL. **Lei nº 13.448, de 05/06/2017.** Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, Brasília, 05 de junho de 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113448.htm. Acesso em: 05.11.2024.

BRASIL. **Lei Nº 14.047/20 de 24 de agosto de 2020.** Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=14047&ano=2020&ato=253ATVE1UMZpWT02b#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20medidas%20tempor%C3%A1rias%20para,a%C3%A9reo%20regular%20de%20passageiros%20em>. Acesso em 20.11.2023.

BRASIL. **Lei Nº 8.630/93. Lei dos Portos de 25 de fevereiro de 1993.** Revogada [pela Medida Provisória nº 595, de 2012.](#) Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm. Acesso em: 13.10.2023.

BRASIL. **Lei Nº 9.985/2000.** Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza- SNUC, estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19985.htm

BRASIL. **Medida Provisória 595/2012.** Nota Descritiva. Consultoria Legislativa, 2013.

BRASIL. **Medida Provisória 595/2012.** Dispõe sobre a modernização do sistema portuário brasileiro e dá outras providências, 2012. Disponível em: <https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/109494#:~:text=Ementa%3A,portu%C3%A1rios%2C%20e%20d%C3%A1%20o%20provid%C3%A1ncias>. Acesso em 01.11.2023

BRASIL. **Medida Provisória Nº 945/20.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Mpv/mpv945.htm#:~:text=Fica%20autorizada%20a%20cess%C3%A3o%20de,da%20pandemia%20da%20covid%2D19. Acesso em: 01.11.2023.

BRASIL. **Lei Nº 14.047/20 de 24 de agosto de 2020. Lei de Portos.** Diário Oficial da União, Brasília 25 de agosto de 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/114047.htm#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20medidas%20tempor%C3%A1rias%20para,a%20A9reo%20regular%20de%20passageiros%20em. Acesso em 01.11.2023.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Planos de Viação: evolução histórica, 1808-1973.** Rio de Janeiro: MT, 1974.

BRASIL. **Nota Técnica nº 20 denominada: Terminal de Minério da CVRD – Modelo Reduzido – Escala: 1:170, de setembro de 1981.**

BRASIL. **Nota Técnica nº 24, de maio de 1983.**

BRASIL. **Novo Programa de Aceleração do Crescimento**, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/agosto/arquivos/08-14-2023-apresentacao-novo-pac-vfinal.pdf>. Acesso em 24 de janeiro de 2024.

BRASIL. **Plano Nacional de Logística Portuária 2025**, 2018. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/wp-content/uploads/2023/01/plano-nacional-de-logisticapnl.pdf>. Acesso em 14 de novembro de 2023.

BRASIL. **Portaria nº 399 do MTPAC**: Estabelece as diretrizes a serem seguidas pela ANTT para a prorrogação dos contratos de concessões de ferrovias. Brasília, 17 de dezembro de 2015.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Brasília. Ministério do Planejamento 2009. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/410>. Acesso em 07.08.2023.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento-10º Balanço**. Brasília. Ministério do Planejamento 2010. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/365>. Acesso em 12.10.2023.

BRASIL. **PROGRAMA Nacional de Desestatização: relatório de atividades**. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1992-2010. Anual. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/4205>. Acesso em 16.10.2024.

BRASIL. **Relatório INPH - Análise de Campo de Correntes do Porto do Itaqui – MA, nº 25/85, fevereiro de 1985.**

BRASIL. **Relatório INPH – Influência da Construção do Terminal da Ponta da Madeira no Porto do Itaqui, nº 48/85, março de 1985.**

BRASIL. **Resolução ANTT n.º 4.975**, Brasília, de 18 de dezembro de 2015. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=>

S&tipo=RES&numeroAto=00004975&seqAto=000&valorAno=2015&orgao=DG/ANT
T/MT&cod_modulo=161&cod_menu=7796. Acesso em 05.11.2024

BRASIL. Terminal de Minério da AMZA S.A – Modelo Reduzido, Escala 1:170 - Nota Técnica, nº 12, dezembro de 1980.

CALDEIRA, José Ribamar. **O Maranhão na Literatura dos Viajantes do Século XIX.** São Luís: AML/SIOGE, 1991.

CAMPOS NETO, C. A. S.; SANTOS, M. B. **Atração de cargas para o porto de Santos: perspectiva e crescimento sustentável.** Brasília: IPEA, 2005.

CARAJÁS: NECESSIDADE DE MÃO-DE-OBRA EM ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROGRAMA GRANDE CARAJÁS-MARANHÃO. São Luís: CORSUP/EDUFMA, 1990.

CARDOSO, Alírio. **A Conquista do Maranhão e as Disputas Atlânticas na Geopolítica da União Ibérica (1596-1626).** In: Revista Brasileira de História. São Paulo. Vol. 31, Nº 61, P. 317 – 338, 2011.

CÁRITAS BRASILEIRA. **Alcoa na Ilha: um documento,** 1983.

CARVALHO, Fernanda C. **Gestão do Território, lugar e conflitos socioambientais: o caso da Usina Termelétrica Porto do Itaqui em São Luís, MA.** Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, 2011.

CASTELLS M. **A Sociedade em Rede.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CHEPTULIN, A. **A dialética materialista: categorias e leis da dialética.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

CIM - CONSÓRCIO INTERMODAL INTERMUNICIPAL. Relatório Institucional, 2019.

COCCO, G.; SILVA, G. **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

COELHO, Tádzio P. **Noventa por cento de ferro nas calçadas: mineração e (sub) desenvolvimentos em municípios minerados pela Vale S.A. Rio de Janeiro**. 2016. 332 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

COLLYER, W. O. (2008) *Lei dos Portos: o Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência*. 1ª. ed. São Paulo: Lex Editora. v. 1.

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR. **Agenda Ambiental Portuária. Brasília, novembro de 1998**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/meioambiente/agendaambiental.pdf>. Acesso em: 20 de setembro de 2023.

CONAMA. Conselho Nacional Do Meio Ambiente. **Resolução Nº 344, de 25 de Março de 2004**. Brasília: DOU de 07/05/2004.

COSTA, Silvia Cristina Mineu. **A Alcoa no Maranhão e o Desenvolvimento Socioeconômico Regional**. 2003, 113 f. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) UFMA, São Luís.

DEGRASSI, S. *The seaport network Hamburg*. 2001. Tese (Doutorado)-Universidade de Hamburgo, Hamburgo, 2001.

DIÁRIO COMÉRCIO INDÚSTRIA E SERVIÇOS. **Maranhão atrai gigantes para polo siderúrgico**, 16 de julho de 2007. Disponível em: https://www.cimm.com.br/portal/noticia/exibir_noticia/1408-maranhao-atrai-gigantes-para-polo-siderurgico. Acesso em 18.11.2024.

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO MARANHÃO, 2014.

DIAS, M. N. Fomento Ultramarino e Mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778). **Revista de História**, [S. l.], v. 32, n. 66, p. 359-428, 1966.

EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui-PDZ**, 2019.

EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Plano de Desenvolvimento do Porto do Itaqui**, 2012.

EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Plano de Desenvolvimento do Porto do Itaqui**, 2017.

EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui**. Labtrans, 2018.

EMAP. **Consulta Pública nº 01/2024. Minuta de Edital de Chamamento Público de Estudos Portuários**, 2024.

FALCON, F. **Mercantilismo e Transição**. 10. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.

FIORI, José Luís (org.). **O Poder Americano**: Petrópolis: Vozes, 2004.

FOLHETO Nº02. **Baía de São Marcos: reconhecimento e demanda**. In: Carta Náutica 411.

GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio Histórico-Político dos Princípios da Lavoura do Maranhão**. Rio de Janeiro: Livros do mundo Inteiro, 1970.p.226.

GEDMMA, **RESEX de Tauá-Mirim: Cajueiro e outras comunidades tradicionais na luta por justiça e direitos territoriais, Zona Rural II, São Luís/MA – Brasil**, UFMA, 2014.

GLEN NORCLIFFE; BASSET, Keith; HOARE, Tony. “**The Emergence of Postmodernism on the Urban Waterfront. Geographical Perspective on Changing Relationships**”. In: Journal of Transport Geography, v.4, n.12, 1996, p.124.

GODELIER, Maurice - **Lo ideal y lo material. Lo ideal y lo material. Pensamento, economias, sociedades**. Madrid: Taurus Humanidades, 1984 p. 17-43.

GOMES, José Tribuzzi Pinheiro. **Formação Econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento**. São Luís: FIPES, 1981.

GONÇALVES, GL; COSTA S. **Valor Maravilha: metamorfose da acumulação capitalista no espaço portuário do Rio de Janeiro**. Revista Dados, 63 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/dados/a/94qND4N3qkbG3vNSh9dcKCP/?lang=pt#>

GOULARTI FILHO, Alcides. **Abertura da Navegação de Cabotagem Brasileira no Século XIX**. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 32, n. 2, p. 409-434, nov. 2009. Disponível em: <https://revistas.planejamento.rs.gov.br/index.php/ensaios/article/view/2459>. Acesso em 07.11.2023.

GRAHAM, Maria. **Journal of a Voyage to Brazil, and Residence There During Parts of the Years 1821, 1822, 1823** (Cambridge University Press, 2010).

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2009.

HAEZENDONCK, E.; NOTTEBOOM, T. **The Competitive Advantage of Seaports**. In: HUYBRECHTS, M. et al. (Ed.). *Port Competitiveness, an Economic and Legal Analysis of the Factors Determining the Competitiveness of Seaports*. De Boeck: Antwerp, 2002. p. 67-87.

HARVEY, David. “A Acumulação Via Espoliação”. In: **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, David. **O “Novo Imperialismo” Ajustes Espaço-Temporais e Acumulação Por Desapossamento**. In: *Lutas Sociais*, (13/14), 9–23. <https://doi.org/10.23925/ls.v0i13/14.18665>.

HAYUTH, Y. **Inter-modal Transportation and the Hinterland Concept**. In: *TESG. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. 1992. p. 13-21.

HONNETH, Axel. **Luta por Reconhecimento**: a gramática moral dos conflitos sociais. São Paulo: Ed. 34, 2003.

IBAMA, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Laudo Socioeconômico e Biológico para Criação da Reserva Extrativista do Taim, São Luís.

IBAMA/CNPT-MA. **Laudo Socioeconômico e Biológico da Reserva Extrativista do Taim**. São Luís: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/Centro Nacional de Desenvolvimento Sustentado das Populações Tradicionais – Maranhão, 2007. Mimeo.

JORNAL DA LAVOURA. 15 de julho de 1876. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=761117&pasta=ano%20187&pesq=15%20de%20julho%201876&pagfis=175>. Acesso em 28.10.2024.

JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, 02 de abril de 1987.

JORNAL PEQUENO, 17 de outubro de 2014.

KESIC, B.; KOMADINA, P.; CISIC, Towards the Unified Theory of the Port Gravitational Areas Introducing Information Centrality Factors. Croácia: Universidade de Rijeka, 1998.

KLANDERMANS, Bert. **Social Construction of Process**. In: MORRIS, A.; MUELLER C. *Frontiers In Social Moviment Theory*. New Haven: Yale University Press, 1992.

KONINGS, R. **Opportunities to Improve Container Barge Handling in the Port of Rotterdam from a Transport Network Perspective**. *Journal of Transport Geography*, v. 15, p. 443-454, 2007.

LABTRANS. **Plano Mestre Porto do Itaqui**. Elaboração: Laboratório de Transporte e Logística. Florianópolis – SC: UFSC, 2012.

LACERDA, S. M. **Navegação e Portos no Transporte de Contêineres**. Revista do BNDES, v. 11, n. 22, p. 215-243, 2004.

LEAL NETO, A.de C. **A Expansão do Terminal de Contêineres de Sepetiba: uma aplicação da dinâmica de sistemas e considerações ambientais**. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado – COPPE-UFRJ, 2000.

LEE, S-W.; Song, D-W.; Ducruet, C. **A tale of Asia's world ports: the spatial evolution in global hub port cities**. Geoforum, v. 39, p. 372-385, 2008.

LEFBVRE, H. **El derecho a la ciudad**. Barcelona: Península, 1978.

LIMA NETO. **Histórias do Porto do Itaqui**. Gráfica e Editora Belas Artes, 2005

LITTLE, Paul. **Territórios Sociais e Povos Tradicionais no Brasil: por uma antropologia da territorialidade**. Série Antropologia. nº 322, Brasília: UNB, 2002.

LONDON [DUMPING] CONVENTION. 1972. **Documentos**. Disponível em: http://www.imo.org/blast/mainframemenu.asp?topic_id=617. Acesso em 20.11.2023.

LOPES, Alberto Cantanhede et al. **Ilha de Upaon-Açu, Usos e Desusos das Águas Pela Mineração no Entorno da Reserva Extrativista Tauá-Mirim**. In: Ninguém Bebe Minério: águas e povos *versus* mineração. (Orgs). SANT' ANNA JUNIOR, Horácio A; RIGOTTO, Raquel Maria. 1 ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2020.

MALHEIROS, Aericia Souza. **“É um Plano Diretor ou um Plano Destruidor?: Disputas discursivas sobre o Plano Diretor da cidade de São Luís**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão – UFMA, 2022.

MARINHA DO BRASIL, **Folheto N°02. Baía de São Marcos: reconhecimento e demanda**. In: Carta Náutica 411.)

MARQUES, Cezar Augusto. **Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão**, São Luís: Ed. AML, 2008.

MARTINS, Manoel Barros. **Operários da saúde: Os Novos Atenienses e a invenção do Maranhão**. São Luís: EDUFMA, 2016.

MARX, K. **O Capital: crítica da economia política** (Livros 1 e 2). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MARX, Karl. **Manuscritos Econômico-Filosóficos**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

MCCALLA, R. J. **Container transshipment at Kingston Jamaica**. *Journal of Transport Geography*, v. 16, p. 182-190, 2008.

MEIRELES, M. M. **História do Maranhão**. 3. ed. São Paulo: Siciliano, 2001.

MENDONÇA *et al.* **Estrutura Logística e Portuária da Cadeia de Produtividade da Mineração do Sistema Norte da Vale S.A (Minas de Carajás), Englobando o Corredor de Carajás**. In: COELHO, Tádzio P; WANDERLEY, Luiz J. **Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: Fraturas do Modelo Mineral Desigual na Amazônia**. Brasília-DF: Comitê Nacional em Defesa dos Territórios frente à mineração, 2021.

MILANEZ, Bruno; PORTO, Marcelo Firpo de Souza. **A ferro e fogo: impactos da siderurgia para o ambiente e a sociedade após a reestruturação dos anos 1990**, IV Encontro Nacional da Anppas, 4 a 6 jun. de 2008, Brasília – DF. Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT6-61-8-20080509163054.pdf>. Acesso em: 18.11.2024.

MIRANDA, Ana C. *et al.* **Entrevista com Alberto Cantanhede, o Beto do Taim**. In: *Ecos dos Conflitos Socioambientais: a RESEX de Tauá-Mirim*. 2009.

MORAIS, A. P.; SANTOS, T. P. dos; LIMA, T. P. **Estudo de caso: Uma análise socioambiental da comunidade Boqueirão em São Luís – MA**. VII Congresso Brasileiro de Geógrafos: A AGB e a Geografia no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos, Vitória, v.07, P.01-08, Agosto de 2014. Disponível em: https://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1404656034_ARQUIVO_trabalhodeAndrea_Boqueirao_-1.docpront.pdf. Acesso em 17.11.2024.

MOREIRA, Jadeylson Ferreira. **ARENAS, REPERTÓRIOS E AÇÕES: o processo de tentativa de implantação do Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro**. 2015. [143 folhas]. Dissertação (Programa De Pós-Graduação Em Ciências Sociais/CCH) - Universidade Federal do Maranhão.

MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental do Terminal Portuário de São Luís**, 2014b.

MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. **Relatório de Impacto Ambiental do Distrito Industrial de São Luís – DISAL**. São Luís: Secretária de Estado de Indústria e Comércio do Estado do Maranhão/ Secretária Estadual do Meio Ambiente – Maranhão, 2014.

MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. **Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Portuário de São Luís**, 2014b.

NORCLIFFE, Glen; BASSET, Keith e Tony Hoare, “**The emergence of postmodernism on the urban waterfront. Geographical perspective on changing relationships**”, Journal of Transport Geography, v.4, n.12, 1996, p.124.

OLIVIER DE SARDAN, Jean-Pierre. **Anthropologie et développement: essai en socio-anthropologie du changement social**. Paris: Apad-Kartala, 1995.

Olivier de Sardan. **Classic ethnology and socio-anthropology of public spaces**. New themes and old methods in European African Studies. Afrika Spectrum, 2005, 40, p.485-497.

OLSON, Mancur. **A lógica da ação coletiva**. São Paulo: EDUSP, 1999.

PANTOJA, Igor. **Planejamento Privado Social: práticas da Vale em Municípios do Maranhão. Dissertação de Mestrado**. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2012.

PEREIRA; Marcio R.S; PFLUEGER, Grete Soares; MACHADO, Larissa Lopes M.M. **São Luís (Des) Construção do Conceito de Cidade Portuária**. In: Caderno de Resumos XX ENANPUR. Belém, 2023.

PETRAS, James. **Neoliberalismo: América Latina, Estados Unidos e Europa**. Blumenau, Furb, 1999.

PINTO, Lúcio Flávio. Carajás: ontem, hoje e nunca mais? In: **Revista Não Vale**. São Luís: Justiça nos Trilhos, 2013.

PIZZOLATO, N. D.; Scavarda, L. F.; Paiva, R. **Zonas de influência portuárias-hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação**. Gest. Prod., São Carlos, v. 17, n. 3, p.553-566, 2010.

PIZZORNO, A. **Algum Tipo Diferente de Diferença: uma crítica das teorias da escolha racional**. In: Foxley, A et. Al. Desenvolvimento e Política. São Paulo: Vértice, 1998, p. 366-386.

PÓLIS. **Participação Popular na Construção do Poder Local**. Pólis. Instituto de Estudos, Formação em Assessoria em Política Sociais. N: 24, dezembro de 2005.

PORTO DE SHANGAI. **Shanghai International Port**, 2022.

PORTO, M.M; TEIXEIRA, S.G. **Portos e Desenvolvimento**. São Paulo: Lex Editora, 2002.

PORTO, P. C. de S. **Os Impactos dos Fluxos de Comércio do Mercosul Sobre as Regiões Brasileiras**. Tese de Doutorado em Economia. Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, 2002.

PRODANOV, C. C. **O Mercantilismo e a América**. São Paulo: Contexto, 1990.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, José. **Por uma Epistemologia do Território**. Comunicação. Lisboa, 2002.

REVISTA FERROVIÁRIA. Ed. Fevereiro de 2015.

REVISTA PORTOS S.A. **Tegram beneficia produtores do Norte e Centro-Oeste Brasileiro**. Revista Portos S.A. Ed. Julho-Agosto de 2014.

RIBEIRO, Itatiane; LEAL, De Castro Antônio Carlos. **Pescadores Artesanais e a Expansão Portuária na Praia do Boqueirão, na Ilha de São Luís – MA**. In: Revista

de Políticas Públicas, vol. 20, nº 2, 2016. Pp. 863- 884. Universidade Federal do Maranhão.

ROBINSON, William I. Social Theory and Globalization: The Rise of a Transnational State. *Theory and Society*, v. 30, n. 2, p. 157-200, abr. 2001.

ROBINSON, William. **Una Teoría Sobre el Capitalismo Global. Producción Clase y Estado en un Mundo Transnacional**. Trad. Myrna Alonzo Calles y Víctor Acuña Soto. México: Siglo XXI Editores, 2013.

SALUM JÚNIOR, Brasília. **O Brasil Sob Cardoso: neoliberalismo e desenvolvimento**. Ed. Tempo Social. In: *Revista Sociológica da USP*. V11, no 02, 1999.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes; ALVES, Elio de Jesus Pantoja; MENDONÇA, Bartolomeu Rodrigues. **Projetos de Desenvolvimento, Impactos Socioambientais e a Reserva Extrativista do Taim**. In: **Ciências Humanas em Revista**. Universidade Federal do Maranhão, Centro de Ciências Humanas. São Luís, v. 5 Número Especial. 2007. pp. 29-40.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio de A; PEREIRA, Madian de Jesus F; ALVES, Elio de Jesus P; PEREIRA, Carla Regina P. A RESEX de Tauá-Mirim, grandes projetos de desenvolvimento e a resistência socioambiental: introduzindo o debate. In: Sant'Ana Júnior, Horácio de A; Pereira, Madian de Jesus F; ALVES, Elio de Jesus P; PEREIRA, Carla Regina P. (Org.). **Ecos dos conflitos socioambientais: a RESEX de Tauá-Mirim**. São Luís: EDUFMA, 2009.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes de. **Pólo Siderúrgico e Consequências Socioambientais**. VII Congresso Latino-americano de Sociologia Rural: 20-24 nov. 2006, Disponível em: <http://verbetes.cetem.gov.br/verbetes/ExibeVerbete.aspx?verid=156>. Acesso em: 18.11.2024.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ Annablume; 2002.

SANTOS, Silvilene de Jesus da Silva. **Pescadores na Ilha de São Luís: práticas, saberes e conflitos por recursos**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Cartografia Social e Política da Amazônia – CCSA, 2018.

SÃO LUÍS. **Lei nº 3.253 de 29 de dezembro de 1992.** Dispõe sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e dá outras providências. Diário Oficial do Município, São Luís.

SAYES, Edwin. “**Actor-Network Theory and Methodology: Just What Does It Mean to Say That Nonhumans Have Agency?**” *Social Studies of Science*, vol. 44, no. 1, 2014, pp. 134–49. *JSTOR*. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/43284223>. Acesso em: 29.11.2024.

SCHERER-WARREN, Ilse. Das mobilizações às redes de movimentos sociais. **VII Corredor das Ideias do Cone Sul**, 2006.

SCOTT, James C. **A dominação e a arte da resistência:** discursos ocultos. Lisboa: Letra Livre, 2013.

SCOTT, James C. **Formas cotidianas de resistência camponesa.** *Raízes*, v.22, n.1, p.10-31, 2002.

SCOTT, Parry. Descaso Planejado: uma interpretação de projetos de barragem a partir da experiência da UHE de Itaparica no Rio São Francisco. In: ZHOURI, Andréa (org.): **Desenvolvimento, reconhecimento de direitos e conflitos territoriais.** Brasília: ABA, 2012.

SILVEIRA. I. H.; MATOS K. H. O.; Lacerda. M. Modelo de Avaliação do Desenvolvimento da Gestão do Setor Portuário Brasileiro. *E-Tech: Tecnologia para competitividade Industrial*. Florianópolis, v.5, n.1, p.120-140, 2012.

SLACK, B. **Pawns in the Game: ports in a global transportation system.** *Growth and Change*, v. 24, p. 379-388, 1993.

SONG, D. W. **Port co-operation in concept and practice.** *Maritime Policy and Management*, v. 30, n. 1, p. 29-44, 2003.

TAKEL, R. E. **Port and Hinterland Relationships**. UNCTAD, Manual on Port Management, v. 2, p. 67-73, 1976.

TARROW, Sidney. **O Poder em Movimento: movimentos sociais e confronto político**. Petrópolis: Vozes, 2009.

TEISSERENC, Pierre. **Ambientalização e Territorialização: situando o debate no contexto da Amazônia brasileira**. Antropolítica, Niterói, n. 29, p. 153-179, 2. sem. 2010.

THOMPSON, Edward P. **Costumes em Comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo, CIA das Letras, 1998.

TILLY, Charles. **From Mobilization to Revolution**, Harvard University Press, 1978.

TILLY, Charles. **Regimes and Repertoires**. Chicago: University Of Chicago Press, 2006.

TISSUE ON LINE BRASIL. **Nova Fábrica de Papel Tissue da Suzano Deve Entrar em Operação em 2025**. Disponível em: [https://tissueonline.com.br/nova-fabrica-de-papel-tissue-da-suzano-deve-entrar-em-operacao-em-2025/#:~:text=As%20primeiras%20m%C3%A1quinas%20a%20chegar,R\\$%201%2C45%20bilh%C3%A3o](https://tissueonline.com.br/nova-fabrica-de-papel-tissue-da-suzano-deve-entrar-em-operacao-em-2025/#:~:text=As%20primeiras%20m%C3%A1quinas%20a%20chegar,R$%201%2C45%20bilh%C3%A3o). Acesso em: 21.11.2024.

TORRES, R.J. **Uma Análise Preliminar do Processo de Dragagem do Porto do Rio Grande, RS**. Rio Grande, RS, Dissertação de Mestrado em Engenharia Oceânica – Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 2000.

TROTSKY, L. **A História da Revolução Russa**. Rio de Janeiro: Saga, 1967.

UNCTAD - United Nations Conference On Trade And Development. Commercial Development of Regional ports as logistics Centres. New York, 2002.

VAINFAS, Ronaldo; SOUZA, Juliana Almeida de. Nossa Senhora, o fumo e a dança. In: NOVAES, Adauto (Org.) **A outra margem do Ocidente**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

VALE. **Departamento de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Relatório de Sustentabilidade 2008.** Rio de Janeiro, 2008.

VALE. **Formulário 20-F- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2007.** Rio de Janeiro, 2008.

VALE. **Formulário 20-F- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2019.** Rio de Janeiro, 2020.

VALE. **Formulário 20-F- Relatório anual, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2004.** Rio de Janeiro, 2005.

VALE. **Produção e vendas da Vale no 4T20 e 2020,** 2021. Disponível em http://www.vale.com/PT/investors/information-market/quarterly-results/ResultadosTrimestrais/20210203%20PREREPORT%204T20_p.pdf. Acessado em 11/07/2023.

VALE. **Regulamento do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira,** 2014.

VALE. **Relatório de Produção e Venda no 3T20,** 2021.

VALOR ECONÔMICO. **A dinâmica da expansão: petroquímica, energia e logística lideram investimentos de R\$ 120 bilhões.** Outubro de 2012, Valor Estados.

VAN KLINK, H. A.; VAN DEN BERG, G. C. **Gateways and Intermodalism.** Journal of Transport Geography, v. 6, p. 1-9, 1998.

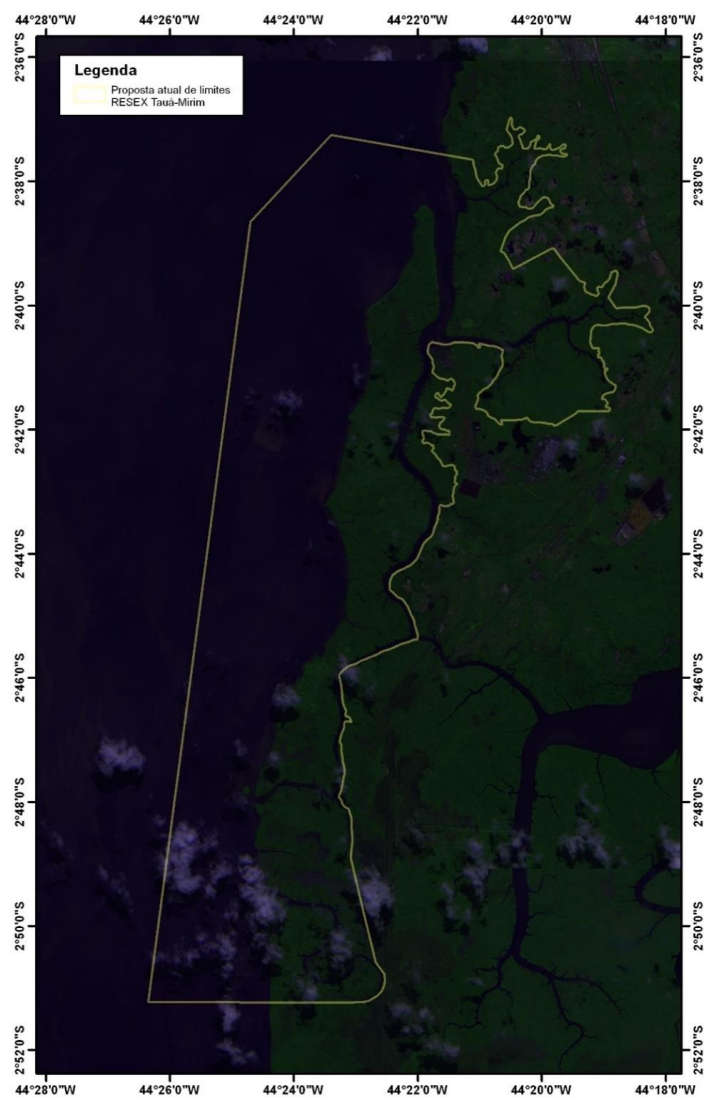
VAN KLINK, H. A.; WINDEN, W. **Towards a New Hinterland Orientation for Rotterdam: the entrepreneurial port.** In: Congress of the European Regional Science Association, 38, 1998.

VIVEIROS, Jerônimo de. **História do Comércio do Maranhão**. 3v., 2ª ed. São Luís: Associação Comercial do Maranhão. São Luís, 1993.

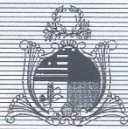
WANDERLEY, Luiz J. (Org.) **Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: Fraturas do Modelo Mineral Desigual na Amazônia/** Luiz Jardim Wanderley/Tádzio Peters Coelho. Brasília-DF: Comitê Nacional em Defesa dos Territórios frente à mineração, 2021.

ANEXOS

Anexo I– Proposta Atual da Área da Resex Tauá-Mirim



Anexo II – Decreto nº 27.290, de 04 de Abril de 2011.



ESTADO DO MARANHÃO

DIÁRIO OFICIAL

PODER EXECUTIVO



ANO CV Nº 066 SÃO LUÍS, TERÇA-FEIRA, 05 DE ABRIL DE 2011 EDIÇÃO DE HOJE: 54 PÁGINAS

SUMÁRIO

Poder Executivo	01
Casa Civil	06
Defensoria Pública do Estado	07
Secretaria de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão	07
Secretaria de Estado da Fazenda	09
Secretaria de Estado da Saúde	16
Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior	17
Secretaria de Estado do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar	21
Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social	23
Secretaria de Estado da Educação	26
Secretaria de Estado da Segurança Pública	26

PODER EXECUTIVO

DECRETO Nº 27.290, DE 04 DE ABRIL DE 2011

Declara luto oficial.

A GOVERNADORA DO ESTADO DO MARANHÃO, no uso de suas atribuições legais e ante o falecimento do Dr. JACKSON KEPLER LAGO, ocorrido a 04 de abril de 2011, na cidade de São Paulo,

DECRETA:

Art. 1º É declarado luto oficial de três dias, em todo o território do Estado, pelo falecimento do ex-Governador JACKSON KEPLER LAGO.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO,
EM SÃO LUÍS, 04 DE ABRIL DE 2011, 190ª DA INDEPENDÊNCIA E 123ª DA REPÚBLICA.

ROSEANA SARNEY
Governadora do Estado do Maranhão

LUIS FERNANDO MOURA DA SILVA
Secretário-Chefe da Casa Civil

DECRETO Nº 27.291, DE 05 DE ABRIL DE 2011

Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação total, em favor da SUZANO PAPEL E CELULOSE S.A., os imóveis constituídos de terras e benfeitorias, de propriedade particular, localizadas na Faixa de Área destinada à infraestrutura de energia e transportes e dá outras providências.

A GOVERNADORA DO ESTADO DO MARANHÃO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 64, inciso III, da Constituição

Estadual, tendo em vista o disposto no art. 5º, alínea “i” e § 2º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, com redação dada pela Lei nº 6.602, de 7 de dezembro de 1978, e nos demais dispositivos aplicáveis,

Considerando que o Distrito Industrial de São Luís, criado pelo Decreto Estadual nº 7.632, de 23 de maio de 1980, foi declarado de utilidade pública pelos Decretos Estaduais nºs. 7.646, de 06 de julho de 1980, e 17.025, de 09 de novembro de 1999, na forma do artigo 5º, alínea “i”, e § 1º, do Decreto-Lei 3.365, de 21 de junho de 1941, com as alterações introduzidas pelas Leis 6.602, de 17 de dezembro de 1978, e 9.785, de 29 de janeiro de 1999;

Considerando que o Decreto Estadual nº 18.842, de 17 de julho de 2002, aprovou o projeto de reformulação do Distrito Industrial de São Luís, contemplando módulos voltados para a instalação de indústrias, consoante planejamento e zoneamento do uso e ocupação do solo de maneira racional e harmônica, cuja área foi declarada de utilidade pública pelo Decreto nº 18.884, de 5 de agosto de 2002, em harmonia com o plano de desenvolvimento e zoneamento do Distrito Industrial de São Luís - DISAL;

Considerando que o Decreto nº 20.727, de 23 de agosto de 2004, reformula a área do Distrito Industrial de São Luís - DISAL, medindo 18.861,04ha, localizada nas Glebas Tibiri-Pedrinhas e Itaquibacanga, reformulação aprovada pelo Decreto Estadual nº 18.842, de 17 de julho de 2002,

DECRETA:

Art. 1º - Ficam declarados de utilidade pública, para fins de desapropriação total, em favor da SUZANO PAPEL E CELULOSE, ou de empresa por ela controlada direta ou indiretamente, os imóveis constituídos de terras e benfeitorias, de propriedade privada, excluídos os bens de domínio público compreendidos na Faixa de Área destinada à infraestrutura de energia e transportes.

Parágrafo único. A área de terra a que se refere o caput deste artigo, necessária à implantação de Terminal Portuário, localiza-se no Módulo F - Norte, do Distrito Industrial de São Luís - DISAL, iniciando-se a descrição da ÁREA DE ACESSO DA SUZANO PAPEL E CELULOSE S.A., no vértice A, de coordenadas N 9.711.585,130 e E 572.615,055, situado no Módulo “F” Norte, deste segue limitando-se com o Módulo “F” Norte, com distância e azimute: 228,15m e 90º0’0” até o ponto B; deste segue limitando-se com Módulo “F” Norte, com distância e azimute: 550,60m e 138º19’31” até o ponto C; deste segue limitando-se com Módulo “F” Norte, com distância e azimute: 1654,37m e 86º59’22” até o ponto D; deste segue limitando-se com o Módulo “F” Norte, com distância e azimute: 469,86m e 68º56’16” até o ponto E; deste segue limitando-se com a BR-135 Sentido Itaquipedrinhas, com distância e azimute: 206,24m e 157º46’37” até o ponto F; deste segue limitando-se com o Módulo “F” Norte, com distância e azimute: 156,99m e 248º58’25” até o ponto G; deste segue limitando-se com o Módulo “F” Norte, com distância e azimute: 757,77m e 163º54’33” até o ponto H; deste segue limitando-se com o Módulo

Anexo III – Decreto nº 30.610, de 31 de dezembro de 2014. Declarando a área de Cajueiro como de utilidade pública para fins de desapropriação total.



ESTADO DO MARANHÃO

DIÁRIO OFICIAL

PODER EXECUTIVO



ANO CVIII Nº 254 SÃO LUÍS, QUARTA-FEIRA, 31 DE DEZEMBRO DE 2014 EDIÇÃO DE HOJE: 18 PÁGINAS

SUMÁRIO

Poder Executivo	01
Casa Civil	02
Secretaria de Estado da Gestão e Previdência	06
Secretaria de Estado da Fazenda	08
Secretaria de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio	08
Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior	11
Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais	11
Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social e Agricultura Familiar	11
Secretaria de Estado da Educação	14
Secretaria de Estado da Segurança Pública	15

PODER EXECUTIVO

DECRETO Nº 30.609, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2014.

Admite na Ordem dos Timbiras Emílio Carlos Murad.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO MARANHÃO, na qualidade de Oficial da Ordem dos Timbiras e de acordo com a Lei Delegada nº 160, de 4 de julho 1984, regulamentada pelo Decreto nº 10.346, de 30 de janeiro de 1987, e

Considerando que o ingresso na Ordem dos Timbiras é deferido a personalidades que, por seus altos méritos e serviços de excepcional relevância prestados ao Estado do Maranhão e ao seu povo, se tenham tornado dignas dessa distinção;

Considerando que EMÍLIO CARLOS MURAD tem prestado inestimáveis serviços ao Maranhão e ao seu povo,

DECRETA:

Art. 1º É admitido na Ordem dos Timbiras, no grau de Oficial, EMÍLIO CARLOS MURAD.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO,
EM SÃO LUÍS, 30 DE DEZEMBRO DE 2014, 193ª DA INDEPENDÊNCIA E 126ª DA REPÚBLICA.

ARNALDO MELO
Governador do Estado do Maranhão

CARLOS ALBERTO MILHOMEM
Secretário-Chefe da Casa Civil

OLGA MARIA LENZA SIMÃO
Secretária de Estado da Cultura

DECRETO Nº 30.610, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2014.

Declara de utilidade pública, para fins desapropriação total, em favores de WPR Gestão de Portos e Terminais Ltda., os imóveis constituídos de terras e benfeitorias, de propriedade particular, localizadas na faixa de área destinada a infraestrutura de energia e transportes e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO MARANHÃO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 64, inciso III, da Constituição Estadual, tendo em vista o disposto no art. 5º, alínea "i" e § 2º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, com redação da pela Lei nº 6.602, de 07 de dezembro de 1978, e nos demais dispositivos aplicáveis,

Considerando que o Distrito Industrial de São Luís, criado pelo Decreto Estadual nº 7.632, de 23 de maio de 1980, foi declarado de utilidade pública pelos Decretos Estaduais nºs 7.646, de 06 de julho de 1980, e 17.025, de 09 de novembro de 1999, na forma do art. 5º, alínea "i", e § 1º do Decreto-Lei 3.365, de 21 de junho de 1941, com as alterações introduzidas pelas Leis 6.602, de 17 de dezembro de 1978, e 9.785, de 29 de janeiro de 1999;

Considerando que o Decreto Estadual nº 18.842, de 17 de julho de 2002, aprovou o projeto de reformulação do Distrito Industrial de São Luís, contemplando módulos voltados a instalação de indústrias, consoante planejamento e zoneamento de uso e ocupação do solo de maneira racional e harmônica, cuja área foi declarada de utilidade pública pelo Decreto nº 18.884, de 05 de agosto de 2002, em harmonia com o plano de desenvolvimento e zoneamento do Distrito Industrial de São Luís - DISAL;

Considerando que o Decreto nº 20.727, de 23 de agosto de 2004, reformula área do Distrito Industrial de São Luís - DISAL, medindo 18.861,04ha, localizada nas Glebas Tibiri-Pedrinha e Itaquibacanga, reformulação aprovada pelo Decreto Estadual nº 18.842, de 17 de junho de 2002,

DECRETA:

Art. 1º Ficam declarados de utilidade pública, para fins de desapropriação total, em favor de WPR Gestão de Portos e Terminais Ltda, ou de empresa por ela controlada direta ou indiretamente, os imóveis constituídos de terras e benfeitorias de propriedade privada, excluídos os bens de domínio público, compreendidos na faixa de área destinado a infraestrutura de energia e transporte.

Parágrafo único. A área de terra a que se refere o caput deste artigo, necessária à implantação de Terminal Portuário, localiza-se em São Luís, Área 1: Inicia-se a descrição deste perímetro no ponto P-1, de coordenadas N=9.711.091,52m E=576.238,02m, deste segue com azimute de 336º10'05" por uma distância de 116,70m, até o ponto P-2, de coordenadas N=9.710.984,76m e E=576.285,65m; deste segue com azimute de 302º45'39", por um segmento de reta com distância de 410,09m, deste segue com um arco de comprimento 273,73m e raio de 385,00m, com centro nas coordenadas N=9.710.989,67m e

Anexo IV - Decreto Nº 30.624, de 12 de janeiro de 2015, revogando o Decreto Nº de 30.610, de 31 de dezembro de 2014.

 ESTADO DO MARANHÃO DIÁRIO OFICIAL PODER EXECUTIVO 	
ANO CIX Nº 009 SÃO LUÍS, QUARTA-FEIRA, 14 DE JANEIRO DE 2015 EDIÇÃO DE HOJE: 04 PÁGINAS	
SUMÁRIO Poder Executivo 01 Casa Civil 01 Procuradoria Geral do Estado 02 Secretaria de Estado da Educação 03 Secretaria de Estado da Segurança Pública 03 PODER EXECUTIVO DECRETO Nº 30.624, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. Revoga o Decreto de desapropriação que específica. O GOVERNADOR DO ESTADO DO MARANHÃO, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos III e V do art. 64 da Constituição Estadual, e Considerando que os bens imóveis de que trata o Decreto nº 30.610, de 30 de dezembro de 2014, publicado no Diário Oficial do Estado em 31 de dezembro de 2014, foram declarados como de utilidade pública para fins de desapropriação; Considerando a não consumação dos efeitos decorrentes do Decreto nº 30.610, de 30 de dezembro de 2014, destinados a decretar a expropriação dos referidos bens imóveis; Considerando que a revogação de decreto expropriatório de bem imóvel se insere no poder discricionário da Administração Pública, de sorte que ao Poder expropriante não cabe apenas o direito, mas se impõe o dever de revogar a declaração de utilidade pública, sempre que o exigirem as circunstâncias de cada caso; Considerando a existência de conflitos na área em questão e a necessidade de serem aprofundados os estudos, inclusive quanto aos impactos socioambientais da implantação de um Terminal Portuário na localidade, DECRETA: Art. 1º Fica revogado o Decreto nº 30.610, de 30 de dezembro de 2014, que declara de utilidade pública, para fins desapropriação total, em favor de WPR Gestão de Portos e Terminais Ltda., os imóveis constituídos de terras e benfeitorias, de propriedade particular, localizadas na faixa de área destinada a infraestrutura de energia e transportes e dá outras providências. Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação. PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO, EM SÃO LUÍS, 12 DE JANEIRO DE 2015, 194ª DA INDEPENDÊNCIA E 127ª DA REPÚBLICA. FLÁVIO DINO Governador do Estado do Maranhão MARCELO TAVARES SILVA Secretário-Chefe da Casa Civil	CASA CIVIL O GOVERNADOR DO ESTADO DO MARANHÃO, no uso de suas atribuições legais, RESOLVE: Nomear KARLA SUELY DA CONCEIÇÃO TRINDADE para o cargo de Chefe da Assessoria de Programas Especiais, devendo ser assim considerado a partir de 1º de janeiro de 2015. PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO, EM SÃO LUÍS, 6 DE JANEIRO DE 2015, 194ª DA INDEPENDÊNCIA E 127ª DA REPÚBLICA. FLÁVIO DINO Governador do Estado do Maranhão MARCELO TAVARES SILVA Secretário-Chefe da Casa Civil PORTARIA Nº 01, DE 09 DE JANEIRO DE 2015. O SECRETÁRIO-CHEFE DA CASA CIVIL, no uso de suas atribuições legais, de acordo com a Lei nº 9.771, de 19 de março de 2013, RESOLVE: Art. 1º. Fica designado ABELARDO TEIXEIRA BALLUZ, Subsecretário, como Ordenador de Despesas, para, sem prejuízo das atribuições que lhe são próprias, promover a gestão orçamentária, financeira e patrimonial da Casa Civil, bem como assinar convênios, contratos, acordos e instrumentos congêneres, autorizar a instauração de processos licitatórios, dispensas e inexigibilidades, sua homologação e ratificação, decidir os recursos impetrados por licitantes e praticar os atos administrativos que impliquem a geração de despesas. Art. 2º. Fica designada MARIA OLINDINA DE MEDEIROS, Secretária Adjunta de Orçamento e Finanças, como Ordenadora de Despesas solidária ao Ordenador designado no artigo anterior, para assinar as notas de empenho e ordem bancárias. Art. 3º. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário. DÊ CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRA-SE. GABINETE DO SECRETÁRIO-CHEFE DA CASA CIVIL, EM SÃO LUÍS/MA, 09 DE JANEIRO DE 2015. MARCELO TAVARES SILVA Secretário-Chefe da Casa Civil

Anexo V – Documento da WPR enviado à ANTAQ descrevendo a localização do empreendimento

6143

ANEXO A – REQUERIMENTO PARA A CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA.

Ilmo. Senhor
DIRETOR-GERAL DA ANTAQ

ANTAQ
DIGITALIZADO

F. N. 102
PROTOCOLO GERAL
Nº 201409278
Em 22/10/14
Rubrica: [assinatura]
Nome: [assinatura]
Matrícula: [assinatura]

Assunto: Autorização para construção e exploração de Terminal de Uso Privado.

Participo a Vossa Senhoria que a empresa **WPR SÃO LUÍS GESTÃO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA.** com sede na **RUA FUNCHAL, 418, 7º ANDAR SALA 03, BAIRRO VILA OLÍMPIA, SÃO PAULO-SP, CEP: 04.551-060** registrada no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob o nº **18.729.181/0001-57** pretende construir e explorar instalação portuária na modalidade **TERMINAL DE USO PRIVADO** a ser construída na **RUA DOS ABACATEIROS, QD. 2 CS 24, SÃO FRANCISCO - SÃO LUÍS-MA, CEP: 65.076-010**, com as seguintes características principais:

a) região geográfica na qual será implantada a instalação portuária: **de São Luís, Estado do Maranhão, Distrito Industrial.**

b) perfil das cargas a serem movimentadas: **Granel líquido (combustíveis), granel sólido (grãos, fertilizantes, e farelo de soja), carga geral (celulose) e carga containerizada.**

c) estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias:

CARGA	FASE 1	FASE 2	FASE 3
GRÃOS	3.880.000 t/ano	9.064.000 t/ano	N/A
FARELO	810.000 t/ano	1.620.000 t/ano	N/A
CELULOSE	1,44 Mtpa	2,40 Mtpa	N/A
FERTILIZANTES	1.848.000 t/ano	3.696.000 t/ano	N/A
CONTÊINERES E CARGA GERAL	350.000 t/ano	1.200.000 t/ano	2.400.000 t/ano
GRANÉIS LÍQUIDOS	7,92 Mtpa	N/A	N/A

Com fundamento nos artigos 8º e 9º da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, bem como nos artigos 13, V, "c", 14, III, "c", 27, XXII, e 44 da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e nos artigos 26 e 27 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, venho manifestar interesse na obtenção de autorização para **construção e exploração** de instalação portuária na modalidade **Terminal de Uso Privado**, nos termos da documentação anexa.

Nestes termos,
Pede deferimento

São Luís-MA, 22 de outubro de 2014

Hagge
José Hagge Pereira
Diretor

PROTOCOLO
Município 02
Proc. nº 2462/14
Data: 05/11/14
Rubrica: [assinatura]