

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

JADEYLSON FERREIRA MOREIRA

**ARENAS, REPERTÓRIOS E AÇÕES: o processo de tentativa de implantação do
Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro**

São Luís
2015

JADEYLSON FERREIRA MOREIRA

**ARENAS, REPERTÓRIOS E AÇÕES: o processo de tentativa de implantação do
Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Ciências Sociais.

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

São Luís
2015

Moreira, Jadeylson Ferreira.

Arenas, Repertórios e Ações: o processo de tentativa de implantação do Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro / Jadeylson Ferreira Moreira. - 2015.

143 p.

Orientador(a): Horácio Antunes Sant'Ana Júnior.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais/cch, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2015.

1. Ações Coletivas. 2. Arenas. 3. Cajueiro. 4. Repertórios de Ação. 5. Terminal Portuário de São Luís.
I. Sant'Ana Júnior, Horácio Antunes. II. Título.

JADEYLSON FERREIRA MOREIRA

**ARENAS, REPERTÓRIOS E AÇÕES: o processo de tentativa de implantação do
Terminal Portuário de São Luís, no povoado Cajueiro**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da
Universidade Federal do Maranhão como requisito parcial para obtenção do título de
Mestre em Ciências Sociais.

Aprovada em: / /

BANCA EXAMINADORA

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

Cíndia Brustolin
Doutora em Sociologia
Universidade Federal do Maranhão

Olena Kovtun Somenko
Doutora em Sociologia
Universidade de Cabo Verde

RESUMO

Esta dissertação está inserida na temática dos conflitos socioambientais e tem como objeto a experiência de mobilização política do povoado Cajueiro localizado na Zona Rural II do município de São Luís do Maranhão, nas circunvizinhanças do Complexo Portuário de São Luís. Analisa o movimento de resistência do referido povoado ameaçado pela instalação do Terminal Portuário de São Luís, da empresa WPR Gestão de Portos e Terminais LTDA. Nesse contexto, o estudo tenta reconstruir o processo de resistência que gerou uma série de ações coletivas a partir de alianças realizadas com povoados vizinhos, instituições ligadas à Universidade Federal do Maranhão, Igreja Católica, atores políticos locais, movimentos sociais e entidades. A análise se volta para a questão da arena, mediado por relações de poder sobre o espaço em disputa, tendo como enfoque, a proposta de instalação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim. Considera, ainda, na análise os repertórios de ação coletivas, acumulados pelos atores sociais ao longo do processo de resistência nos territórios ameaçados pelo processo de expansão da infraestrutura de logística descrevendo as formas de ação empregadas entre os meses de julho de 2014 e fevereiro de 2015. Foram analisadas 15 reuniões, 03 audiências públicas, 04 manifestações e realizada 08 entrevistas. Além de revistas, informes, relatórios de produção, jornais, programas de TV, plano mestre e documentos jurídicos sobre a questão do Cajueiro. Procurou-se dar visibilidade às formas de mobilização dos atores e suas atuações que revelaram a importância do movimento que se formou em torno da comunidade.

Palavras-chave: Cajueiro, Ações Coletivas, Arena, Repertórios de Ação e Terminal Portuário de São Luís.

LISTA DE SIGLAS

AAI: Agenda Ambiental Institucional

AAL: Agenda Ambiental Local

AAP: Agenda Ambiental Portuária

ADA: Área Diretamente Afetada

AID: Área de Influência Direta

AII: Área de Influência Indireta

ALCOMINAS: Companhia Mineira de Alumínio

ALEMA: Assembleia Legislativa do Maranhão

ALUMAR: Consórcio de Alumínio do Maranhão

AMZA: Amazônia Mineração

ANTAQ: Agência Nacional de Transporte Aquaviário

APROSOJA/MS: Associação dos Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso do Sul

BHP Billiton: Broken Hill Proprietary Company

BID: Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNDES: Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social

CAEMA: Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão

CDP: Companhias de Doca do Pará

CE: Ceará

CETEM/MCT: Centro de Tecnologia Mineral

CFN: Companhia Ferroviária do Nordeste

CGPM: Comando Geral da Polícia Militar

CIRM: Conselho Interministerial para os Recursos do Mar

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

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

CONAB: Companhia Nacional de Abastecimento

CONAMA: Conselho Nacional do Meio Ambiente

COPPE/UFRJ: Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro

CPM: Capitania dos Portos do Maranhão

CPT: Comissão Pastoral da Terra

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

CVRD: Companhia Vale do Rio Doce

DHESCA: Direitos Humanos, Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais

DISAL: Distrito Industrial de São Luís

DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DOU-MA: Diário Oficial do Estado do Maranhão

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

FIBGE: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

FMI: Fundo Monetário Internacional

FNsul: Ferrovia Norte-Sul

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

GO: Goiás

GPI: Grandes Projetos de Investimento

ha: Hectares

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

ICMbio: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IIE: Institute International Economic

IIOC: Itabira Iron One Company

IPEA: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ISA: Intermodal South America

ISO: International Organization for Standardization

ITERMA: Instituto de Terras do Maranhão

Km: Quilômetros

LABTRANS: Laboratório de Transporte e Logística

LP: Licença Prévia

MA: Maranhão

MP: Medida Provisória

MS: Mato Grosso do Sul

MSG: Minas de Serra Geral

Mt: Milhões de Toneladas

MT: Ministério dos Transportes

OAB: Ordem dos Advogados do Brasil

OECD: Organization for Development and Economic Operation.

OECD: Organization for Economic Co-operation and Development

PA: Pará

PAC: Programa de Aceleração do Crescimento

PC do B: Partido Comunista do Brasil

PE: Pernambuco

PGC: Programa Grande Carajás

PHLR: Palácio Henrique de La Rocque

PIL-Portos: Programa de Investimentos em Logística-Portos

PJESP: Promotoria de Justiça Especializada

PND1: Programa Nacional de Dragagem 1

PND2: Programa Nacional de Dragagem 2

PNLP: Plano Nacional de Logística Portuária

PRB: Partido Republicano Brasileiro

PT: Partido dos Trabalhadores

RAIS: Relação Anual de Informações Sociais

RESEX: Reserva Extrativista

RFSA: Rede Ferroviária Federal

RIMA: Relatório de Impacto Ambiental

SECOM: Secretária de Comunicação

SEDINC: Secretaria Estadual 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

SNUC: Sistema Nacional de Unidade de Conservação

SUDAM: Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

t/ano: Toneladas por Ano

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

TPSL: Terminal Portuário de São Luís

TUP: Terminal de Uso Privativo

UC: Unidade de Conservação

UEB: Unidade de Ensino Básico

UFMA: Universidade Federal do Maranhão

UFSC/SEP: Universidade Federal de Santa Catarina/ Sociedade Brasileira de Economia Política

US Steel: United States Steel

UTE: Usina Termelétrica

ZP/EL: Zona Portuária e de Expansão de Logística

LISTA DE TABELA

Tabela 1: Quantitativo em hectares da área prevista para o Terminal Portuário de São Luís.....	45
--	----

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Vista Geral do Distrito Industrial de São Luís, em destaque as zonas de interesses para a expansão dos empreendimentos.....	49
Mapa 2 - Mapa da Produção Agrícola no Brasil.....	70

LISTA DE QUADROS

Quadro I - Grandes Projetos Produtivos na Amazônia Oriental.....	37
Quadro II- Movimentações no Porto do Itaquí, ano base 2013.....	69
Quadro III- Emendas Vetadas da Medida Provisória N° 595/2012.....	78
Quadro IV- Mobilizações Registradas no período de outubro a novembro de 2014.....	87
Quadro V - Ações Coletivas da Resistência de Cajueiro.....	116

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Trabalhadores da Estrada de Ferro Carajás pousam para fotógrafo após o assentamento do último trilho.....	18
Imagem 2: Demonstrativo da viabilidade do DISAL.....	48
Imagem 3: Trem da Vale sobre a via férrea à altura da Comunidade Coqueiro – São Luís - MA.....	66
Imagem 4: Reunião de mobilização, realizada no dia 21 de dezembro de 2014.....	87
Imagem 5: Manifestação dos Moradores do Cajueiro no dia 14 de Outubro de 2014..	93
Imagem 6: Manifestação no trecho da Av. Jerônimo de Albuquerque.....	98
Imagem 7: Momento de entrada no Palácio Henrique de La Rocque.....	98
Imagem 8: Casa derrubada no Cajueiro no dia 18 de dezembro de 2014.....	107
Imagem 9: Manifestação na BR 135, realizada no dia 23 de dezembro de 2014....	108
Imagem 10: Casa derrubada na Praia de Parnauçu em Outubro de 2014.....	113

Sumário

1. INTRODUÇÃO	16
1.1 Considerações iniciais: a dinâmica de expansão do capital no corredor norte de exportação	18
1.1.2 Quanto mais grãos, melhor!	20
1.2 Aspectos metodológicos.....	22
2.0 ESCOPO TEÓRICO	25
2.1. Emergência da Noção de Território	25
2.1.2. Território e poder: a morfologia das relações assimétricas de poder	29
2.1.3. Reconhecendo a existência do conflito	31
3. A CAPITAL SÃO LUÍS COMO ESPAÇO PRIVILEGIADO PARA E EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA: alterações na dinâmica territorial da zona rural II	34
3.1. A implementação do Terminal Portuário de São Luís nos caminhos do desenvolvimento econômico	39
3.2. Atores econômicos na disputa territorial para construção do terminal portuário de São Luís: contexto e descrição do projeto.....	41
3.3. A navegação de Cabotagem e a expansão da logística portuária do CPSL.....	50
3.3.1. A Baía de São Marcos e os projetos de expansão portuária	53
DE PORTOS CLÁSSICOS A PORTOS MODERNOS: O CAMINHO DOS CONFLITOS AMBIENTAIS NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS.....	56
4.1. A Agenda Ambiental Portuária: a saída pelo mercado, porta de entrada dos conflitos ...	57
4.2. A inserção da Amazônia Oriental na dinâmica de expansão do capital	60
4.2.1. A ofensiva do capital sobre a Amazônia oriental: grandes projetos logísticos no contexto da mineração.....	62
4.2.2. Porto do Itaqui	67
4.2.3. Ponta da Madeira.....	72
4.2.4. Lei de Portos: a institucionalização dos conflitos com a expansão portuária	72
5. O PAPEL DO CAJUEIRO NA INTENSIFICAÇÃO DA LUTA PELA RESEX DE TAUÁ-MIRIM	80
5.1 A espoliação dos territórios e conflitos socioambientais: a expansão logística do Complexo Portuário de São Luís	83
5.2. O “espaço” da resistência: Repertórios da ação política	84
5.2.1 <i>Moradores se acorrentam em escola para evitar realização de audiência pública ..</i>	99

5.2.2 Como agem os Hagge's.....	101
5.2.3 A audiência pública popular no Cajueiro x A audiência no Comando Geral da Polícia Militar.....	109
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	118

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa resulta do acompanhamento do conflito envolvendo a comunidade de Cajueiro e a empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA do período de julho de 2014 a fevereiro de 2015. O anúncio da construção de um porto, em julho de 2014, fez surgir a necessidade de compreender a inserção de novos empreendimentos portuário na zona rural II¹ – que resultou na elaboração do projeto dessa dissertação.

Sendo assim, o presente trabalho está centrado nos seguintes aspectos, a saber: os repertórios de ação organizados ao longo dos meses de acompanhamento; as ações coletivas 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, o pedido da criação da Reserva Extrativista (RESEX) de Tauá-Mirim. Contudo, é importante lembrar que o pedido da criação da referida Unidade de Conservação (UC) é anterior ao conflito com a possível instalação do Terminal Portuário. A discussão sobre uma possível instalação de RESEX data de 1996, quando começo um acúmulo de discussões sobre esse projeto, lembrando que a solicitação oficial para os órgãos gestores foi realizada em 2003 (ALVES, 2014). Portanto, anterior às pretensões da WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais.

Com o objetivo de obter êxito e atendendo as exigências metodológicas da organização do trabalho acadêmico, dividi a dissertação em quatro eixos temáticos, a saber: 1) uma breve discussão sobre território no âmbito das Ciências Sociais e Humanas; b) os determinantes para a expansão do Complexo Portuário de São Luís; c) a inserção da Amazônia Oriental na dinâmica do capital; d) a retomada da luta pela

¹Inicia-se este perímetro de interseção da estrada de acesso ao Porto Grande com o limite ZR 10, prosseguindo pelo último até encontrar a Estrada de Ferro Carajás, seguindo por esta à direita até atingir a linha de preamar do Rio das Pedrinhas, seguindo por esta, passando pela preamar do Rio dos Cachorros até encontrar novamente a estrada de acesso ao Porto Grande, prosseguindo pelo mesmo rumo à esquerda até encontrar a linha limite da Zona de Proteção Ambiental (preamar do Estreito dos Coqueiros), prolongando-se pela mesma e passando pela preamar do Igarapé Pindoba, Baía de São Marcos até atingir novamente o limite ZR 10, donde segue rumo à direita até encontrar o marco inicial deste limite (SÃO LUÍS, 1992).

RESEX de Tauá-Mirim, a partir da situação do Cajueiro. Os quatro eixos são constituídos de seis capítulos, no qual faço, separadamente, uma apresentação e discussão dos dados com a ajuda do aporte teórico, o que me permitiu realizar as ligações entre fluxos de investimentos no Complexo Portuário com a expansão das atividades no setor minero-metalúrgico e do agronegócio.

No primeiro eixo temático, de forma breve, analiso o cenário da discussão acerca do conceito de território, pois é, nessa ferramenta teórica que encontramos a base para entender as mobilizações e as ações coletivas empreendidas pelas comunidades afetadas por grandes empreendimentos ligados à expansão da logística portuária. No meu ponto de vista uma das componentes dos conflitos ambientais é a violação dos territórios das populações historicamente estabelecidas nas faixas fundiárias, não só faixa de terras, mas também grandes extensões de mar que compõe o espaço de obtenção de recursos pesqueiros de milhares de pessoas. Enfim, o processo de privatização dos recursos naturais a favor de uma parcela mínima de homens de negócios interessados em lucrar à custa da expropriação de terceiros.

O segundo eixo, promove a exposição de motivos dos planejadores para implantar um novo porto com capacidade de realizar a movimentação mista no Terminal Portuário. A demanda pelo modal de cabotagem está ancorada à dinâmica da expansão do capital que enxergou nas condições geográficas da Baía de São Marcos a possibilidade de gerar lucros e expandir sua rede de negócios com empresas locais e com possíveis parceiros que estão sob a área de influência do Complexo Portuário de São Luís.

No eixo seguinte, me detenho na reflexão sobre o processo de reestruturação produtiva iniciada no Brasil, no final dos anos de 1980, que intensificou os vínculos do Estado brasileiro com os interesses do capital internacional, que no momento avançava com mais impulso sobre os espaços de exploração mineral. Nesse contexto, o Programa Grande Carajás (PGC) constituiu um passo significativo para dar largada inicial para a exploração da chamada Amazônia Oriental. Note-se que, a própria instalação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), hoje Vale, atendeu aos interesses de uma logística versátil, inteligente e decisiva para o Mercado Internacional, uma vez que, a maior parte da produção tem como destino a exportação.

Nesse particular, ao estado do Maranhão, a quem coube o papel de “corredor de exportação” no atual processo de “divisão internacional do trabalho de expropriação dos recursos territoriais”, restam somente os problemas oriundos da exploração voraz dos

territórios recortados pela Estrada de Ferro Carajás e seus complementos, o Porto de Itaquí e o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM).

Por fim, no quarto eixo, apresento a análise das ações coletivas e dos repertórios acionados no momento da luta. O conceito de Ação Coletiva, acompanhado de outras ferramentas de análises fornecidas pela obra: *From Mobilization to Revolution*, de Charles Tilly (1978), foi de fundamental importância para entender o conteúdo das associações, reuniões, planejamentos e por fim a ação propriamente dita. Paralelamente a isso, busco sempre achar os condicionantes na contrapartida da WPR, Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Maranhão (SEMA) e Secretaria Estadual de Desenvolvimento Indústria e Comércio do Maranhão (SEDINC)² que juntas protagonizaram “cenas” que visavam fornecer as garantias do processo de implantação do Terminal.

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

Há exatos 30 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”. O relato é da Revista Ferroviária, de 09 de Fevereiro de 2015, (REVISTA FERROVIÁRIA, 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.

Imagem 1: Trabalhadores da Estrada de Ferro Carajás pousam para fotógrafo após o assentamento do último trilho.



Fonte: Revista Ferroviária, Ed. Fevereiro de 2015.

² No governo atual, o de Flávio Dino, a SEDINC passou-se a chamar de SEINC (Secretaria de Indústria e Comércio), está sob o comando do Secretário Simplício Araújo.

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 em andamento, garantindo, uma vez mais, o papel de corredor de exportação ao estado do Maranhão³. 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.

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 PGC. 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 informa o seguinte quadro:

O nível de desemprego no Maranhão, é bastante elevado, de uma população estimada pelo 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 30 anos, os trilhos não cessam de encontrar o caminho em direção aos mercados externos, emergentes, consumidores até nervosos, seja lá a denominação que se quer dar a um ente inanimado. Mas os caminhos dos trilhos, ou melhor, da expansão e do desenvolvimento econômico, antes de chegar até aos portos da capital São Luís, desconsideram, cortam e literalmente passam por cima de milhares de famílias instaladas ao longo da vultosa infraestrutura.

O Relatório Mineração e Violações de Direitos: o Projeto Ferro Carajás S11D da Vale S.A (DHESCA, 2013), confeccionado pela missão da Plataforma Direitos Humano, Econômico, Social, Cultural e Ambiental (DHESCA), que esteve nos estados do Maranhão e do Pará entre os dias 17 e 28 de Março de 2013, revelou o tamanho das consequências da expansão dos trilhos e da plataforma marítima da mineradora em territórios maranhense e paraense.

³ 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 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 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 (DHESCA, 2013).

O Relatório da Plataforma DHESCA (FAUSTINO; FURTADO, 2013), pôs a nu as nuances da expansão logística nos estados cortados pela Estrada de Ferro Carajás. A “a pretensão de abertura” da mina S11D, em Canaã dos Carajás, que fornecerá 90 milhões de toneladas métricas de minério de ferro por ano, constitui o argumento principal da mineradora para a duplicação da Ferrovia.

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

1.1.2 Quanto mais grãos, melhor!

Todos os caminhos levam à Itaqui, assim podemos dizer se cruzarmos os ramais que interligam EFC à Transnordestina. É disto que resulta, também, a expansão do Complexo Portuário de São Luís, 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 de localização, mas todos que estão sob a área de influência do porto.

Completando esse quadro, a Ferrovia Norte-Sul (FNSul) estará inaugurado nos próximos dias os 855 km entre as cidades de Anápolis (GO) e Palmas (TO) (REVISTA FERROVIÁRIA, 2015). Sobre isso, importante é que os dois estados fazem parte da área de influência do Porto da capital maranhense e vêm produzindo nos últimos anos quantidades consideráveis de grãos que escoam para o mercado externo por via marítima.

Disso resolve 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).

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 nos mês de julho de 2014 dar início à construção de um porto na Praia do Parnauçu⁴.

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) e reproduziria as velhas diferenças sociais que grassam historicamente no Maranhão.

A discussão empreendida até o momento leva a algumas questões orientadoras. 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.

⁴ A Praia do Parnauçu está localizada no Cajueiro.

1. Como a expansão da logística tem afetados as áreas próximas ao Complexo Portuário de São Luís?
2. De que forma os conflitos ambientais na zona rural II de São Luís vem se desenhando?
3. Quais os principais agentes causadores desses conflitos?
4. Quais os repertórios e as alianças acionadas no momento do conflito?
5. De que forma resistiram às investidas de agentes econômicos externos?

O objetivo geral do trabalho é analisar as relações entre o incremento da logística no Complexo Portuário de São Luís e o avanço da mineração e do agronegócio na região de influência do PGC.

1.2 Aspectos metodológicos

Foram muitos os caminhos percorridos no momento de investigação e elaboração dessa pesquisa, mas meu ingresso no Núcleo de Educação Ambiental do Grupo de Estudos: Desenvolvimento Modernidade e Meio Ambiente (NEA-GEDMMA) ainda no ano de 2012, foi essencial para estabelecer os primeiros contatos com a Zona Rural II de São Luís. Discorrer sobre a experiência de participação das atividades do curso, traz a necessidade de refletirmos sobre as condições que hoje se encontram as comunidades que fazem parte da área pretendida para a RESEX de Tauá-Mirim.

Pensando nisso foi que apareceram as primeiras inquietações acerca da situação das comunidades, percebendo ainda a forma na qual os problemas eram expostos nas reuniões do GEDMMA. Por isso mesmo, a necessidade de estar sempre alerta para o aprendizado que o convívio no grupo de estudos me proporcionou à medida que iria acompanhando as discussões acerca dos conflitos ambientais que se delineavam no estado do Maranhão.

A pesquisa bibliográfica foi fundamental no processo de investigação, na qual priorizei autores cujas ideias possibilitaram uma compreensão mais abrangente do tema, ao passo em que analisavam as categorias definidas como referências para a delimitação do objeto desta pesquisa. Para pensar a questão territorial adotei autores das mais diferentes áreas do saber passando pela Antropologia, a Geografia e a Sociologia.

Quanto à pesquisa de campo refere-se principalmente ao acompanhamento de reuniões tanto na comunidade quanto em locais fora dela, audiências públicas, reuniões e manifestações. A pesquisa *in loco* me possibilitou conhecer de perto o dia a dia da comunidade, assim como estabelecer contato com moradores e externos engajados, além de concorrer para o entendimento melhor da dinâmica local.

O trabalho de campo, portanto, foi primordial para a construção do objeto a partir do contexto e das informações dos agentes envolvidos no conflito, priorizando-se uma análise qualitativa para a apreensão das particularidades do objeto. A oportunidade de conviver com as pessoas de frente da organização da resistência contribuiu muito para entender a forma de planejamento e ação escolhida para os diferentes momentos do conflito.

Outro expediente essencial para a pesquisa foi a parte documental que inclui a análise dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA), dos Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA) do Distrito Industrial e do Terminal Portuário de São Luís Relatórios de Produção da Vale, matérias de jornais e revistas, documentos oficiais, Relatórios de Plantio da Suzano Papel e Celulose, Medidas Provisórias, Resoluções, Convenções Internacionais, documentos jurídicos (decretos, decisões judiciais) e Projetos. A análise desses registros me deu a dimensão do que é a expansão do Complexo Portuário e quais são as demandas que ele atende atualmente dentro do quadro de novos e reestruturação de velhos empreendimentos.

A organização do material para a sistematização foi feita considerando esses diferentes movimentos de inserção e familiarização com o campo de pesquisa. Houve algumas dificuldades nesse itinerário por estar muito próximo das questões que estavam sendo travadas ao nível das disputas pelo território. Envolvido desde o começo na questão que se quer objetivar, acompanhei e participei diretamente no combate ao processo de expansão do capital sobre o modo de vida das comunidades historicamente estabelecidas naquela faixa de terra e de mar.

Proteladas as injustiças ambientais, como diz Acselrad (2009) naquela região, me sentir convocado de pronto a entender e ir a auxílio da comunidade já tão desgastada por sucessivos processos de ameaças, desentendimentos internos e especulação por parte de aproveitadores das condições que ali estavam estabelecidas.

Tal apresentação objetivou tratar de forma geral como a pesquisa foi construída, apresentando as questões principais que nortearam a investigação. Além de apontar os procedimentos metodológicos que tornaram possíveis responder as perguntas que se

quer compreender dentro do universo de observação e problematização. Vale dizer, que este trabalho não esgotou as possibilidades de reflexão diante do objeto e que os apontamentos, aqui apresentados, correspondem apenas a uma parcela da realidade estudada.

A percepção de tais efeitos não encerra a questão, mas aumenta a necessidade de identificar elementos responsáveis pela configuração dessa realidade do incremento da máquina capitalista de expropriação.

2.0 ESCOPO TEÓRICO

Esse capítulo apresentará os principais referenciais teóricos que estruturam e auxiliam na investigação socioantropológica proposta por essa dissertação. 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.

2.1. Emergência da Noção de Território

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 à 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 e 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.

Nesse caso, fez-se necessário conceber a noção de território multifacetada pelas mais diferentes formas de interpretação, derivada 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, 2004, p.34). Além de, demonstrar 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 o 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 pela 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 transcrita 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.

⁵ As políticas neoliberais de primeira geração, que compreende 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: 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, jun/2003).

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, dita, necessária para o crescimento nacional, o que tem ocasionado sucessivos choques entre lógicas diferenciadas de apropriação dos recursos. Com efeito, a trivialidade do desenvolvimento 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.

Na Antropologia, 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 anos.⁶

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

As elaborações teóricas tecidas anteriormente permitem constatar que o conceito de território abrange a perspectiva geográfica da porção espacial; a dimensão social 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 emaranhado entre os determinantes físicos, ao sabor da Geografia, e as dimensões socioantropológicas, delineada pelas ciências sociais e humanas o que reflete 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 as disposições (REIS, 2002; RAFFESTIN, 1993).

2.1.2. 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 suprimam 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 na discursiva 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).

2.1.3. Reconhecendo a existência do conflito

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 MP 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 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 está 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.

A instalação da estrutura de escoamento, denominada de Terminal Portuário de São Luís (TPSL), composta por terminais e portaineres estava prevista para 2014 e o início das operações a partir de 2017. De caráter criptogênico, o empreendimento portuário causou certa 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 preservadas, a exemplo do Cajueiro, situado na Zona Rural II 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, a constante movimentação de máquinas pesadas e a coação de representantes da empresa WPR fez com que o líder comunitário, Clóves Amorim, acionasse o Grupo 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 atores 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, buscando os variados recursos detidos pelos atores 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 de Tauá-Mirim, uma vez que a região denominada de Parnauçu encontra-se dentro da área pretendida para a

RESEX⁷. Nesse caso, a afirmação de instrumentos de intervenção, a 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 de 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

⁷ A área destinada a Reserva Extrativista, em torno de 16.663,55 hectares com perímetro aproximado de 71,21 km (IBAMA, 2006), 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, Portinho, Embaubal, Jacamim, Amapá e Tauá-Mirim. Vale ressaltar que em somente 2007, durante a confecção do segundo laudo Socioeconômico e Biológico os cinco últimos localizados na Ilha de Tauá-Mirim foram inclusos. Além disso, em 2012 durante uma reunião envolvendo SEDINC, ICMBio e comunidades uma nova proposta de limites para a RESEX foi apresentada, a saber: 1) a exclusão da comunidade do Cajueiro; 2) inclusão de uma área de manguezal, ao sul; 3) e a exclusão de áreas de portos da ALUMAR e do Itaqui, bem como de extração mineral para a construção civil na região do Porto Grande (Ver anexo 10).

intercâmbio de estratégias e por uma distribuição desigual de déficits ambientais. Estão em jogo ainda as formas de apresentação e representação política e como as mesmas 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.

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

Segundo o Relatório Socioantropológico, RESEX de Tauá-Mirim: Cajueiro e outras comunidades tradicionais na luta por justiça e direitos territoriais, Zona Rural II, São Luís-MA-Brasil (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 apresentasse o projeto de “uma usina siderúrgica integrada, com capacidade de 3 milhões de toneladas ao ano (MENDONÇA, 2006).

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, pode-se dizer que as dimensões apontadas são convergentes como o processo de territorialização do capitalismo, iniciada há exatos 50 anos.

3. A CAPITAL SÃO LUÍS COMO ESPAÇO PRIVILEGIADO PARA E EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA: alterações na dinâmica territorial da zona rural II

O ressurgimento do debate socioambiental na Amazônia remete aos chamados Grandes Projetos de Desenvolvimento (HÉBETE, 2004) implantados no decorrer da década de 1970. De forma direta, tomamos como referência o Programa Grande Carajás (PGC).

O Programa Grande Carajás surgiu, institucionalizado pelo Presidente da República, João Figueiredo, através do Decreto Lei 1813, de 24 de Novembro de 1980 (SANT’ANA JÚNIOR, 2013), como articulador das ações múltiplas dos grandes

projetos. O PGC⁸ analisou e acompanhou os projetos nas áreas de Carajás, bem como concedeu incentivos fiscais. Nesse contexto, As grandiosas jazidas minerais localizadas na Amazônia Oriental, mais especificamente, na Serra de Carajás, tornaram-se indispensáveis para a atual fase de expansão do grande capital.

A partir da descoberta das minas de Carajás, iniciou-se a reconfiguração territorial e econômica na Amazônia Oriental e a estruturação de vários projetos que vieram a reboque do Programa Grande Carajás. Pode-se considerar como antecedente desse Projeto, a criação da Amazônia Mineração (AMZA)⁹, em 1970, como parte dos esforços do Governo Federal em resgatar sua participação na exploração do subsolo brasileiro.

Destaca-se, ainda, a atuação da United States Steel que realizou pesquisas para detectar minérios valiosos na Serra de Carajás, fato que despertou preocupação em relação aos direitos sobre o subsolo do país. Portanto, foi exigida a participação da CVRD, então estatal, nos negócios de exploração das jazidas de minério de ferro.

No contexto local, a chegada da AMZA implicou a desapropriação de parte da área Itaquí Bacanga¹⁰, que seria destinada às instalações do empreendimento para escoar a produção para o mercado externo. A partir de então, a aliança entre o Estado e o capital internacional passava a predominar:

Apenas para a implantação do Projeto de Ferro Carajás (considerado o pilar do Programa Grande Carajás), ou seja, a construção da moderna estrutura ferroviária e porto, a previsão foi da ordem de US\$ 1, 500 milhões a serem negociados com o Banco Mundial, Comunidade Econômica Europeia, Japão e Alemanha Ocidental. Ao Estado brasileiro coube, inclusive, o ônus de assumir todos os riscos de financiamentos junto às fontes financiadoras (BARBOSA, 2003a, p.93).

O Projeto tinha por meta a produção de 35 milhões de toneladas anuais durante o ano de 1988. Com 5.290 empregos diretos criados na sua terceira fase, previa a geração

⁸ O Programa Grande Carajás (PGC) foi um desdobramento do Projeto Ferro Carajás, da então estatal CVRD que visava, principalmente, garantir as condições infraestruturais para exploração e transporte das gigantescas jazidas de minério de ferro do sudeste do Pará (SANT'ANNA JUNIOR, 2014, p. 01).

⁹ A AMZA é uma subsidiária da CVRD, instalou-se em São Luís desde 1974.

¹⁰ Para a instalação da fábrica da ALCOA, em São Luís, foram destruídos 17 povoados e efetuadas quase 20.000 ações de despejos, com irrisórias indenizações e farta truculência da polícia militar e jagunços fortemente armados. As famílias, compostas em sua totalidade por pescadores e pequenos agricultores, perderam suas moradias e suas atividades tradicionais. A remoção para outra localidade sem qualquer infraestrutura contou com a ativa participação de técnicos da CDI (assistentes sociais e advogados). A pressão psicológica foi eficiente coadjuvante desse aparelho, formal e informalmente, mas repressivo (BARBOSA, 2006, p. 106).

de divisas da ordem de U\$ 700 milhões anuais. O Projeto Ferro Carajás possui três segmentos, a saber: a exploração da mina de Carajás, a Ferrovia Ferro Carajás e o Porto da Ponta da Madeira. No seu bojo, a construção da EFC ligando a Serra de Carajás, no Pará, ao Complexo Portuário de São Luís, foi iniciada em 1979. Com 892 km de extensão, teve suas atividades iniciadas em 1985 (ALVES, 2014).

Para que o empreendimento obtivesse êxito na sua logística de transporte, o Estado assumiu o seu papel de mediador na condução de interesses privados e na criação da infraestrutura necessária para seu funcionamento. Além disso, o que estava prescrito no Decreto Lei 1.813, de novembro de 1980, garantiria o regime especial de incentivos aos empreendimentos integrantes do PGC. Dentre eles: os próprios serviços de infraestrutura, cuja prioridade era para o projeto da Ferrovia Serra de Carajás – São Luís; instalação ou ampliação do sistema portuário e de outros investimentos necessários para criação do corredor de exportação de Carajás; projetos para a infraestrutura de transportes e o aproveitamento hidrelétrico das bacias hidrográficas (BRASIL, 1980).

Segundo o Relatório Carajás: necessidade de mão-de-obra em área de influência do Programa Grande Carajás-Maranhão (1990), a implantação global desses projetos deverá aproveitar cinco zonas industriais: Barcarena, Marabá, Serra dos Carajás, São Luís, Açailândia e Imperatriz. No Estado do Maranhão, à época destacou-se o Consórcio ALUMAR da Alcoa, Rio Tinto Alcan e BHP Billiton; e o Projeto Ferro Carajás, sob a administração da então Companhia Vale do Rio Doce.

Além dos projetos citados, foram aprovados 21 projetos pela Secretaria Executiva do PGC/MA, até dezembro de 1986. No que concerne ao tipo de atividade a ser desenvolvida, verifica-se a predominância dos projetos siderúrgicos de ferro gusa (6), pecuários (4), produtos alimentícios (3), aproveitamento do babaçu (3), seguido pelos de cimento, manganês, pesquisa e lavra de ouro, porto e carvão vegetal, cada um deles com um projeto.

No limiar de todo esse alvoroço desenvolvimentista, militar e expansionista, vale destacar alguns dos projetos alavancados com a participação ativa do capital internacional. Como informa o quadro, a seguir:

Quadro 1: Grandes Projetos Produtivos na Amazônia Oriental

Projeto	Data de inauguração	Acionistas (%)	Produto	Principais mercados	Número de empregos criados	Investimentos (milhões de dólares)
Carajás	1985	CVRD 100	Ferro e Mangangês	Japão RFA Doméstico	7.000	3.616
Trombetas	1979	CVRD 46 Votorantin 10 Alcan 24 Billington 10	Bauxita	Canadá EUA Venezuela	1.600	500.000
Albrás	1985	CVRD 51 NAAC (Nippon Amazônia Aluminum) 49	Alumínio	Valesul	3.032	2.500
Alunorte	1995	CVRD 60 Billington 40	Alumina	Albrás Valesul	854	571.000
Alumar	1984	Alcoa 60 Billington 40	Alumina e Alumínio	Valesul Alcan EUA Doméstico	2.000	1.500

Fonte Carajás *apud* Moraes, 2007, p.108.

Sem a pretensão de esgotar a complexidade da implantação do PGC, no estado. Em 1980, o Consórcio de Alumínio do Maranhão (ALUMAR)¹¹, formado pelas empresas Alcoa, BHP Billiton e Rio Tinto Alcan, representou um investimento de 1.5 bilhão de dólares e tinha por objetivo a produção de 500.000 t/ano de alumina e 235.000 t/ano de alumínio, calcula-se que a Alumar criou 2.440 empregos diretos e 2.000 empregos indiretos, de acordo com informações extraídas do escritório regional do PGC – São Luís.

¹¹ A reestruturação da indústria do alumínio, durante a segunda metade da década de 1970, permitiu à ALCOA alcançar terras brasileiras ainda em 1965, quando se instalou em Poços de Caldas, Minas Gerais, sob a designação de Companhia Mineira de Alumínio (ALCOMINAS). A região Amazônica Oriental recebeu durante os anos 1970 e 1980 projetos de produção e exportação de ferro e alumínio, aproveitando o potencial das minas do Rio Trombetas e da hidroelétrica de Tucuruí que, em 1980, também possibilitaria a instalação da Albrás, Alunorte e ALUMAR (BARBOSA, 2006).

Segundo Alves (2014), a Alcoa chegou ao Maranhão como o nome de Alcominas (Companhia Mineira de Alumínio), uma subsidiária da Alcoa Alumínio S.A (Aluminum Company of America). Em 1981, mediante o Consórcio Billiton Metais, a empresa mudou seu nome para ALUMAR – Alumínio do Maranhão (CÁRITAS BRASILEIRAS, 1983).

Para a instalação da fábrica foi concedida inicialmente uma área de 3.500 ha por meio de um acordo entre a empresa e o governo estadual. Posteriormente, a empresa requereu do governo estadual, o aumento de 10.000 ha, o que correspondia, a 12% do território da Ilha do Maranhão e a 50% do Distrito Industrial de São Luís – DISAL.

Além disso, o empreendimento encontrou as condições favoráveis para a instalação dos complexos industriais minero-metalúrgicos: abundância de matéria prima básica (proximidade com minas de bauxita), políticas governamentais vantajosas e oferta de mão de obra barata, somada a uma infraestrutura pronta de ferrovia e portos¹² necessária para escoamento da produção.

Destaca-se que a instalação da fábrica da ALCOA deslocou milhares de famílias na zona rural, em detrimento do desenvolvimento regional. Durante os trabalhos de terraplanagem e desocupação da área pretendida pela refinaria surgiram vários protestos contra os “impactos ambientais” e, em Julho de 1980, num ato simbólico, como uma forma de resposta a essas manifestações, a empresa plantou uma muda de pau d’arco amarelo, às margens da BR 135, na área do Distrito Industrial de São Luís – DISAL¹³, marcando o início da construção da obra (CÁRITAS BRASILEIRA, 1983).

O governo do Estado do Maranhão contribuiu decisivamente para o fortalecimento do Consórcio. Os acordos assinados com a Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão (CAEMA) garantiram 50% de redução na tarifa de água para o processo produtivo. Além disso, concedeu o adiantamento de uma grande soma em dinheiro para a compra de equipamentos para o Projeto Italuís¹⁴.

¹² As condições geográficas do Estado do Maranhão e as particularidades do complexo Portuário constituíram fatores importantes para a implantação fábrica da ALCOA em São Luís.

¹³ O Distrito Industrial de São Luís – DISAL, foi criado por meio do Decreto N° 7.632 de 23 de Maio de 1980, sendo que o Decreto N° 7.646 de 06 de Junho de 1980, o declarou como utilidade pública, para fins de desapropriação total ou parcial os bens que especificam, situados no município de São Luís, necessários à implantação de Parte do DISAL, propondo um perímetro 59.974 metros, o que incluía uma área de 13.120 hectares. Em 2002, o Decreto Estadual N° 18.842 reformulou o Distrito que passou a ocupar uma área de 17.776 hectares dentro de um perímetro de 70.705 metros. No entanto, o Decreto Estadual N° 20.727, de 2004 reformula novamente o DISAL, o qual passa a ocupar uma área de 18.861 hectares dentro de um perímetro de 83.053 metros (MRS, 2014a).

¹⁴ O Projeto Italuís foi construído, em 1983, para garantir o abastecimento de água no interior da Ilha de São Luís, exatamente onde está instalada a fábrica da ALCOA. Distante cerca de 60 km da capital, o

Como se pode perceber, a descoberta das grandes jazidas na Amazônia Oriental tornou-se imprescindível para a atual fase de expansão do grande capital, o que gerou disputas entre grandes grupos empresariais, atuantes nessa área. Como destaca Lima (2005, p.2),

[...] desigualdade na localização de minérios pelo mundo tem provocado, ao longo do tempo, disputas por territórios onde existem estas ocorrências minerais. Foram constituídos monopólios e oligopólios em várias partes do mundo em relação aos tipos de minério, tanto na exploração, quanto na distribuição e determinação de preços no mercado mundial.

O que está em pauta é um jogo de mão dupla, cujos países não possuidores de minério tornam-se dependentes e ficam à mercê das grandes empresas exploradoras. No entanto, a dependência pode ocorrer por parte do país detentor que não possui tecnologia suficiente para explorar o solo. Nesse sentido, o capital e as ferramentas tecnológicas são investimentos exógenos e, é o que determina a dependência.

Soma-se a isso que os principais projetos já implantados – Ferro Carajás e Consórcio Alumar -, na medida em que empregam tecnologias avançadas não amenizaram a questão do desemprego; pelo contrário, ao atraírem fortemente o homem do campo em busca de meios de sobrevivência, e ao desapropriarem milhares de famílias, contribuíram para agravar muito mais os problemas urbanos.

3.1. A implementação do Terminal Portuário de São Luís nos caminhos do desenvolvimento econômico

Após três décadas de expansão do Complexo Portuário de São Luís, o contexto atual é de crescimento mundial da logística aquaviária e a inserção da economia brasileira no processo de transnacionalização dos mercados de mineração (COELHO et al, 2010). Por outro lado, entretanto, há que considerar que, para a concretização da expansão dos mercados, haveria a expropriação de territórios e alterações no modo de vida das populações localmente atingidas. Em contrapartida, tais agentes tem se mobilizado em vários sentidos, a saber: na perspectiva de melhorias da infraestrutura dos povoados, ou comunidades, com objetivo de conseguir serviços básicos como

sistema Italuís, localizado em Bacabeira, capta água do Rio Itapecuru, situado no continente, e a trata em sua estação de tratamento, distante cerca de 7,5 km do local de captação. Abrangendo uma área de 52.972,1 km², a bacia hidrográfica do Itapecuru corresponde a 16% das terras do Maranhão (VERBINNEN, 2014).

asfaltamento, água tratada, energia elétrica, mas acima de tudo, as mobilizações de um modo geral buscam a permanência nos territórios.

Para dar conta disso o livro: *Anthropologie et développement: essai em sócio-anthropologie du changement social*, de Olivier de Sardan (1995, p. 227) fornece o conceito de *arène* como instrumento de interpretação da problemática que se quer analisar. Para o autor, *arène* auxilia na análise das disputas entre grupos, movidos por interesses mais ou menos compatíveis. Contudo, por um lado devemos considerar o poder como uma dimensão fundamental e incontornável de qualquer relação social. Por outro, é pertinente considerar a distribuição desigual do gradiente de poder e autonomia em um dos extremos.

Ao longo desse capítulo descreverei os atores sociais relevantes que, por assim dizer, compõem a Arena de disputa em torno da proposta da instalação do Terminal Portuário de São Luís. Pode-se dizer que nesta experiência de conflito há múltiplas lógicas em rota de “colisão” destacadas pelas diferentes formas de uso social dos territórios e dos recursos encerrados neles, no entanto a título de análise desta dissertação, destaco duas lógicas de confronto como sendo as mais expressivas. De um lado, a luta por parte do povoado Cajueiro que historicamente tem sido alvo de grandes empreendimentos industriais. Por outro, as investidas contínuas por parte das empresas WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA e Suzano Papel e Celulose, aliadas ao Estado, para converter áreas rurais em áreas industriais para possibilitar, legalmente, a expansão do Distrito Industrial de São Luís – DISAL.

Relevante também é o papel do Ministério Público do Estado do Maranhão, no que diz respeito à 38ª Promotoria de Justiça da Capital Especializada em Conflitos Agrários (PJESP). Exemplo disso é a notificação N° 01/2014 38° PJESP com referência ao Procedimento Preparatório N° 04/2014¹⁵ - Vila Cajueiro que versa sobre a proibição de qualquer ato de construção. Nessas circunstâncias, a situação do povoado começa a ganhar relevância com a convocação de uma reunião no dia 30 de julho de 2014, realizada na residência da Presidente do Clube de Mães daquela localidade. Naquela oportunidade, participaram atores sociais ligados aos sindicatos de pesca no Maranhão, pesquisadores da Universidade Federal do Maranhão, advogados, moradores de comunidades vizinhas e alguns moradores do Cajueiro.

¹⁵ Ver anexo 04.

A composição da *Arena* que se constituiu em torno do Terminal Portuário de São Luís, é aqui compreendida, na perspectiva da “ambientalização” dos conflitos sociais como processo histórico (LOPES, 2004), ou de outro modo, através das distintas práticas de apropriação técnica, social e cultural do mundo material e que a base cognitiva dos discursos e as ações dos sujeitos neles envolvidos configura-se de acordo com as suas visões do espaço (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2010). Pode-se dizer que essa é a razão pela qual os indivíduos se mobilizam de acordo com as suas afiliações políticas coletivas e seus modos de relacionamento com o ambiente.

A configuração da *Arena* em torno do empreendimento portuário, se constitui de uma complexa, intrincada e diversificada rede de atores políticos locais e extras locais e de interações políticas e econômicas locais e internacionais.

A inserção ou reinserção de agentes econômicos na dinâmica territorial da Zona Rural II de São Luís encontrou justificativa no processo de expansão capitalista mundial, particularmente no que diz respeito ao ramo de logística integrada (rodovias, estradas de ferros e portos). Nesse contexto, de “atualização da exploração”, surgiram novas estruturas de mobilização que inovaram as ações coletivas, mas foi de experiências passadas que brotou em grande parte a força dos expedientes de contestação do Terminal Portuário de São Luís.

3.2. Atores econômicos na disputa territorial para construção do terminal portuário de São Luís: contexto e descrição do projeto

A publicação da matéria *A Dinâmica da Expansão: petroquímica, energia e logística lideram investimentos de 120 bilhões* (2012), na Revista Valor Econômico Estados, apresenta o estado do Maranhão como local de oportunidades e investimentos em novas plantas industriais pela privilegiada posição geográfica e pela profundidade das águas da Baía de São Marcos, localização do Porto do Itaqui.

Nesse ínterim, foi relevante o papel da imprensa como ator social no processo de propaganda do desenvolvimento econômico do estado do Maranhão. 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 Complexo Portuário de São Luís. Exemplo disso está nas posições assumidas diretamente pelo “Jornal O Estado do

Maranhão” (EM), de propriedade da família Sarney. Em 27 de novembro de 2012, ocorreu em São Luís o Seminário *Maranhão: oportunidade de investimento*, promovido pelo jornal Valor Econômico em parceria com o Governo do Estado do Maranhão, Vale, Porto do Itaqui e MPX, no Hotel Luzeiros. Na oportunidade, foram destacados alguns dos investimentos recentes na indústria, em especial, para as obras do Píer IV do Porto da Ponta da Madeira, Berço 100 e Terminal de Grãos – TEGRAM, do Porto do Itaqui e para a Termelétrica Porto do Itaqui, na época de propriedade da MPX.

Sobre a cobertura do Seminário *Maranhão: oportunidade de investimento*. O “Jornal O Estado do Maranhão” enfatiza o crescimento da economia do estado,

Com mais de R\$ 120 bilhões em investimentos públicos e privados e perspectiva de gerar cerca de 250 mil empregos diretos e indiretos até 2015, o Maranhão é um dos estados que mais cresce no Brasil e que tem **atraído** grandes empreendimentos nacionais e estrangeiros. Esse cenário altamente positivo para a economia local foi apresentado no Seminário “Maranhão: oportunidade de investimento”, realizado ontem, no Hotel Luzeiros [...] (JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, 2012).

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 Distrito Industrial de São Luís – DISAL, ou seja, uma propaganda do que estaria por vir nos anos seguintes após o referido seminário na capital maranhense. 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 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 miséria “supridos” pelos longos anos de expropriação de terras nas comunidades da Zona Rural de São Luís.

Os investimentos privados e públicos, estimados em 120 bilhões até o ano de 2014, não resolverão os problemas das comunidades atingidas por ambiciosos

empreendimentos industriais que avançam sobre os territórios. Dessa forma, o estado padece das mais viciosas formas de avanço das forças produtivas. Segundo o Secretário de Desenvolvimento, Indústria e Comércio do Maranhão, Maurício Macedo¹⁶ “somos um estado estratégico do ponto de vista regional [...] temos ainda o Porto de Itaqui, um dos mais importantes do Brasil, que pode [poderá] se tornar um grande *hub*¹⁷ portuário, em função da sua proximidade com o canal do Panamá e com os mercados europeu e asiático” (VALOR ECONÔMICO, 2012). Em termos de posição geográfica, o Maranhão ocupa uma posição privilegiada para navegação. Em contrapartida a opinião do Secretário é sectária da economia capitalista que 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 LTDA¹⁸, supostamente contratada pela Suzano Papel e Celulose¹⁹, que pretende instalar um empreendimento portuário composto por 1 Terminal 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, 2014b). Em termos de extensão, a projeção para área de uso era 200 hectares (ha) em terra, além de 137, 95 hectares (ha) que corresponde 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:

¹⁶ Maurício Macedo é engenheiro químico e foi gerente de sustentabilidade e assuntos institucionais da ALCOA, em Juriti – PA entre os anos de 2005 a 2009. Além disso, também exerceu o cargo de Secretário de Desenvolvimento Indústria e Comércio, no governo de Roseana Sarney entre aos anos de 2009 a 2014.

¹⁷ O termo *hub* é utilizado na logística para designar o chamado porto concentrador que atua de forma conexa com subportos, concentra cargas oriundas de sua hinterlândia e de outros mercados para posteriormente redistribuí-las aos destinos finais.

¹⁸ Empresa do Grupo W Torre que é um conglomerado empresarial fundado em 1981, cujo presidente é José Hagge Pereira.

¹⁹ Vale ressaltar que a Suzano fez um acordo com a mineradora Vale, que irá fornecer 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 garantido com a mineradora que fica responsável, de 2014 até 2043, pelo transporte de celulose 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 para utilidade pública para fins de desapropriação total, em favor, da Suzano Papel e Celulose (Ver anexo 01). Além disso, a visibilidade do Complexo Portuário de São Luís e a infraestrutura de transporte ferroviária 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.

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).

No caso estudado, tais investimentos com vultosas notas capitais já revelaria o que estaria por vir com todo o processo de expansão logística ferroviária, portuária e rodoviária 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 1, podemos visualizar o planejamento da empresa para área pretendida para o porto da empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais LTDA.

Tabela 1: Quantitativo em hectares da área prevista para o Terminal Portuário de São Luís

Instalações	Área (ha)	Área (m ²)
Administração	4,43	44.300,93
Terminal de Exportação de Grãos e Farelo de Soja	25,20	252.000
Terminal de Carga Geral e Contêineres	20,95	20.950
Terminal de Importação de Fertilizantes	4,4	44.000
Terminais de Granéis Líquidos	20,9	20.900
Instalações Futuras	89,12	891.199,07
Total		

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. O Terminal de Carga Geral e Contêineres seriam implantados em três fases distintas com os seguintes valores: fase 1: 35.000

TEU's/ano²⁰; Fase 2: 120.000 TEU's/ano; Fase 3: 240.000 TEU's/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 Terminal de Grãos do Maranhão – TEGRAM é de 500.000 t/ano dividida em 4 (quatro) silos de 125 mil toneladas. (PORTOS S/A, 2014)²¹. Enquanto a produção do Terminal de Grãos e Farelos, do Terminal Portuário de São Luís projeta 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 supera o Terminal de Grãos do Porto do Itaqui – TEGRAM em número de t/ano. Em termos interpretativos, isso significa a maior capacidade de investimento do setor privado que visa 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 afirma 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 – DISAL²². 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.

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

²¹ Ver anexo 05.

²² No entanto, as omissões apontadas pelos participantes das audiências públicas levou à abertura do inquérito civil n° 206/2014 na 1ª Promotoria de Justiça do Meio Ambiente, de São Luís para apurar as denúncias (Ver anexo06).

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, 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”.

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 (TCU, 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 por parte do governo do estado, por meio da Secretaria de Meio Ambiente do Maranhão (SEMA) e Secretaria de 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:

Imagem 2: Demonstrativo da viabilidade do DISAL

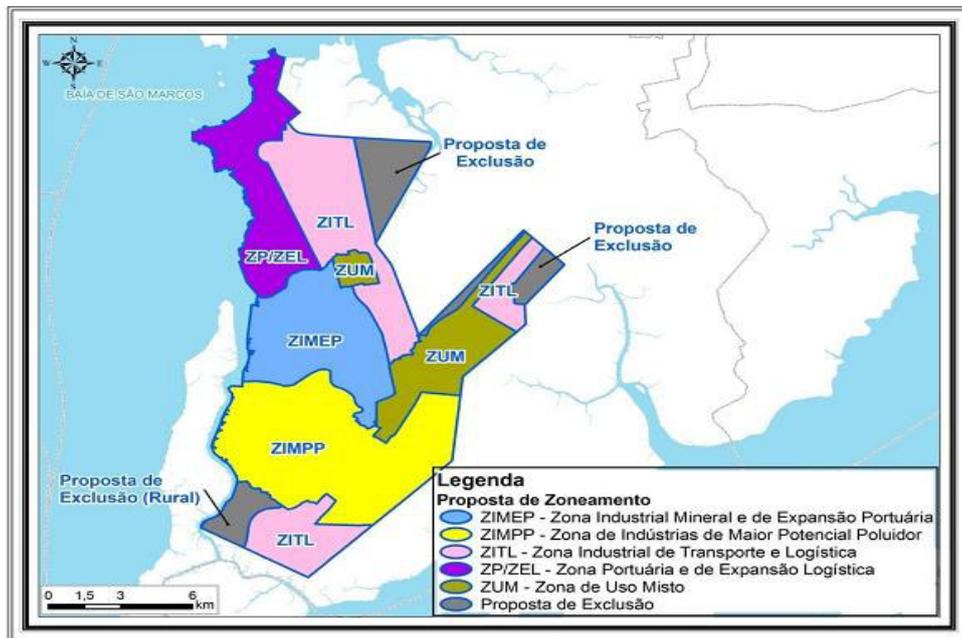
Módulo	Decreto 20.727/2004		Entendimento SEDINC	
	Área (hectares)	Uso	Área (hectares)	Infraestrutura existente/ Usos previstos
		indiretamente destinadas à siderurgia		Portanto, esta área, hoje, é totalmente dedicada a receber empreendimentos afetos a compor a retro área do Porto do Itaqui.

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 Nº32, 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 a capital maranhense pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), Ferrovia Transnordestina²³ e acesso rodoviário.

²³ A Transnordestina Logística S.A, antiga Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), obteve a concessão da malha Nordeste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1997. A empresa iniciou os serviços de transporte de carga em 1988 com o objetivo de proporcionar um novo ciclo de desenvolvimento para o Nordeste, promovendo a integração regional e contribuindo para o crescimento local. Para tanto, está modernizando sua gestão e investindo em melhorias operacionais que vão desde a reforma de vagões e locomotivas a reformas de alguns trechos de sua malha com a criação de novos eixos de desenvolvimento, a partir da ligação dos Portos de Suape (PE), Pecém (CE) e Itaqui (MA) (RFFSA, 2014).

Mapa 1- 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” não escapa aos argumentos técnicos do estudo quando se refere às “excelentes condi es do DISAL para instala es portuárias” (MRS, 2014a, p.22). De forma direta, trata-se da Zona denominada ZP/ZEL – Zona Portuária e de Expansão de Logística, esta Zona corresponde exatamente a Comunidade de Cajueiro, pertencente   Zona Rural II, segundo a Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupa o do Solo (SÃO LUIS, 1992).

As proje es do Relatório de Impacto Ambiental da MRS Estudos Ambientais LTDA desconsideram as características socioecon micas 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   no o fisiográfica   fundamental, sobretudo pelo fato de que nos distancia da no o de “vazio demográfico” com a qual operou e continua operando a “ideologia desenvolvimentista” no Brasil (ALVES, 2014, p.79). Nesse contexto, a política do Governo do Estado do Maranhão   delineada no âmbito da invisibilidade das comunidades residentes na região do Distrito, 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 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 não hesita em colocar em relevo a invisibilidade das comunidades no item *Alternativas Locacionais*. Segundo os apontamentos (MRS, 2014b), o local escolhido para a implantação do empreendimento foi selecionado com base em suas vantagens logísticas, já que o mesmo está localizado próximo ao Distrito Industrial de São Luís – 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 industrial²⁴.

À sombra de todos esses argumentos está o planejamento da WPR para a instalação de um Terminal Portuário na comunidade Cajueiro. As notícias desse suposto empreendimento foram dadas pela liderança Clóves Amorim que procurou o Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente (GEDMMA) para informar dos acontecidos na comunidade, a saber: a presença de máquinas nas ruas, especulação imobiliária, venda de casas e terrenos, impedimentos legais no que diz respeito à reparos nas residências e a presença de um grupo armado coagindo os moradores chegando até impedir o direito de ir e vir, anunciavam o conflito que se desdobraria nos meses seguintes.

3.3. A navegação de Cabotagem e a expansão da logística portuária do CPSL

A demanda pela movimentação de cargas por contêineres nos portos do Maranhão não é um dado recente na história da multimodalidade da infraestrutura de transporte marítimo. Segundo Lacerda (2004), o incremento da rede de navegação brasileira tem contribuído para o aumento da demanda por contêineres, além da expansão das exportações, a crescente eficiência dos terminais portuários. Nesse contexto de reestruturação, vale ressaltar que na década de 1990 tanto a navegação quanto os portos passaram por profundas modificações com a transferência de

²⁴ Mais adiante isso será melhor apresentado.

operações portuárias das companhias das docas estatais para operadores privados e a liberalização da navegação de longo curso²⁵.

Isso resulta de uma visão economicista dos diferentes agentes dispostos no espaço de tomada de posição institucional. Em nível de mercado e suas transformações temporais soava 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. Isso fica bem claro com o informativo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, publicado em Janeiro de 1998. O referido documento assinala a necessidade de privatização dos portos brasileiros, mas em um contexto diferente daquele que fora oferecido pelo regime de concessão privada de outrora, já que na década de 1980, a maioria das operações portuárias estava entregue em mãos de investidores privados que, de uma forma ou outra, não realizaram investimentos necessários na infraestrutura contribuindo, assim, para o entrave das atividades industriais.

A desconfiança do Mercado Internacional em relação ao Brasil na virada de década de 1990 ganhava força à medida que o país não conseguia realizar as reformas estruturais para reduzir as barreiras protecionistas aos produtos “recebidos” via terminais marítimos. A demanda por uma reforma nos modos de operacionalização de cargas no ambiente de negócio foi estipulado 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 cambiante e trôpega.

Isso quer dizer, que as primeiras definições do modelo neoliberal, sugeridas pelo Consenso de Washington²⁶, atendem às necessidades de desregulamentação dos mercados. Na esteira destes argumentos, a estratégia de reforma do aparelho de Estado foi concebida a partir de três dimensões: a primeira institucional-legal, trata da reforma do sistema jurídico e das relações de propriedade; a segunda é cultural, centrada na transição de uma cultura burocrática para uma cultura gerencial; a terceira dimensão aborda a gestão pública a partir do aperfeiçoamento da administração burocrática vigente e a introdução da administração gerencial, incluindo os aspectos de

²⁵ O termo refere-se a modalidade de navegação entre terminais de diferentes países.

²⁶ Na reunião Latin American adjustment: how much happened?, convocada pelo Institute for International Economics (IIE), em 1989 (Washington-EUA), funcionários do governo norte-americano e organismos financeiros internacionais (FMI, Banco Mundial e BID), especializados em assuntos latino-americanos, realizaram uma avaliação das reformas econômicas empreendidas nos países da região. As conclusões dessa reunião é que se daria, subsequentemente, a denominação informal de Consenso de Washington. Posteriormente Latin American Adjustment, foi publicado por John Williamson, diretor do instituto.

modernização da estrutura organizacional e dos métodos de gestão (BRASIL, nov./1995).

No setor portuário, estas reformas influenciaram diretamente na dinâmica de expansão dos terminais com um setor privado técnica e financeiramente “amadurecidos” pelas políticas de abertura econômica. Estava realizada a “segunda abertura dos portos”, mas só que agora para o capital econômico transnacional.

Com o “avanço” do transporte aquaviário de cabotagem²⁷, os contêineres transportados entre dois portos podem seguir, no porto de destino, para embarque em outro navio para portos no exterior (LACERDA, 2004). O indicativo dessa modalidade de escoamento, geralmente, atende portos com menor movimentação de cargas, baixo calado²⁸ ou outras limitações que dificultam a atracação de navios maiores. No caso, do nosso estudo, direcionado para o Complexo Portuário de São Luís, tais informações forneceu pistas para uma dinâmica de expansão, talvez, mais hedionda do que testemunhamos no campo de pesquisa.

Nesse sentido, se faz a seguinte pergunta: Qual a demanda, atual, para um Terminal de Contêineres – TECON em um Complexo Portuário de calado de 27 m de profundidade, já que a necessidade da utilização de tal compartimento de cargas atende a portos com limitações físicas?

Mais adiante, meu propósito é demonstrar que a dinâmica de expansão da rede portuária da capital maranhense foi apresentada anos atrás por meio da mídia televisionada e impressa. A conexão de obras no Canal do Panamá e o incremento do modal no que tange: a rodovias, ferrovias, esteiras de escoamento, portos e aeroportos não estão isoladas das políticas econômicas adotadas recentemente, pelo Governo Federal associado à iniciativa privada.

Dentro desse extenso panorama da reestruturação político-econômica, corporizada nas mais diversas frentes de expansão, recorro à Sociologia dos “Conflitos Ambientais” para analisar os desdobramentos tragos a reboque das obras nos grandes portos da Ilha do Maranhão.

²⁷ O transporte aquaviário de cabotagem é aquele realizado entre dois portos situados no território nacional.

²⁸ O termo “calado” se refere à distância entre a superfície da água, onde se encontra o navio, e a face inferior da quilha, o casco da embarcação.

3.3.1. A Baía de São Marcos e os projetos de expansão portuária

A Baía de São Marcos é a maior baía da costa Norte do Brasil, sendo delimitada a oeste pelo continente, a leste pela Ilha do Maranhão (ou São Luís) e ao sul pela foz do Rio Mearim. Segundo a Carta 411 da Capitania dos Portos do Maranhão, possui uma barra ampla, entre a Ponta Pirajuba, a oeste, e a Ponta do Araçagi, a leste; vai se afunilando para o sul, até a foz do Rio Mearim; apresenta canais com grandes profundidades; suas margens são baixas, com algumas pequenas elevações na Ilha do Maranhão, é desaguadouro de inúmeros rios (FOLHETO n° 02).

Tais características dessa porção do litoral maranhense ganharam destaque ao nível nacional e internacional no ano de 2012 na 18ª Intermodal South America (ISA), realizada em São Paulo durante os dias 10 a 12 de abril de 2012. Fato este que foi exposto pelo programa Repórter Mirante²⁹ de 02 de junho do mesmo ano. A presença da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) funcionou como stand de vendas do Porto de Itaqui e suas características peculiares, entre elas a tão aclamada profundidade do canal.

Diante desse cenário de propaganda do desenvolvimento a partir das condições geográficas da Baía de São Marcos é que a dinâmica da expansão portuária foi se instalando e trazendo em seu bojo a ação de planejadores que avança para além do DISAL e acaba por alcançar a Zona Rural de São Luís.

A Intermodal de 2012 já anunciava à época o que veio acontecer em 2014 na Zona Rural II de São Luís. O Complexo Portuário de São Luís, em especial o Porto de Itaqui, foi largamente explorado em seus números, dimensões e projeções futuras. A meta de todos os investimentos nessa área é passar de 14 milhões de toneladas em carga para 150 milhões de toneladas até 2031 e gerar mais de 90 oportunidades de projetos a partir deste planejamento. Isso quer dizer que a capacidade instalada do Complexo já não atende as demandas de um Mercado crescente de escoamento da produção. Para tanto, a saída encontrada pelos planejadores foi “justamente” expandir a hinterlândia do Complexo.

²⁹ O programa de TV Repórter Mirante vai ao ar aos sábados na emissora Mirante de Comunicação, de propriedade do grupo Sarney.

A intenção é usar a Ilha de Guarapirá³⁰ para a construção de dois berços de atracação, o 109 e o 110, que segundo o projeto exposto, terá a capacidade de receber até 02 navios graneleiros ao mesmo tempo. Em vista disso, é possível perceber que as sucessivas tentativas de alargar as dimensões do Distrito Industrial podem estar relacionadas à dinâmica de expansão da capacidade instalada do escoadouro. Os primeiros movimentos para isso já foram adotados.

Outro aspecto se refere a construção do Berço 100³¹, que constituiu o incremento recente na infraestrutura de escoamento do Complexo. Soma-se a isso, a construção de berços no sentido sul projetados para a movimentação de granéis e carga geral, um Terminal de Contêineres do Maranhão (TECON)³² que será interligado a Estrada de Ferro Carajás, o que permitirá o acesso de locomotivas ao píer. A previsão de operação deste Terminal é de 230 mil contêineres/ano. Além disso, há interesse em escoar pallets e celulose por esse mesmo terminal. Para o porto do Porto Grande³³ está projetada a utilização do mesmo como base de operação *offshore*³⁴ entre o continente e as operações de petróleo e gás, além de servir de base de serviços de manutenção.

As palavras do Presidente da Associação Comercial do Maranhão, Haroldo Cavalcante, expressam bem a demanda dos investidores do Complexo Portuário:

quando se trata de contêineres no Maranhão é que não temos o que mandar pra fora, você pode até receber contêiner, mas vai voltar vazio. Então é inviável economicamente [há consumo, mas não há produção], não há produção pra mandar por contêiner. Você pode até importar da China, já importa ferramenta, já importa alguns produtos. Mas nós não temos ainda o retorno, nós não temos ainda o que mandar. O que o Maranhão exporta? Essa é a deficiência. Nós temos um problema sério no Maranhão que é a nossa localização. O Maranhão fica mais ou menos deslocado do resto do nordeste, ótima localização pra exportar, mais próximo da Europa, dos Estados Unidos. Mas quando a gente recebe produtos da região sudeste que é São Paulo, Rio de Janeiro, nós temos uma dificuldade que o nosso frete é mais caro por

³⁰ A Ilha de Guarapirá (ou Guarapina) é o limite frontal do Porto do Itaqui. Há alguns anos, vem sendo especulada a possibilidade de instalação de um píer naquela localidade (DAMASCENO; BARBOZA, 2009).

³¹ O Berço 100 foi inaugurado em 03 de dezembro de 2012 pela Presidente Dilma Rousseff e pela Governadora do Maranhão Roseana Murada Sarney. As obras faziam parte do Eixo Transporte do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. Para as obras, foi destinada a quantia de R\$ 22.100.000,00.

³² Atualmente apenas uma linha de contêineres opera no Porto do Itaqui, operada pela empresa Brazil Marítima. No entanto, as empresas CMA CGM, Hamburg Süd e Aliança possuem *depot* (depósitos) no Complexo Portuário.

³³ A comunidade do Porto Grande atualmente faz parte do recorte da área pretendida para a implantação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim. O interesse dos empreendedores na comunidade justifica-se pela presença de um porto que outrora era utilizado pelos pescadores da área, hoje o equipamento encontra-se sob a responsabilidade do IBAMA.

³⁴ O termo *offshore* remete a uma série de significados, dentre eles empresas *offshore* que aplica dinheiro em paraísos fiscais. No entanto, em termos de logística o termo remete às atividades operacionais realizadas ao longo da costa.

enquanto. Primeiro a localização, de Fortaleza pra São Luís é o que? São 1000 km. Segundo os caminhões voltam “batendo”. Então a saída é porto, transporte marítimo (REPÓRTER MIRANTE, 2012).

Tal posicionamento justifica-se pelo anseio de colocar o Complexo na rota dos maiores terminais de contêineres do mundo. Além disso, seria uma alternativa para a viabilização do transporte de cabotagem em maior escala entre portos, desafogando as rodovias, no caso a BR 135, que descem paralelas à costa.

Dito isto, o anseio em colocar o Maranhão na “rota do desenvolvimento” parece encontrar “porto seguro” no Complexo Portuário de São Luís. No entanto, as sucessivas expansões dos terminais têm ocasionado não só o incremento na infraestrutura de logística de transportes marítimos. Mas também, tem acenado para questões peculiares em relação ao traçado da Ilha do Maranhão e particularmente da região que se propõem expandir as atividades industriais, trata-se dos conflitos ambientais que vêm se arrastando há décadas nessa região e que, com o passar dos anos, vem ganhando feições que extrapolam os limites regionais dos seus pontos iniciais.

Note-se que as obras anunciadas, durante a 18^a ISA, para o Complexo Portuário de São Luís, assim como para o Distrito Industrial, estão sendo aplicadas recentemente no contexto da dinamização da economia maranhense. O Terminal Portuário de São Luís (TPSL) aparece em 2014 como parte dos interesses da empresa WPR São Luís - Gestão de Portos e Terminais LTDA.

Mais adiante, meu propósito é demonstrar que a expansão da logística marítima apresenta um potencial explicativo da atual conjuntura dos conflitos ambientais na Zona Rural II de São Luís. Dentro desse contexto, a expansão do comércio exterior a taxas superiores às do produto mundial, a relocação de plantas industriais e a reestruturação dos processos produtivos (PACHECO, 2008, p.36), têm colocado novas exigências para os portos, obrigando-os a superar o simples papel de elo entre as matrizes de transporte nacional e internacional. Para os planejadores: “a privatização dos terminais de contêineres, já existentes, e a construção de novos é o passo mais importante para a reestruturação dos portos brasileiros”.

4.0 DE PORTOS CLÁSSICOS A PORTOS MODERNOS: O CAMINHO DOS CONFLITOS AMBIENTAIS NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS

A emergência dessas questões exige um delineamento do conceito de porto. Considera-se porto 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, hinterlândia bem próxima e movimentação de carga geral não unitizada³⁵.

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).

No estado do Maranhão, investimentos em projetos de expansão da logística portuária têm exigido dragagem de aprofundamento, recuperação e manutenção das vias de acesso. 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 Complexo Portuário de São Luís. 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, que, no entanto, geram conflitos.

Segundo Theodoro (2005), os conflitos ambientais gerados por dragagens relacionam-se com o nível de contaminação dos sedimentos e com o local selecionado para o despejo, que podem suscitar danos à biota aquática, com reflexos sobre a qualidade de vida de atores regionais que, embora às vezes vivam num ambiente comum, possuem interesses antagônicos. Segundo a Resolução CONAMA (2004), material dragado é aquele que é retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água pela atividade de dragagem, desde que não constitua bem mineral. Em se tratando dessa

³⁵ Refere-se à carga organizada em lotes padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal agilizando a movimentação.

atividade para alguns autores (CASTIGLIA, 2006; MONTEIRO, 2008) o material é predominantemente composto por partículas minerais, que variam de areia grossa a fina, silte e argila; também materiais como pedra, madeira, pedaços de metais e vidros.

Entretanto, a realidade concreta demonstra outros expedientes da prática das obras de dragagem ou de dragagem de manutenção, a experiência empírica na área pretendida para a RESEX de Tauá-Mirim, arregimentou uma série de depoimentos que apontavam para além das explicações. A principal queixa dos pescadores se dá em relação a queda de pescados após a instalação da planta da ALCOA e de seu porto, em São Luís, o que diminui drasticamente as possibilidades de realizar uma boa pescaria. Isso é atribuído pela maioria dos pescadores ouvidos às dragagens realizadas na Baía de São Marcos.

Na Praia do Cajueiro, as constantes dragagens ocasionou a deposição de sedimentos na faixa de areia. Segundo relatos, a atividade pesqueira e até mesmo de balneabilidade tornou-se quase inviável uma vez que a grande quantidade de acumulados vem impedindo até mesmo uma simples caminhada no que resta da faixa de areia.

Tais episódios demonstram uma convergência com as Resoluções da Comissão Interministerial Para os Recursos do Mar (CIRM), que chama à atenção para a gestão ambiental dos portos organizados e demais instalações portuárias do país que deve se basear num modelo institucional com uma estrutura gerencial ágil e adequada, que privilegie a articulação entre todas as autoridades envolvidas e tenha como funcionamento a Lei de Modernização dos Portos³⁶ e a Legislação Ambiental (CIRM, 1998).

4.1. A Agenda Ambiental Portuária: a saída pelo mercado, porta de entrada dos conflitos

A Comissão Interministerial Para os Recursos do Mar (CIRM) lançou, em 1998, uma proposta de gestão ambiental da atividade portuária que visava atingir elevados padrões de proteção ambiental dentro de um conceito de desenvolvimento sustentável, através da formação de núcleo ambiental, o qual deveria reunir um conjunto de profissionais capacitados a atuar junto às hinterlândias nacionais (CIRM, 1998).

³⁶ Sobre a Lei de Modernização dos Portos, mais adiante será dedicado um subitem para esta questão.

Segundo o relatório de 2011 da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), há uma contínua evolução do desempenho ambiental dos portos brasileiros justificada, dentre outros meandros, pela entrada em vigor de novas diretrizes e exigências legais, ou seja, compromissos de mercado assumidos pelo Estado do porto; uso de tecnologias mais limpas e eficientes nas operações portuárias; busca cada vez maior da sociedade por produtos e serviços ambientalmente sustentáveis, etc. (ANTAQ, 2011).

Nesse contexto a Agenda Ambiental Portuária (APP) tratava a questão ambiental ao nível de concorrência no mercado internacional, ainda sim, destaca que:

Em se tratando do controle ambiental da atividade portuária, padrões de procedimentos precisam ser firmados visando evitar impactos ao meio ambiente, constituindo-se uma das metas a obtenção das certificações da *International Organization for Standardization* (ISO) séries 9.000 e 14.000. Sua implantação deve ocorrer a partir de programas, tais como: monitoramento ambiental; controle de erosão e assoreamento, incluindo o gerenciamento das dragagens, risco ambiental e prevenção de acidentes (análises de riscos, plano de contingências); Plano de Controle Ambiental (resíduos sólidos, efluentes líquidos e emissões); controle da introdução de espécies marinhas exóticas, através da água de lastro; e conservação dos recursos naturais (pesca e ecossistemas costeiros na área de influência do porto) (CASTRO 2004, p. 42).

Não obstante, a saída pelo mercado para as questões de incremento logístico portuário ganham reforços ao passo que as singulares agências reguladoras, ANTAQ e CIRM, fornecem subsídios jurídicos ao escopo de atuação dos portos brasileiros. Visando o destaque no concorrido Mercado Internacional, a demanda pela excelência no transporte aquaviário força e reforça sucessivos investimentos na infraestrutura, pública e privada, dessa modalidade de transporte.

Sucessivas Agendas de Gestão Portuária, por assim dizer, nada mais são que ressonâncias das mais vorazes políticas de aceleração e exaustão de recursos escodados para mercados externos, dependentes no mais das vezes das fontes de matérias primas, cujo minério de ferro, alumínio e outros metais encabeçam a lista das *commodities* mais cobiçadas pelos mais diferentes segmentos da indústria mundial. Sucessivos relatórios, informes, programas, memorando, decretos leis e outros instrumentos cumprem papel fecundo no processo de aceleração de um crescimento que desemboca nas projeções dos superávits primários de uma economia classificada como emergente.

Sobreposto a Agenda de Gestão Ambiental Portuária (AAP), nos seus mais dois distintos níveis, a saber: Agenda Ambiental Local (AAL) e Agenda Ambiental Institucional (AAI), a abertura do comércio internacional e o conseqüente movimento

dos bens e serviços, da capacidade administrativa dos portos, e das tecnologias necessárias para alcançar a excelência no escoamento das produções, são tratados como elementos imprescindíveis para expandir a proteção ambiental nas operações dos *hubs*.

Seguindo isso de perto, a ANTAQ lança a Agenda Ambiental Local (AAL) com objetivo de instruir o funcionamento dos portos. Tal agenda consiste em um plano de ação pactuado com os principais atores regionais, com base no diálogo com agências ambientais, governos locais, movimentos ambientalistas e outros grupos de interesses, pescadores e outros segmentos econômicos diretamente interessados na atividade portuária e/ou em seus desdobramentos nos ambientes de utilização, vivência ou recursal cabendo a iniciativa de sua elaboração à autoridade portuária (ANTAQ, 2009).

No entanto, a Agência reguladora da atividade portuária deixa uma brecha maior que a veiculada na AAL. A Agenda Ambiental Institucional (AAI) se constitui em um instrumento da vontade dos dirigentes em promover a qualidade ambiental da sua atividade. Na sua elaboração considera a visão estratégica do mercado, no caso, das infraestruturas portuárias ambientalmente resolutas com esse modelo de gestão (ANTAQ, 2011).

A resultante dessas medidas se refere à combinação de um Desenvolvimento Sustentável às necessidades impostas pelo Mercado Internacional. Desse amálgama de interesses surgem desdobramentos para as atividades de cadeia produtiva da mineração no Brasil, especialmente na área de abrangência do Programa Grande Carajás, a contar com a Amazônia Oriental. É certo que a adjetivação de país emergente coloca as atividades exportadoras na rota dos grandes corredores de escoamento, no entanto, o que os elaboradores de agendas ambientais ignoram são os constantes conflitos alastrados pelo modal de transporte portuário.

No que diz respeito ao incremento da estrutura tecnológica portuária, esta não se constitui em ganhos para os trabalhadores da estiva e de outros segmentos afins, pois na medida em que é possível reduzir o tempo de trabalho ao mínimo, o capital se apropria sempre de mais tempo de trabalho, reduzindo, assim, o número de empregados, com a mesma meta que faziam os primeiros capitalistas de uma forma ou de outra: gerar lucro.

Na medida em que ocorrem esses avanços na estrutura logística menos indivíduos são alocados na labuta portuária e mais horas de exploração dos homens e mulheres são exigidas para satisfazer as necessidades de um setor em constante expansão. Dito isto, com a imposição do trabalho assalariado, que se constitui como trabalho abstrato e, portanto, como trabalho forçado (MARX, 2004), as relações que são

estabelecidas entre os homens são completamente regidas pela ordem de acumulação capitalista, reduzindo o próprio tempo da vida ao tempo das demandas do Mercado Internacional de exportação de commodities.

Do mais, a AAI promove, nos interstícios da dinâmica aduaneira, a prolongação do tempo de trabalho nas regiões de escoamento de produção mineral, como São Luís, em turnos ininterruptos de trabalho, o que anda lado a lado com a redução do tempo total de extração mineral e sua conseqüente exportação para mercados externos, cujas metas previamente estabelecidas pelos planejadores (capitalistas) demarcam uma contínua exploração da força de trabalho (MARX, 2004).

Exemplo disso é ampliação da extração de minério em Carajás, pelo Projeto S11D³⁷ que fornecerá 90 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Segundo informes da Vale (2012), quando estiver em plena capacidade, a produção total de minério da Vale no Pará, deverá alcançar 230 milhões de toneladas por ano. Diante da constante aceleração que envolve a atividade minero-metalúrgica, a relação com o incremento na infraestrutura de escoamento desdobra-se em sucessivas transformações, ou reformulações, do sistema mina-ferrovia-porto, que atinge diretamente, trabalhadores do sistema norte, trabalhadores rurais, quilombolas, pescadores, etc.

4.2. A inserção da Amazônia Oriental na dinâmica de expansão do capital

A dimensão prática e expropriatória que, desde os anos 1970, passa a determinar as relações territoriais impostas pelas necessidades de expansão do capital, abrange todos os espaços de exploração dos recursos naturais, especialmente minerais, em escala industrial, que por se encontrarem, em sua maioria, nas regiões periféricas são destruídos em um tempo cada vez mais acelerado.

A incorporação das periferias ao espaço produtivos dos países capitalistas centrais, incluindo a instalação de grandes plantas industriais nas regiões onde se encontram concentrados os tão cobiçados minerais, minério de ferro, bauxita, manganês, ouro, caulim, entre outros, impôs a esses espaços a construção de infraestruturas de transporte. Aí, inclui-se ferrovias, rodovias, portos e aeroportos, incremento da rede de distribuição de energia e água, além do que já previa, o Decreto Lei N° 1.813, de 24 de novembro de 1980, no que diz respeito à alteração da legislação

³⁷ O Projeto recebeu esse nome com referência à sua localização (corpo S11, bloco D). O potencial mineral do corpo S11 é de 10 bilhões de toneladas de minério de ferro, sendo que o bloco D, isoladamente possui 2,7 bilhões de toneladas de reserva a ser minerada pela Vale (VALE, 2012).

com o objetivo de conceder incentivos tributários e financeiros para os empreendimentos compreendidos na área do PGC.

O que de fato temos é a consolidação do ambicioso projeto de modernização do país pelas forças militares pós-1964 em sintonia com o movimento de expansão do grande capital. Conforme observam Sant’Ana Júnior, Alves e Mendonça (2007, p. 31) a inclusão de São Luís na rota de escoamento da produção de Carajás tem consonância com a necessidade de expansão das fronteiras econômicas do Brasil a partir da raia desenvolvimentista, a saber:

[...] O Programa Grande Carajás surgiu a partir das investidas do regime ditatorial, instalado a partir de 1964, no sentido da industrialização e, conseqüente modernização do país que previa, concomitante e associadamente, a integração da Amazônia à dinâmica econômica do país [...] O Governo Federal planejou a instalação de infraestrutura básica (construção de grandes estradas de rodagem que cruzassem toda a região, algumas ferrovias, portos, aeroportos, usinas hidroelétricas) que permitisse a rápida ocupação da região, entendida, então, como um grande vazio demográfico e, poderíamos falar mesmo, como um “vazio cultural”. A integração à economia nacional e internacional dar-se-ia principalmente através da instalação de grandes projetos de desenvolvimento destinados à exploração mineral, florestal, agrícola e pecuária.

No entanto, o que está em voga é a exploração da mão-de-obra de milhares de trabalhadores migrantes para a área de influência³⁸ do Programa Grande Carajás. Uma das conseqüências principais de todo esse processo de transformações econômicas tem sido as mudanças que vêm se operando nas principais cidades-polo da área de influência dos grandes projetos, como Santa Inês, Açailândia, Imperatriz e São Luís.

Neste particular, São Luís é um exemplo ilustrativo. Aliando à sua condição de capital do Estado à prerrogativa de principal polo de atração dos grandes projetos do Maranhão, a cidade, nos últimos anos, vem passando por mudanças significativas no seu perfil urbano, demográfico e cultural, processos estes que afetaram, e ainda afetam, em larga escala as condições de existência dos seus moradores, em especial aqueles oriundos da zona rural.

Exemplo disso foram os serviços de terraplanagem e desocupação da área realizada pela Alcoa. Na esteira do pensamento de Alves (2014, p. 42), a já evidente ocupação pelos projetos de associação entre o capital privado nacional e internacional e o Estado brasileiro, de grande parte do território da Ilha do Maranhão, em grande medida, já ocupada por famílias de trabalhadores rurais e de pescadores, teve sérias

³⁸ A Área de Influência do Programa Grande Carajás é composta pelos Estados do Pará, Maranhão e Goiás (Decreto Lei N° 1.813, de 24 de Novembro de 1980).

consequências como: geração de conflitos pela posse da terra e causou fortes impactos ambientais – o que já vinha acontecendo desde o final dos anos de 1970.

Os conflitos se acirraram nos anos de 1980 com a resistência posta aos deslocamentos por organizações comunitárias e através de manifestações e denúncias públicas que mostravam evidências da destruição ambiental provocada pela instalação das empresas.

À época, o conjunto desses fenômenos, se assim podemos determinar, não deixou dúvidas de que o Maranhão e, em especial, a área de influência do Programa Grande Carajás, se constitui em espaço social e econômico de transição. Como se não bastasse toda essa gama de dificuldades e apreensões sobre os impactos a que está sujeita a sociedade maranhense diante de gigantescos empreendimentos que se apossam do território das comunidades historicamente instaladas, merece ainda destaque uma realidade que vem se tornando cada vez mais sombria.

Trata-se do alto risco ambiental e social que o PGC estimulou, praticamente isento de qualquer controle de vigilância e com livre caminho, garantido pelo Decreto Lei que instituiu o Programa Grande Carajás, os novos projetos, principalmente aqueles do setor minero-metalúrgico, têm se caracterizado por processos produtivos altamente predatórios ao meio ambiente. Em meio ao turbilhão desenvolvimentista trazido pelo Estado, estão famílias que sequer foram consideradas no processo de expansão sobre as reservas minerais do país. Enquanto isso, e ainda hoje, desenha-se um horizonte ainda limitado e restrito, um novo cenário, com velhos personagens, que revela a fé no progresso material nascido dessa nova realidade econômica, expressa, por exemplo, na infraestrutura logística dos portos do Complexo.

4.2.1. A ofensiva do capital sobre a Amazônia oriental: grandes projetos logísticos no contexto da mineração

O Estado do Maranhão constitui um caso particular do processo de acumulação por subsunção, pois se insere no Projeto Ferro Carajás, sem ter nenhuma mina expressiva de minério de ferro. Afirma-se, portanto, como corredor de exportação, abrigando uma parte significativa da força de trabalho empregada pela Companhia Vale do Rio Doce, uma empresa originada dos “Acordos de Washington”, em 1942 voltada para a extração de minério de ferro (MORAES, 2007, p.119).

No entanto, é preciso voltar um pouco ao tempo quando das negociações entre a *Itabira Iron Ore Company* viria atender aos interesses bélicos dos Estados Unidos e da

Inglaterra, envolvidos em um contexto de disputa pela hegemonia do controle da economia europeia e mundial. Como nos afirmam Barbosa (2002, p.21). Referindo-se às descobertas de grandes jazidas de minério de ferro em Minas Gerais, no início do Sec. XX.

[...] estas informações fizeram com que grandes mineradoras da Inglaterra, Estados Unidos, Bélgica e França voltassem a atenção para o Brasil, comprando a preços irrisórios, boa parte da jazida do Rio Doce. As minas de Itabira foram adquiridas pela Itabira Iron One Company (IIOC), fundada por engenheiros ingleses. A empresa assumia ainda o controle acionário da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), uma incipiente ferrovia que desde 1903 escoava a produção agrícola do Vale do Rio Doce. Em 1919, a Itabira Iron foi comprada pelo empresário norte americano Percival Farquhar que pretendia conseguir o monopólio da produção e exportação do minério de ferro da região. Com a revolução de 1930, o Presidente Getúlio Vargas colocou em prática um discurso que previa a nacionalização das reservas minerais do país, estabelecendo uma luta entre nacionalistas e liberais. Tentando aplacar os ânimos, Percival Farquhar se uniu a empresários brasileiros e nacionalizou a Itabira Iron, transformando-a em duas empresas: Companhia Brasileira de Mineração e Itabira Mineração.

Ainda sobre isso, quando o Serviço Geológico e Tecnológico do Brasil identificou reservas de alto teor na região de Itabira, grandes faixas de terras foram adquiridas pelo *City Improvements* [...] pela quantia de 200 contos de réis, passando assim a adquirir o direito de posse daquelas extensões fundiárias em 1908. A partir desse momento, consolidaram-se na região, os interesses industriais e banqueiros ingleses (CVRD, 1985, p.19), que mais tarde em 1942, em plena Segunda Grande Guerra, como citado anteriormente, se coadunaria com os interesses norte-americanos. A isso, soma-se o empréstimo concedido ao governo brasileiro pelo Exibank no valor de US\$ 14 milhões, para a compra de equipamentos a serem utilizados na lavra do minério, mecanização das minas, reconstrução da Estrada de Ferro Vitória-Minas (CVRD, 1985, p.22).

Para, além disso, esse foi o contexto em que a CVRD se implantou no Brasil, bem diverso daquele apresentado na década de 1970, quando se outorgou à mineradora, por meio do Decreto N° 77.608, de 1976, a concessão para a construção da Estrada de Ferro Carajás e também foram criadas a Minas de Serra Geral (MSG); a Urucum Mineração S/A, visando a exploração das reservas de manganês das Serras de Urucum e Jadigo, no município de Corumbá, Estado do Mato Grosso (Barbosa, 2002b, p. 29).

Em sequência, o ano de 1977 é importante, pois marca a consolidação do Projeto Ferro Carajás, para somente em 05 cinco anos depois, em 1982, iniciar a exportação de minério de ferro pelo Porto de Itaqui. À época a CVRD, se tornou a única operadora do

projeto, em decorrência de divergências de interesses entre a Vale do Rio Doce e a U.S. Steel (CARNEIRO, 2010).

A incorporação do Maranhão a essa nova dinâmica de movimentação do grande capital nas regiões periféricas ocorreu parcialmente na parte oeste do estado, portanto, com interesse no escoamento da produção (eu diria extração) de minério na Serra de Carajás (MORAIS, 2007). Nesse contexto, a partir dos anos de 1980, toda uma rede infraestrutura logística foi planejada ao longo da Estrada de Ferro Carajás ao Complexo Portuário de São Luís, emprestando, assim, ao estado um status de economia exportadora, nascida da descoberta das minas de Carajás.

A linha possui grande capacidade de expansão, visto que a Vale pretende duplicar a EFC inteira. As obras de duplicação iniciaram em Março de 2011, a duplicação prevê a implantação de 625 km de novas linhas férreas, com a remodelação de 224 km de linhas existentes e a substituição de dormentes de madeira por outros de concreto, além de outras obras com 46 pontes ferroviárias, viadutos e passarelas. No mesmo plano será feita a modernização do sistema de sinalização ferroviária, telecomunicações e energia da EFC. Salienta-se que o TPM ganhará mais 120 km de trilhos (VALE, 2011).

A duplicação da Estrada de Ferro Carajás permitirá que o escoamento da Ferrovia Norte-Sul, seja direcionado sem problemas de capacidade para o Porto de Itaquí, além disso a EFC também beneficiará diretamente a movimentação do fluxo do Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM).

A isto, soma-se o interesse do grande capital em deslocar a produção guseira para a Amazônia Oriental, fato que esteve relacionado com alguns incentivos oferecidos pelo Programa Grande Carajás, e a construção da infraestrutura de escoamento pela Companhia Vale do Rio Doce (CARNEIRO, 2010). Além disso, há a oferta da abundância de terras e mão de obra baratas a serem explorados pelos empreendimentos que se implantaram ao longo do corredor do sistema norte.

Ao Maranhão, coube a sua parte oeste como escoadouro da produção de minério. Como destaca Ferreira (2001, p.10), o “minério de ferro é a principal substância mineral produzida no país, tendo uma participação na produção mineral brasileira na ordem de 25%”. É na Serra de Carajás, onde se encontra uma das maiores reservas mundiais do produto. Que a exploração é realizada pela Companhia Vale do Rio Doce.

Todos os dias o trem da mineradora³⁹ transporta 576.000 T do melhor minério de ferro do mundo, com pureza de mais 65% de hematita. É o equivalente à carga de 17 mil caminhões pesados e essa carga diária valia 60 milhões de dólares, em 2012, quando chega ao destino (PINTO, 2012, p.56). O Relatório de Produção de Outubro de 2014 (VALE, 2014) demonstra a capacidade de expropriação do capital:

A Vale S.A (Vale) apresentou um forte desempenho operacional no 3T14⁴⁰, com a produção de minério de ferro alcançando 85,7 Mt - o melhor desempenho na história da Vale em um trimestre – e com a produção de Carajás atingindo 32,2 Mt, um novo recorde absoluto, devido aos *ramp-up*⁴¹ bem sucedidos da Planta 2 e da Serra Leste. [...] os benefícios deste recorde de produção de minério de ferro não foram totalmente capturados devido ao acúmulo de 9,3 Mt em estoque ao longo da cadeia parcialmente em consequência da interrupção da ferrovia de Carajás (Estrada de Ferro Carajás, EFC) em Setembro. Uma parte dos estoques estrategicamente acumulados no 3T14 foram vendidos em condições comerciais mais favoráveis durante o trimestre atual.

Mas antes disso, a Vale anunciou em junho de 2012 o projeto de extração da nova mina, denominado de S11D (2012, p.8).

O S11D fornecerá 11 milhões de toneladas métricas de minério de ferro por ano. Quando estiver em plena capacidade, o projeto contribuirá para que a produção total de minério da Vale no Pará alcance 230 milhões de toneladas por ano. Em conjunto com os demais empreendimentos previstos para a região, S11D. [...] o produto será então levado até a Estrada de Ferro Carajás (EFC) por um novo ramal ferroviário de mais de 504 quilômetros, transportando o minério até o **Terminal Portuário de Ponta da Madeira, que também terá a sua capacidade ampliada.** [grifo meu]

A província mineral de Carajás é uma das maiores reservas mundiais de ferro, cuja riqueza mineral ainda não é plenamente conhecida. Por tal motivo, a voracidade da mineradora nesta região é intensa, acelerando, cada vez mais o ritmo de produção em todo o complexo mina-ferrovia-porto. As projeções para a lavra da SD11 é de 500 milhões de toneladas, a ser superada cada três anos. Nesse ritmo de exploração a mina só durará mais 80 anos (PINTO, 2013).

³⁹ O trem de minério da mineradora Vale, segundo informações de 2012, todos os dias faz 24 viagens (12 de ida e 12 de volta) entre a mina de Carajás, no Pará, e o porto da Ponta da Madeira, em São Luís. O trem percorre quase 900 km em cada viagem, com duração de 18 horas. Sua passagem por qualquer ponto demora quatro minutos. Ele tem quatro quilômetros de comprimento. Cada trem, com 300 vagões de 80 toneladas, arrasta 24 mil toneladas de ferro (PINTO, 2012).

⁴⁰ 3T14, significa: terceiro trimestre de 2014.

⁴¹ *Ramp Ups* é um termo utilizado em economia e negócios para descrever um aumento na produção em relação ao anunciado aumento da procura do produto.

Essa aceleração temporal tem impactos imediatos sobre os territórios, ao longo do Sistema Norte. O ritmo de produção, transporte e embarque são intensificados incessantemente.

Imagem 3: Trem da Vale sobre a via férrea à altura da Comunidade Coqueiro – São Luís - MA.



Fonte: autor (2014).

A implantação da CVRD nos estados do Pará e Maranhão se deu por duas razões entre elas: a impossibilidade de deslocar a mina de Carajás e a proximidade do Complexo Portuário de São Luís com os Mercados norte-americano, europeu e asiático (Japão e China). Segundo Moraes (2007, p. 141), nos caminhos da modernização conservadora, no Maranhão, várias famílias foram retiradas ao longo da EFC, além da expulsão de trabalhadores rurais pelos grandes latifundiários que se apropriavam de suas terras.

Na capital São Luís, há relatos de deslocamentos compulsórios orquestrados pela associação entre Estado e capital. Frans Gistelink (1988, p. 7) destaca o seguinte quadro a respeito do bairro do Anjo da Guarda, em meados da década de 1980:

[...] A população em torno de duas mil famílias tinha chegado a esta área cinco anos antes, transferida do centro da cidade pelo governo estadual, em condições difíceis e com muitas promessas não cumpridas, e já enfrentava de novo a ameaça de ser expulsa.

Alves (2014, p. 43) destacou no Anjo da Guarda, área Itaqui-Bacanga, o surgimento de “áreas de invasão” e a situação de famílias de migrantes, a exemplo da área denominada de “Mauro Fecuri” e registrou também a chegada de famílias manejadas de outras áreas ocupadas pela Vale. O anúncio de grandes empreendimentos

industriais na Ilha do Maranhão desde a década de 1980 tem trazido grandes contingentes populacionais, expulsos do interior pelo latifúndio ou pelos desdobramentos do PGC, que se somam aos deslocados compulsoriamente pelas plantas de beneficiamento de minério e de alumínio aqui já instaladas.

Tão instigantes como estes, são os problemas ligados ao setor imobiliário. Esgotadas pelo fluxo populacional, São Luís ampliou os seus déficits habitacionais, a ponto de agravar o custo da moradia, em especial o dos aluguéis, estimulando assim uma enorme rede de especulação imobiliária, muitas vezes, orquestrada pelas próprias empresas e parceiras. De forma alguma, esse é um dado novo na realidade maranhense. A presença de especuladores na área de influência do PGC e desdobramentos têm provocado conflitos não só ao nível dos fluxos de capitais gerados pelos empreendimentos, mas também a partir da perspectiva de uma urbanização acelerada, que não considerou, e nem considera ainda, as particularidades adotadas pelas populações existentes ao longo do corredor norte.

Nesse contexto, de expropriação, acumulação e expansão, o capital impôs uma dinâmica própria aos modos de vida das populações atingidas retirando delas, a natureza como fonte de recursos e limitando as possibilidades de uso da mesma à medida que avançava sobre a Amazônia Oriental.

4.2.2. Porto do Itaqui

O Complexo do Porto de Itaqui está localizado na Baía de São Marcos, no município de São Luís, Maranhão, administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. As atividades do porto tiveram início em julho de 1974. A principal característica das instalações se refere à sua proximidade com os grandes centros do mercado mundial com a Europa, América do Norte e o Canal do Panamá, que garante acesso ao Oceano Pacífico.

O acesso ferroviário ao porto é realizado principalmente pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), unindo a região do Programa Grande Carajás, no sudeste do Pará, ao porto do Itaqui e ao TMPM.

Também os trilhos da Transnordestina Logística (TNL) chegam ao Itaqui interligando o porto a boa parte do nordeste. No entanto, a linha operada pela TNL possui bitola estreita, é antiga e encontra-se deteriorada, o que significa uma baixa capacidade de transporte.

A área de Itaqui é constituída por instalações portuárias terrestres: cais, píeres, de atracação e acostagem, além de armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária. A infraestrutura marítima é composta pelos acessos aquaviários, áreas de fundeio, bacia de evolução⁴² e áreas adjacentes.

O porto dispõe atualmente de um cais acostável de 1.671 metros de extensão com seis berços de atracação e acostagem (100, 101, 102, 103, 104 e 105), dois píeres petroleiros (106 e 108) e um Terminal de Grãos - TEGRAM (PORTO DO ITAQUI, 2014). O Complexo de Itaqui é composto também por outros terminais administrados pela EMAP, bem como Terminais Privados e um serviço de *ferryboat* que opera entre a Ponta da Espera e o Terminal do Cujupe.

O Complexo é composto pelos seguintes terminais: Porto do Itaqui, Terminal Pesqueiro do Porto Grande, Terminal da Ponta da Espera, Terminal do Cujupe e Terminal de São José de Ribamar.

Em 2014, segundo informações da EMAP (2014), o Porto de Itaqui movimentou mais de 17 milhões de toneladas como destaque para a movimentação de granéis⁴³ líquidos (derivados de petróleo e produtos químicos) cujos terminais estão instalados na área de porto organizado⁴⁴ e vem aumentando suas movimentações em razão do crescimento de cargas direcionadas para esse setor.

Considerando os números do recorde de Itaqui é possível lembrar que os granéis líquidos têm presença marcante no Complexo e sua movimentação variou pouco no período analisado. Em contrapartida, os granéis sólidos constituem-se como carga destacadamente de exportação. Ainda fazendo uso dessas informações, é possível destacar que os granéis líquidos, com um volume de movimentação pouco acima dos granéis sólidos, são uma carga majoritariamente de desembarque. Conforme nos informa o quadro abaixo:

⁴² Bacia de Evolução é área fronteira às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.

⁴³ Também denominada de cargas granéis, é aquela não é acondicionada em qualquer tipo de embalagem. Os granéis são cargas que necessitam ser individualizadas, subdividindo-se em granéis sólidos e granéis líquidos. São granéis sólidos: minério de ferro, manganês, bauxita, carvão, sal, trigo, soja, fertilizante, etc. São granéis líquidos: o petróleo e seus subprodutos, óleos vegetais, etanol, etc.

⁴⁴ 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, no caso de Itaqui quem faz esse papel é a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). 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.

Quadro 2: Movimentações no Porto do Itaqui, ano base 2013

Carga	Quantidade (t)	Participação (%)
Combustíveis e Óleos Minerais	6.304.507	54%
Soja	1.750.803	15%
Ferro Gusa	1.678.413	14%
Fertilizantes/adubo	515.077	4%
Cobre	430.517	4%

Fonte: ANTAQ/autor.

Dentre essas mercadorias mais importantes para a movimentação do porto, entende-se que Itaqui possui concorrentes potenciais principalmente no que se refere aos granéis agrícolas⁴⁵, a ferro gusa⁴⁶, ao fertilizante⁴⁷ e aos combustíveis⁴⁸. Particularmente no que diz respeito ao TMPM, de propriedade da Vale, considerando que o escoamento da carga, não consiste somente em minério de ferro e seus derivados, mas também soja, combustível e fertilizantes que corresponde a 37% da demanda nacional. Para se ter ideia, a taxa de exportação do porto privado em relação a minério de ferro foi de 11. 359 mil t, somente no terceiro trimestre de 2014, o que representa quase 14,8% das exportações ao ano (VALE, 2014).

Atualmente a infraestrutura logística que interliga o porto de Itaqui à sua hinterlândia⁴⁹ faz com que tal instalação possua vantagens competitivas se comparado com portos da região⁵⁰. Isso se dá principalmente porque o porto tem grandes vantagens

⁴⁵ Corresponde, principalmente, ao arroz que representou a totalidade de 44. 066 toneladas, no berço 102 e 37. 067 toneladas no berço 103 (LABTRANS, 2012).

⁴⁶ Estima-se que em 2014 foram exportados, por Itaqui, aproximadamente 1.678.413 t de ferro gusa. Esse embarque foi realizado, em sua totalidade, nos berços 102 (82,6%) e 101 (13,8%), em navios de longo curso, sem considerar o berço 105 arrendado à Vale.

⁴⁷ No ano de 2014 foram movimentadas aproximadamente 500.000 t de fertilizantes, nos berços 103 (61,3%), 102 (37,6%) e uma pequena quantidade no berço 104 (LABTRANS, 2012).

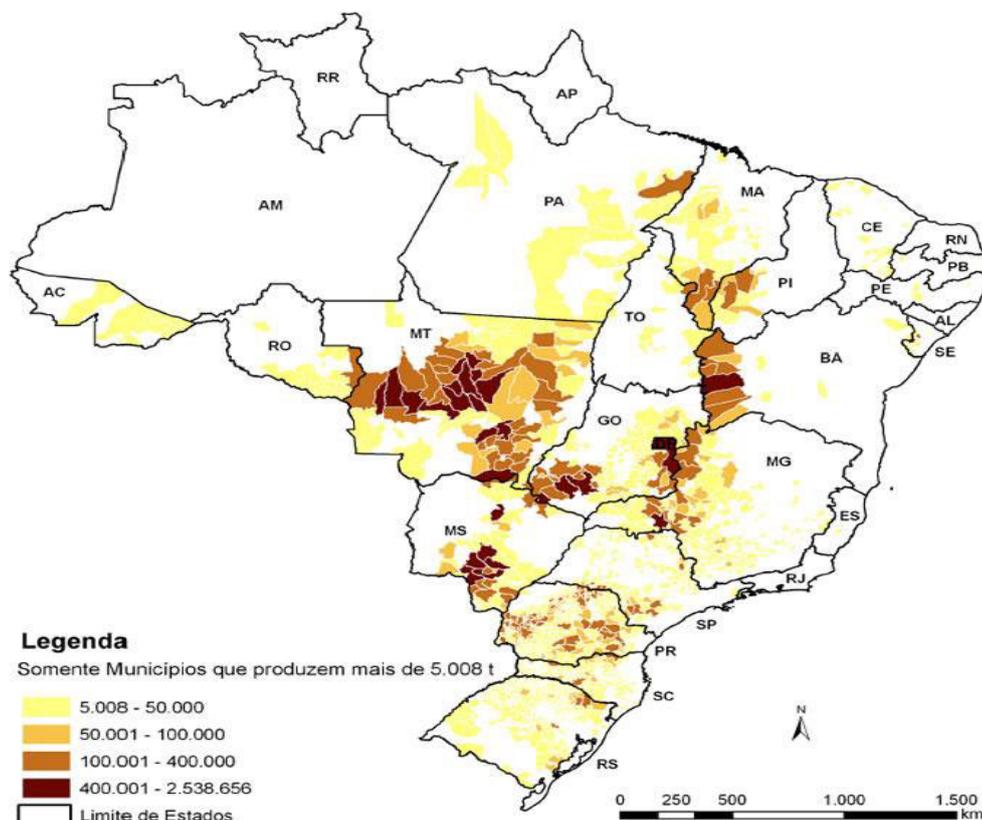
⁴⁸ A carga de combustível total movimentada em 2014 corresponde a 5,8 milhões de toneladas, distribuídas nos berços 106 (52,8%); 104 (37,2%); 103 (5,6%) e 101 (4,4%). Itaqui, de uns anos pra cá, vem sendo utilizado pela Petrobras como um ponto de distribuição de combustível para a região, razão pela qual esta carga representa 83,3% do total movimentado pelo porto (LABTRANS, 2012).

⁴⁹ Consiste no potencial gerador de cargas do porto ou sua área de influência, ou até mesmo a área da instalação portuária.

⁵⁰ O Porto de Itaqui não se destaca somente pela sua localização geográfica e pela grandiosidade de seu calado que corresponde a 25 metros. No contexto socioeconômico, a área de influência de Itaqui corresponde a: o próprio estado do Maranhão, 77% das exportações do estado do Tocantins, 89% das

em relação a determinadas instalações, em particular, Vila do Conde⁵¹, localizado em Barcarena no Pará e outros portos do nordeste, uma vez que no momento já possui uma ferrovia de alta eficiência e capacidade já instalada.

Mapa 2: Mapa da Produção Agrícola no Brasil



Fonte: CONAB/IBGE.

De posse dessas informações é importante apontar o crescimento da produção, particularmente da soja, nos estados que estão dentro da área de influência do Porto de Itaqui. Vale dizer, que o incremento da produtividade está diretamente ligado à expansão do Complexo Portuário de São Luís e outros empreendimentos da área de logística avançada⁵². Exemplo disso são os números fornecidos pela Associação dos

exportações do estado do Piauí, 54% das exportações do agronegócio do Mapitoba (Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia), 660 mil toneladas de grãos provenientes do Mato Grosso do Sul e do Pará (ITAQUI, 2014).

⁵¹ O Porto de Vila do Conde destaca-se pela movimentação de bauxita e alumina (CDP, 2015). O porto apresenta baixa movimentação nas principais cargas movimentadas em Itaqui, como combustível e ferro gusa.

⁵² É importante salientar que o incremento na produção de soja, nas regiões Norte, Centro-Oeste do país e no próprio estado do Maranhão tem contribuído não só com a expansão da infraestrutura portuária, mas também tem acentuado conflitos com populações localizadas ao longo desse corredor de escoamento da produção.

Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso do Sul (APROSOJA/MS), os dados acompanhamento da evolução do plantio da Soja no MS – Safra 2012/2013 nos informa os seguintes números:

No total foram visitadas 225 propriedades em Mato Grosso do Sul, sendo um total de 114 propriedades na região sul e 100 propriedades no centro/norte, onde observou-se a conclusão em 100% da área do estado destinada ao cultivo da soja, estimada em 2.020 milhões de ha para a safra 2012/2013.

Somam-se a isso os recentes investimentos que foram implantados na sua hinterlândia, a saber: a ligação da Usina Termelétrica Porto do Itaqui com as instalações, possibilitada por correia transportadora de 5,5 km até o berço 101 para a movimentação de carvão mineral. Vale ressaltar que com relação ao carvão utilizado pela UTE, a movimentação planejada é constante, cerca de 900.000 t/ano e a capacidade do berço 101 para a movimentação exclusiva desta carga, onde estão instalados o descarregador e a esteira que levará o carvão até a usina, é bem superior, da ordem de 5 milhões de toneladas anuais.

Para o futuro próximo, há projeções de crescimento da movimentação de pellets de madeira em Itaqui, assim como da celulose, o que tem relação direta com investimentos da empresa Suzano (LABTRANS, 2009). Este é um produto novo no porto e as projeções indicam que os embarques desta mercadoria deverão representar cerca de 9% da movimentação total em 2030.

Segundo a Suzano (2011), os pellets movimentados no porto são “partículas desidratadas e prensadas de madeira moída” cuja utilização se dá para transporte de biomassa.

Como mencionado, a projeção de movimentação de celulose na área de influência do porto do Itaqui decorre principalmente dos investimentos do Grupo Suzano Papel e Celulose (LABTRANS, 2009). Destaca-se, no setor de celulose, as cidades de Imperatriz, no Maranhão, devido à implantação da empresa de produção de celulose – a qual tem capacidade de produção da ordem de 1,3 milhão de toneladas por ano, podendo alcançar 1,5 milhão toneladas/ano.

Para isso, será usada a Ferrovia Carajás e também a Transnordestina Logística (SUZANO, 2010). A exportação do produto não possui ainda terminal marítimo definido, mas Itaqui é um dos possíveis locais a ser escolhido.

Estes investimentos no setor de celulose – alinhados com a demanda internacional crescente e também com as projeções em âmbito macroeconômico apontados pelo Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) – corroboram a projeção

de que os embarques de celulose pelo Complexo Portuário alcancem uma movimentação responsável por cerca de 5% do total da carga em 2030.

4.2.3. 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 (VALE, 2012). Foi construído em 1986, como parte dos desdobramentos do Programa Grande Carajás no Estado do Maranhão.

Segundo Feitosa e Trovão (2006, p. 156), a estrutura do porto está distribuída em cais, pátio de estocagem para mais de 3,65 milhões de toneladas, estações de descarregamento com virador de vagões, pesagem e amostragem, havendo ainda instalações de manutenção do porto com ferrovia, máquinas e equipamentos, setor administrativo e Centro Operacional.

Segundo os dados do Relatório de Produção (VALE, 2014), em 2013, o TMPM, incluindo as operações realizadas no Berço 105, operado pela Vale no Porto do Itaqui, Foram responsáveis pelo embarque de 112 milhões de toneladas (Mt), sendo 105, 6 Mt de minério de ferro e 6,4 Mt de carga geral. O porto, segundo dados da publicação, é responsável por mais de 80% da carga movimentada em todo o estado do Maranhão.

A edição do Jornal O Estado do Maranhão de 15 de fevereiro de 2015, traz a seguinte notícia: “Prossegue a expansão do Píer IV⁵³ da Vale com conclusão para 2016” (O ESTADO DO MARANHÃO, 2015)⁵⁴. Dentre outras coisas, a matéria destaca investimentos da ordem de R\$ 7 bilhões em logística portuária até 2017, tendo como carro chefe o TMPM, integrante do CPSL.

4.2.4. Lei de Portos: a institucionalização dos conflitos com a expansão portuária

Com o advento da Lei 8.630/93⁵⁵, o sistema portuário brasileiro passou a experimentar uma nova fase de regulamentação, aqui conceituando o sistema portuário

⁵³ O Píer IV do Terminal Marítimo da Ponta da Madeira está sendo construído em duas etapas. A primeira corresponde ao berço Sul, que esteve em estruturação no período de 2010 a 2013 e que permite a operação de novos viradores de vagão e pátios de estocagem recém-construídos (VALE, 2013). Nesse momento, a Vale está construindo o berço Norte, que terá capacidade para embarcar 230 milhões de toneladas por ano e cuja conclusão está prevista para 2016. As obras compõe Programa S11D Logística.

⁵⁴ Ver anexo 07.

⁵⁵ A Lei 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. No entanto, teve alguns pontos de veto no mesmo ano.

conforme Porto (2007, 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 eram 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, 1988, p. 44-55).

A incorporação das medidas de desregulamentação neoliberais traz no seu bojo uma visão privatizante, evidenciando a necessidade da “saída” do Estado na participação direta no setor da infraestrutura, surgindo de forma efetiva à figura do arrendamento, como também as figuras dos terminais de uso privativos (TUP)⁵⁶ e dos terminais privativos/misto⁵⁷ (ARAÚJO, 2013).

Com essa simples observação, no campo jurídico-político-econômico é possível destacar que a visão neoliberal voltada para a política portuária e afim sempre defende a não intervenção estatal na economia. Em nome de uma livre concorrência também se poderia esperar que fossem “contra os monopólios em geral, e não apenas os monopólios públicos”, como afirma Boito Jr (1999, p.27), que lembra 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 monopolista e da especulação financeira.

Na ação portuária isso implica que as Companhias Docas passam a ser Administradoras e Autoridades Portuárias, sem perder suas condições de operadoras portuárias. As Companhias conservariam os cais públicos e passariam a realizar, dentro

⁵⁶ 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.

⁵⁷ Refere-se aos terminais que movimentam cargas próprias e de terceiros (BARAT, 2007).

dos procedimentos previstos, os arrendamentos⁵⁸ de áreas e armazéns à iniciativa privada.

Com ressalvas, podemos considerar a publicação de *A arrogância fatal: os erros do socialismo*, de Hayek (1995). Nesse estudo, defende que o monopólio estatal “resulta de conluíus e é promovido pela política governamental” e afirma que somente quando se anula tais acordos e se altera a política, a concorrência pode ser estabelecida. Caso contrário, quanto maior o declínio da concorrência, maior será o surto do monopólio.

A convivência dos modelos institucionais do porto público e terminal privativo de usos misto, pelos mais vintes anos da Lei 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, obrigatório nos terminais públicos⁵⁹.

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 da flexibilidade 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 adotadas.

Por outro lado, Salum Jr (1999) enxergou na sobrevalorização cambial, adotada pelo Estado brasileiro, uma forma de “forçar” os terminais públicos a desenvolverem padrões de competitividade internacionais. Isso quer dizer que, foi por meio dessas 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

⁵⁸ Consiste na forma de privatização da atividade portuária. A Lei 8.630/93 define que tipos de serviços a Autoridade Portuária vai poder explorar.

⁵⁹ Chama-se de terminais públicos, aqueles administrados por empresas estatais.

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 Desestatização, 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 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 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) deu-se pela Medida Provisória n° 369 de 07 de maio de 2007, endossada na Lei 11.518/07, que consolidou o funcionamento da SEP/PR e o “novo modelo” de gestão do setor portuário, com a revogação das Leis, Decretos e dispositivo legal diverso.

As funções auferidas à SEP/PR⁶⁰, 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 o mesmo era relegado 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. Necessitaria de uma

⁶⁰ Compete 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 N° 369, 07 de maio de 2007).

reformulação a fim de fazer escoar a produção, ou extração, para os diversos Mercados consumidores.

Sabendo disso, dentre as metas já votadas e em implantação pela SEP/PR, destaca-se o Programa Nacional de Dragagem (PND)⁶¹ que possibilita o aprofundamento de diversos portos, permitindo, assim, o acostamento de navios de calados que demandam profundidades consideráveis. Aponta-se também o PNLP que priorizou investimentos públicos, principalmente do BNDES, viabilizando o conceito de *hub port*⁶² acompanhando uma tendência operacional para a cadeia logística portuária. No tocante à questão econômica, isso quer dizer que a consolidação dos marcos regulatórios para o setor, conseqüentemente, atrairá 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.

Noutro cenário, essas medidas garantiram a catalisação dos conflitos ocasionados particularmente pela dragagem e seus derivados. 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 poluição⁶³.

Para além desses aspectos, as dragagens veem afetando significativamente as atividades econômicas das populações instaladas proximamente aos terminais portuários no Brasil, em especial no estado do Maranhão, que registra um grande fluxo

⁶¹ O Programa Nacional de Dragagem (PND) possui duas fases, a saber: a primeira fase 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 ser 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 é o procedimento denominado de dragagem por resultado, que consiste 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 integra 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 a profundidade do calado dos portos. A projeção de investimentos para o PND2 foi R\$ 3,8 bilhões de reais somente para as obras de dragagem de manutenção nos próximos 10 anos (BRASIL, 2014).

⁶² *Hub port* é o mesmo que porto de distribuição ou concentrador. Este termo já foi mais bem explicado na nota de rodapé nº14.

⁶³ 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).

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, 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 N° 001/1986).

Consistem em impactos ambientais por obras de dragagem, com efeito direto sobre o meio ambiente (OECD, 1993; LEAL NETO, 2000; PORTO & TEIXEIRA, 2002; TORRES, 2000) 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.

No ano de 2013, a questão portuária retornou ao cenário político nacional com a votação da Medida Provisória 595/2012 também conhecida como “MP dos Portos⁶⁴”. 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, seiscentos e quarenta e cinco emendas à MP 595/2012 (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 República (Fonte: G1), 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 debates⁶⁵. Contudo, no dia 05 de junho de 2013, a Presidenta Dilma Rousseff sancionou a MP como Lei 12.815, vetando 13 itens da redação final⁶⁶. Conforme indica o quadro abaixo:

⁶⁴ A Medida Provisória N° 595, de dezembro de 2012, que 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; CÂMARA DOS DEPUTADOS).

⁶⁵ Vale lembrar que o texto do relatório final foi aprovado a 4 horas do vencimento do prazo estabelecido para a sua elaboração.

⁶⁶ A Lei 12.815 foi sancionada pela Presidenta Dilma Rousseff, no dia 05 de Junho de 2013 vetava 13 itens, e dispunha sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 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; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências (BRASIL, 2013).

Quadro 3: 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	Itens 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

Nº	Emenda Vetada	Síntese de Texto	Autor da Emenda	Dispositivo da MP
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 §
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.

Retórica e pragmática a MP dos Portos assegurou a orientação privatista dedicada ao setor, estendendo-se como opção de política econômica nacional em conformidade com as necessidades do capitalismo internacional. Discursos sobre “ampliação” e “modernização” dos terminais portuários mantiveram a eficiência para

justificar novos empreendimentos privados ao longo de oito mil quilômetros de costa (BRASIL, 2014).

5. O PAPEL DO CAJUEIRO NA INTENSIFICAÇÃO DA LUTA PELA RESEX DE TAUÁ-MIRIM

A ameaça de instalação de um porto nas dependências do território de Cajueiro intensificou o debate sobre a instalação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim. No entanto, é preciso voltar até o ano de 2004 quando a ameaça de instalação de um polo siderúrgico pairava sobre a Ilha de São Luís, particularmente sobre as áreas adjacentes ao Complexo Portuário de São Luís (CPSL).

E foi nesse contexto, que a mineradora Vale junto às empresas Baosteel, Shangkai Group Corporation, Arcelor, Posco e Thyssenkrupp apresenta-se como interlocutora do empreendimento junto ao governo do estado do Maranhão. Tal consórcio estava representado principalmente pela Baosteel como acionista majoritária e a Companhia Vale como sócia minoritária, além das outras empresas já citadas anteriormente. A instalação do empreendimento estava prevista para 2006 e o início das operações a partir de 2007.

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 na fase subsequentes (DAMÉ, 2004 apud ALVES, 2014). 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, no Rio de Janeiro; Usiminas, em Minas Gerais; Cosipa, em São Paulo e a Companhia de Siderúrgica de Tubarão, em Santa Catarina. 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 elétrica pela hidrelétrica de Estreito, localizada na cidade de mesmo nome no estado do Maranhão. 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, p.59, 2014).

Sobre isso, é importante dizer que o processo de produção siderúrgica figura entre um dos maiores consumidores de água, o que há de considerar ainda que desde 1980, a cidade São Luís já conta com uma planta de alumínio no seu Distrito Industrial, que possui um sistema de captação na Bacia do Itapecuru, denominada de Sistema Italuís.

Voltando às negociações, entre as pendências a serem resolvidas por parte do governo do estado e a 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, p. 60, 2014). À época, a Prefeitura de São Luís, o então Prefeito Tadeu Palácio, 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 governo do estado do Maranhão e 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 Reage São Luís), os investidores começaram a anunciar o desinteresse pelo Maranhão. Em meio a isso, estava a posição do governo estadual 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.

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

Vejamos que pelo ao menos, um dos atores sociais já tinha envolvimento nas discussões territoriais acerca de Unidades de Conservação (UC). A participação em Grupos de Trabalhos, o conhecimento adquirido ao longo dos anos na atividade pesqueira e o envolvimento com questões políticas mais abrangentes pode ser considerados trunfos no momento de disputa na arena, que é o território da Zona Rural II 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, disciplinado pela Lei 9.985, de 18 de Julho de 2000. A definição de 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 Unidade de Conservação (UC) denominada Reserva Extrativista (RESEX), cujo conceito é definido pela Lei 9.985/2000⁶⁷, 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.

As Reservas Extrativistas são modalidades de Unidade de Conservação pertencentes à categoria de Unidades de Uso Sustentável cujo objetivo é proteger os meios de vida e cultura de populações extrativistas tradicionais e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade (BRASIL, 2011).

Retomando o contexto de resistência das comunidades, as lideranças, por meio de organizações, associação de moradores e articulações com o Grupo de Trabalho Amazônico (GTA) e Movimento Nacional de Pescadores (MONAPE), deram início à busca pelo reconhecimento oficial como “populações tradicionais”. Ao acionarem esta categoria, os moradores e organizações aliadas (MONAPE, GTA, Sociedade Maranhense de Direitos Humanos, Fórum Carajás, etc.), recorreram a vários dispositivos com o propósito de reivindicar legalmente a propriedade da terra (ALVES, p.184, 2014). Por outro lado, essas mesmas reivindicações foram assistidas em outros momentos de ameaça posteriores, a saber: a expansão da área do DISAL e mais recentemente a tentativa de instalação de um terminal portuário, na comunidade do Cajueiro.

5.1 A espoliação dos territórios e conflitos socioambientais: a expansão logística do Complexo Portuário de São Luís

A tentativa de instalação do Terminal Portuário (TP), pela empresa WPR – São Luís Gestão de Portos e Terminais teve início no ano de 2014 e ainda encontra-se em curso. Diante disso, o foco é dado pelas sucessivas tentativas de espoliação do território da comunidade Cajueiro, situada na Zona Rural II da capital maranhense.

Pensando nisso, se pode apresentar uma explicação calcada nas possibilidades do capitalismo, em franco processo de expansão herdar um mercado para os seus

⁶⁷ 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.

produtos, organizado em escala mundial. Mas em contrapartida, se herda um modo de circulação dessas mercadorias, o que demanda infraestruturas de transporte capazes de manter a estabilidade do ciclo de *commodities*.

A acumulação pela acumulação e a necessidade inerente de expansão espacial, assim como, social do domínio das leis severas do processo econômico (HARVEY, 2004) encontram guarita nos territórios de populações estabelecidas ao longo dos corredores de exportação do estado do Maranhão. Ainda sobre isso, a demanda por novos espaços da atividade capitalista no que concerne a logística tem exigido que as distâncias entre os lugares de produção e os de consumo e os meios utilizados para superar essa distância cresça em importância, proporcionalmente ao acúmulo de capital e à multiplicação das mercadorias, das comunicações e dos créditos que tem e devem ser movimentados (SMITH, 1988).

O incremento do Porto do Itaqui, por exemplo, é visto de forma bastante positiva pelo agronegócio da região de influência desse terminal, a inauguração de TEGRAM representa para este setor a possibilidade de ganhos de tempo no transporte entre a origem e o destino final da carga. Nesse sentido, expresso na forma de território o espaço geográfico torna-se um apêndice do desenvolvimento econômico.

O objetivo de fazer de São Luís uma cidade industrial, com todos os equipamentos logísticos necessários, reforça ainda mais a atração do capital expansionista para áreas da Zona Rural II. Nesse contexto, o Estado com seu monopólio da violência e suas definições de legalidade, desempenha um papel crucial ao respaldar e promover estes processos.

5.2. O “espaço” da resistência: Repertórios da ação política

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. Para, Tilly (1978), a ação coletiva se perfaz das convergências de interesses, e nestes interesses existem um amálgama do 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.

Seguindo isso de perto, pode-se perceber que a maioria da literatura histórica documentava e analisava diferentes formas de contestação e política social, 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* (TILLY, 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 Suffolk⁶⁸ em 1975 na Inglaterra. Esses grupos possuem uma estrutura de crenças compartilhadas, o que faz deles, automaticamente, um grupo particular cujas “intimidades da ação” correspondem às regras celebradas junto aos participantes desta população. Tilly mostra também 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 contribuí para o descobrimento das *laws generals* do grupo.

Nesta parte da obra Tilly procura mostrar o que está por de trás 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

⁶⁸ É um condado da Inglaterra.

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 a 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 permite 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 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 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 Terminal Portuário de São Luís.

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”. 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 II de São Luís ao mobilizar suas redes de alianças (canais da justiça, pesquisadores de universidades, Pastorais da Igreja Católica, políticos, etc.), exigiu o direito de não serem

expulsos 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 4: 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, nos últimos dias de gestão⁶⁹, 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, portanto, 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

⁶⁹ 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.

exemplo, a resistência enfrentada durante a tentativa de implantação do polo siderúrgico na cidade de São Luís no ano de 2004⁷⁰. 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, p5-14):

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.

Vejamos o trecho do relato das primeiras reuniões no Cajueiro, e como isso possivelmente revela as primeiras tensões geradoras de resistência:

[...] **Clóves:** 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 pedido de porto prá 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,

⁷⁰ Ver Alves (2014).

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 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.

Clóves: 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 prá transporte.

Clóves: Então, é aquela estória que a gente já tá falando, há especuladores de terra...

O texto supracitado reflete uma realidade discrepante do que ocorreu e vem ocorrendo no Cajueiro, traduzida em termos de “legalidade” do Terminal Portuário de São Luís, planejado pela 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.

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 Mundial. 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 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 é voltado para a questão da instalação do Terminal Portuário de São Luís. O que constitui um empreendimento com dimensões superiores a qualquer instalação portuária componente do CPSL⁷¹.

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 Luís⁷².

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 – e convergem para o diálogo.

⁷¹A 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 e no mais das vezes concluídas.

⁷² Ver Alves (2014).

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. Tal situação já vinha se arrastando desde o mês de junho. Em reunião no dia 11 de outubro, decidiram pela ação coletiva como forma de se fazer percebidos pelo resto 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 (assim denominados de jagunços por alguns moradores), contratados pela empresa WPR.

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 na localidade:

Morador: 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-presidente. Ai eu cheguei e vi aquele movimento. Aí, a gente deu 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 radio 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 ai, 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 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 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 de um objetivo comum (Tilly, 1978), 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 SEMA.

Após sua exposição do cenário inicial da situação, o morador continua a relatar os desdobramentos, ele disse o seguinte.

- 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 que 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, aí eu passei eles não... Mas já teve pessoas que eles proibiram. Para pra saber pra onde vai. Eles não tem direito de fazer isso. Era só isso aí!

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 e ir e vir, 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 II de São Luís.

Imagem 5: Manifestação dos Moradores do Cajueiro no dia 14 de Outubro de 2014



Fonte: www.blogdomarcial.com (2014).

Acompanhando isso de perto, se torna importante compreender as ações coletivas dos atores sociais. Considerando a agenda de mobilização política do movimento.

Quadro 4: 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;	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

Fonte: autor.

Importa situar também a audiência⁷³ convocada pela Comissão de Direitos Humanos⁷⁴ da Câmara Municipal de São Luís. Na oportunidade, estavam presentes os moradores do Cajueiro, a Vereadora Rose Sales, o Deputado Ubirajara do Pindaré, membros do GEDMMA (Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente), 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.

⁷³ A empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais foi convidada pela Presidente da Comissão, Vereadora Rose Sales. No entanto, foram feitas várias tentativas de entrega da convocação no escritório da empresa, em São Luís, o que não vingou. Segundo relatos, a segunda tentativa de entrega foi frustrada pelo impedimento do mensageiro adentrar o prédio onde está situado o escritório da WPR.

⁷⁴ A Presidente da Comissão de Direitos Humanos da Câmara Municipal de São Luís é a Vereadora Rose Sales, do PC do B, que tem acompanhado a situação do Cajueiro regularmente, inclusive participando das mobilizações ao longo dos meses.

Havia mais moradores do Cajueiro e localidades vizinhas do que Vereadores⁷⁵ e representantes convidados para a oitiva. No entanto, o evento durou cerca 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). 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 ausentou de discutir o problema com a comunidade. No entanto, há um ganho expressivo na questão fundiária⁷⁶, a saber: em 20 de setembro 2014, no Cajueiro foram feitas denúncias que havia um funcionário do Instituto de Terras do Maranhão (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 Urbaniza e pra própria 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 Edson 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].

[...] 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

⁷⁵ Fora Rose Sales de Vereadora, havia na bancada o Vereador Romulo Franco (PRB) que tentou tumultuar a oitiva sendo fortemente repreendido pelo Advogado da CPT, Rafael Silva.

⁷⁶ Estava presente um funcionário de nome Edson, do Instituto de Terras do Maranhão (ITERMA).

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 fazer. Agora o objetivo é esse: anular aquele documento e eu acho que a gente tem... O Estado não pode se eximir da responsabilidade.

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 conseqüente mobilização.

Nesse contexto, a atividade do dia 19 de novembro de 2014 foi emblemática para por 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 [...]

Dito isto, pelo participante, a audiência foi suspensa. Em seguida, os participantes marcharam em até a SEDINC, no Palácio Henrique de La Rocque (PHLR)⁷⁷, situado a algumas quadras da ALEMA.

Em marcha em direção ao Palácio os moradores da Zona Rural e outros tomaram a Avenida Jerônimo de Albuquerque com cantos⁷⁸ e faixas que expressavam a luta pelo território do Cajueiro. Ocupando apenas a faixa direita com o ato político, mas mesmo assim gerando um expressivo congestionamento, a passeata alcançou os portões da

⁷⁷ O Palácio Henrique de La Rocque é uma das sedes administrativas do Governo do Estado do Maranhão, é nele que estão sediadas as Secretarias de Estado, inclusive a SEDINC. Continuando, é importante dizer que a “invasão” ao PHLR não foi noticiada em qualquer veículo da grande mídia do estado do Maranhão.

⁷⁸ O canto mais entoado com 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”.

referida sede administrativa. Desconsiderando o aparato de segurança do local, os manifestantes entraram, no primeiro momento o ato chamou à atenção no saguão, alguns dos funcionários assistiam atônitos e desinformados aquela forma de reivindicar direitos, outros já sabiam 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 para uma breve reunião⁷⁹.

Acompanhando o pensamento de Tilly (1978 p. 115), o que foi observado no campo de pesquisa pode ser considerado 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 mobilizam 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.

⁷⁹ A reunião durou mais ou menos de 30 a 40 minutos, participaram o Padre Clemir e o Advogado Rafael Silva (ambos da CPT), a liderança do Cajueiro: Clovis; o Presidente da União dos Moradores Proteção de Jesus do Cajueiro: Seu David; e a Vereadora Rose Sales.

Imagem 6: Manifestação no trecho da Av. Jerônimo de Albuquerque



Fonte: autor (2014)

A interpretação de parte dessa realidade se deve a relação que existe entre os interesses momentâneos e particulares dos atores participantes de uma arena específica (OLIVIER DE SARDIN, 2005, p.186). Nesse tipo de abordagem a interação dos atores da situação de conflito pode ser tratada como uma enseada fecunda de elaboração de estratégias de resistência, permitindo o acesso às práticas e às representações creditadas aos fenômenos conjunturais e estruturais.

Imagem 7: Momento de entrada no Palácio Henrique de La Rocque.



Fonte: autor (2014)

Sendo assim um conceito central dessa abordagem, o de arena, pode ser aliado à noção de entrelaçamento das lógicas sociais que compreende a situação de conflito como “um campo social que coloca em relação, com uma intensidade particular, atores

diversos, interesses heterogêneos, lógicas de ações plurais e universos simbólicos divergentes” (BIERSCHENCK, 2007).

Este cruzamento produz realidades múltiplas e chocantes, uma interação, mais ou menos igual a essa, pode ser visualizada no Cajueiro ao passo que no decorrer dos meses de acompanhamento percebi que a interação entre os atores como resultado final um quadro situacional diferente do projetado, com características distintas, que não estavam presentes no momento inicial do processo.

Considerando a orientação da socioantropologia do desenvolvimento, de considerar os atores que são alvos de ação de desenvolvimento como capazes, como coprodutores das intervenções de desenvolvimento, se inserir em uma perspectiva mais distinta da sociologia francesa contemporânea que, enfrentando as abordagens 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.

Ao meu ver, estes foram em geral os fatores decisivos para a formação de alianças durante as ações coletivas, ocorridas durante os meses de acompanhamento do movimento de resistência.

5.2.1 Moradores se acorrentam em escola para evitar realização de audiência pública⁸⁰

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 (POLIS, 2005). No entanto, vêm restringindo quantitativa e qualitativamente a atuação dos atores sociais interessados nos espaços de tomadas de decisão política.

No caso da audiência para tratar da instalação do Terminal Portuário de São Luís, este espaço acabou funcionando como palco para um ato de resistência do Povoado Bom Jesus do Cajueiro. O Objetivo central era tratar do licenciamento da referida obra. Nesse contexto, é possível dizer que este espaço, acabou sendo importante

⁸⁰ Subtítulo inspirado na manchete do Jornal Pequeno: “Moradores se acorrentam em escola para evitar a realização de audiência pública” (Jornal Pequeno, Cidade, 17 de outubro de 2014).

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 (Diário Oficial do Estado do Maranhão, 2014). 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 de 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.

5.2.2 Como agem os Hagge's

A audiência de 16 de outubro ficou marcada pela violência imposta pela empresa WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais. Na Rua da Igreja, N° 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, ocorreu 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 de realização da audiência. As primeiras manifestações já ocorriam quando chegaram os representantes da SEMA, WPR, equipe de filmagem e seguranças (jagunços).

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, 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 policia

militar no local, os policiais aproximaram-se do portão e perguntaram sobre 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 buscar de uma solução compulsória para a situação e expressa: “nós adquirimos a área, é uma área particular, nós estamos retirando as pessoas, negociando com elas com valores bastante interessantes”. Os moradores respondem: “interessantes pra vocês”. Hagge e seus jagunços retornam ao portão de entrada da escola e ouve 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 ganha força com a chegada de lideranças locais como Maria Máxima Pires, da vereadora Rose Sales (Presidente da Comissão de Regularização Fundiária de São Luís), Saulo Arcangeli (Representante da Central Sindical Popular – CSP Conlutas), do Sociólogo Bartolomeu Mendonça (Coordenador do Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente – GEDMMA). Tudo isso, acompanhado pelos toques do tambor de crioula da comunidade de Cajueiro, 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 estão armados e exigem a presença da polícia para que os mesmos fossem coagidos. O que na verdade existiu, naquele momento, é que alguns dos seguranças são 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 engradecer ainda mais o fato político que ali ocorria. Foi aí que os participantes passaram a fazer declarações expressivas em relação a 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”.

Logo desvenda-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 resignificam conceitos e formas jurídicas de caracterização de territórios étnicos como espaços de reprodução cultural e preservação.” (ACSELRAD, 2004, p.18).

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 estocagem, redefinição e uso de exposições, de episódios recentes ligados a história de tentativa de instalação do TPSL, na comunidade do Cajueiro, que aproximam ou distanciam atores. 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 Secretário Adjunto de Licenciamento Ambiental abrir a audiência fora do local. Entra em jogo a consecução de estratégias na arena⁸¹ 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.

Subsecretário 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 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 N° 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 N° 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”.

Subsecretário: 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 subsecretário 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...

⁸¹ Diferente 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 Sardin, isto é, como espaço social que ocorrem confrontos e competições entre atores 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 atores possuem maior ou menor nível de influência ou poder. Mas também são encontrados centros de poder local instituído (OLIVIER DE SARDIN, 1995, p. 186).

Vereadora Rose Sales: Você é o presidente declara suspensão 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.

Subsecretário 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 suspensão 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 afazer 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 conatos 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 suspensão 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 suspensão!

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, e cuja gênese encontra-se nas inserções inaugurais que não raros tem raízes em outras situações de conflito pela posse do território.

Do mesmo modo, é possível dizer que os elementos que compõem a fala do ator 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 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 II 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 LTDA⁸². 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.

⁸² 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 02). 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 03).

Imagem 8: 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 participantes⁸³. Como resultado ficou decidido que no dia 23 de dezembro a BR 135 seria fechada em protesto às casas derrubadas⁸⁴. 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 automóveis⁸⁵.

⁸³ 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 Clóves 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”. Outro ponto de tensão, foi em relação à atuação da advogada da União de Moradores do Cajueiro. Durante a reunião surgiram controvérsias, principalmente sobre o conhecimento prévio da ação de derrubadas das moradias, a vice-presidente Eunice destacou que alguns moradores não confiam no trabalho da contratada. Houve trocas mútuas de acusação. Portanto, 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.

⁸⁴ Ver ocorrência em anexo 08.

⁸⁵ 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”.

Imagem 9: Manifestação na BR 135, realizada no dia 23 de dezembro de 2014



Fonte: autor (2014).

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, 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.

Nesta perspectiva Tilly (1995, p. 26) reconhece 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).

5.2.3 A audiência pública popular no Cajueiro x A audiência no Comando Geral da Polícia Militar

Como foi dito no item anterior, a audiência do dia 16 de outubro não aconteceu. No entanto, em 28 do mesmo mês, a Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Naturais do Maranhão (SEMA) torna público a realização da audiência pública, para apresentação de estudos do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo relatório (RIMA), referente a implantação do Terminal Portuário de São Luís, pela empresa WPR, a “consulta” foi realizada em 29 de outubro na quadra poliesportiva do Comando Geral da Polícia Militar do Maranhão [grafado em negrito no comunicado], às 14:00 horas, no bairro do Calhau⁸⁶.

Promovida pela: SEMA, WPR e SEDINC, foi organizada à moda de um grande espetáculo para os ouvintes sentirem-se acolhidos pela proposta de instalação do TPSL, havia carrinho de picolé, água, café e lanche. Segundo relatos de um membro da Comissão Pastoral da Terra/Maranhão (CPT-MA), havia vários ônibus com pessoas de bairros como: Coroadinho, Cidade Olímpica⁸⁷, entre outros. A realização da audiência pública à revelia configura um velho processo já conhecido pelas comunidades.

Nas oitavas que acompanhei, e com certeza essa não foi diferente, o espaço de manifestação é limitado. O tempo é restrito aos 03 minutos, no máximo. No mais das vezes as perguntas somente são permitidas pela forma escrita, a serem lidas posteriormente (se isso acontecer). Portanto, a audiência pública para tratar do Terminal Portuário de São Luís possuía todos esses “ingredientes” típicos dos expedientes de restrição da participação popular. No entanto, a referida atividade possuía um elemento novo. Uma audiência realizada em um Comando Geral da Polícia Militar. Até então nunca se havia tido notícia de uma assembleia expositiva realizada no espaço que não seja uma associação, quadra de esportes ou escola da comunidade de onde o empreendimento visa se instalar. Tal artefato foi utilizado como estratégia de restrição, coerção das manifestações contrárias daquilo que estaria sendo exposto pelos *profissionais* formuladores de projetos desenvolvimentistas para o estado do Maranhão.

Movendo a peça certa, a SEMA, a SEDINC e a WPR acionaram suas redes de alianças e deslocaram a audiência para o CGPM-MA a fim de cercear a liberdade de

⁸⁶ O bairro do Calhau é considerado área nobre e está distante da zona rural II de São Luís.

⁸⁷ Vale ressaltar que os referidos bairros estão distantes da área do Cajueiro e não fazem parte da área pretendida para a RESEX de Tauá-Mirim.

manifestação daqueles contrários à instalação TPSL. Nessa perspectiva, segundo Olivier de Sardin (1995, p. 186):

[...] intervenções externas são, portanto confrontadas com esses dois tipos de poder, o poder de que todos têm e o poder que só alguns têm, e essa combinação intrincada resulta no que podemos nos referir como arena local.

Uma das singularidades evidentes no caso aqui investigado, quando confrontado com análises de universos empíricos análogos em outras reais de referência (OLIVIER DE SARDIN, 1995) é a de que o peso do potencial de agência é imprescindível, mas não se sobrepõe às demais habilidades e relações interpessoais.

A preponderância das redes de relações para o caso estudado deve-se ao fato de que elas favorecem e são favorecidas pela configuração de um espaço social marcado pela existência de fronteiras rígidas entre os participantes do processo de impedimento de instalação do Terminal Portuário de São Luís e os formuladores de políticas desenvolvimentistas.

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 (TILLY, 1978). Enfim, há todo um conjunto de condições que cooperam no estabelecimento de elos que chegam a ser percebidos posteriormente e que se reforçam constantemente na situação de conflito assistida.

No universo empírico investigado, esse processo resultou na produção de um sistema comum de referência que está em constante redefinição, de acordo com a situação do conflito um ou outro ator social surge para compor frente às ações coletivas. Isto é, ainda que oriundos por domínios de atividades diversas, os atores se reconhecem como contemporâneos de lutas comuns e, sobretudo, configuram redes de relações que persistem e se constituem num dos principais recursos de luta detidos. Tendo em vista a plasticidade da arena específica, que é o caso de Cajueiro e toda área pretendida para a RESEX de Tauá-Mirim, o capital de relações sociais passível de ser cooptado influi

ainda mais sobre o movimento de resistência a implantação do Terminal Portuário de São Luís.

Voltando para o TPSL, isto quer dizer, que o empreendimento não está isento das clivagens burocráticas tratadas ao nível de conluíus acertados entre os participantes da arena local de disputa. Isto fica claro quando o processo de licenciamento ambiental para instalação do Terminal Portuário de São Luís teve por base dois estudos, a saber: o EIA, com 1027 páginas, e o RIMA, com 61 páginas, respectivamente. Ambos realizados pela MRS Estudos Ambientais LTDA⁸⁸.

Cabe ressaltar que os estudos ambientais de um projeto das proporções do TPSL, constituíram um prolongado processo de transação entre instituições públicas, Secretarias Estaduais, e privadas, a saber: WPR e BC3 Multimodal⁸⁹. Nos estudos elaborados em julho de 2014, o EIA e o RIMA do Terminal Portuário de São Luís, são apresentados a caracterização socioeconômica da área de influência indireta (AII); caracterização socioeconômica da área de influência direta (AID); caracterização socioeconômica da área diretamente afetada (ADA); Comunidades indígenas, tradicionais e quilombolas; caracterização arqueológica e etno-histórica; cenário arqueológico regional; identificação e avaliação dos impactos ambientais e proposições de medidas mitigadoras e ou compensatórias; planos e programas de controle e monitoramento ambiental (diagnóstico ambiental); medidas para fase de operação, etc. Note-se, ao longo dos estudos, apenas informações compiladas de outras peças técnicas sobre as comunidades, principalmente da Golder Associates⁹⁰, são dispostas (MRS, 2014b). No documento são citadas as seguintes localidades: Estiva; Coqueiro; Jacamim, Embaubal, Ilha Pequena, Amapá, Portinho e Tauá-Mirim (com exceção de Estiva e Coqueiro, todas estas comunidades fazem parte da Ilha de Tauá-Mirim); Taim; Rio dos Cachorros; Limoeiro; Sítio São Benedito; Porto Grande; Vila Maranhão; Mãe Chica e Cajueiro.

⁸⁸ A MRS Estudos Ambientais LTDA é uma empresa de consultoria e prestação de serviços na área ambiental, dispondo de escritórios nas capitais: Porto Alegre, Brasília e São Luís. A MRS já prestou estudos para a Secretaria de Indústria e Comércio do Maranhão (SEDINC) para o licenciamento do Distrito Industrial de São Luís (DISAL). Tem como presidente o geólogo Alexandre Nunes da Rosa.

⁸⁹ A BC3 multimodal é a empresa que cuidaria da logística do Terminal Portuário de São Luís. Esta empresa, segundo informações do processo, é de propriedade de um funcionário da SEDINC e de um famoso especulador de terra da área Itaqui-Bacanga, o Carlos Cunha conhecido também como “carrinho do CB 450”.

⁹⁰ A Golder Associates é uma empresa de consultoria canadense, fundada em 1960. Entre as suas clientes está a Vale, inclusive o último estudo encomendado foi sobre as obras de dragagem de manutenção do píer IV do Porto da Ponta da Madeira, realizado em 2014. O lema da empresa é: “apoiando o desenvolvimento e preservando a integridade da terra” (GOLDER ASSOCIATES, 2015).

Nesse contexto, destaco o trecho da descrição da comunidade do Cajueiro, a saber:

Cajueiro: a ocupação da região aconteceu há quase 100 anos, a partir da comunidade Egito, onde havia o importante Terreiro de Mina do Egito. Atualmente, dele só restam as ruínas. Este antigo terreiro estava (está) localizado na parte mais alta da comunidade, de onde se pode ver boa parte da Baía de São Marcos. Contudo foi na região da praia que a comunidade começou a receber mais moradores: a praia de Parnuaçu foi sendo ocupada por uma comunidade des pescadores, expandindo para área onde hoje é considerada a comunidade Cajueiro. Posteriormente a implantação do Distrito Industrial de São Luís e a proximidade com o Porto do Itaqui (cerca de 7 km), a comunidade enfrentou um processo de invasões, pois as áreas de Cajueiro ficam próximas ao porto. A política de implantação de empresas nesta região é, geralmente, acompanhada de um processo de desapropriação e indenização dos moradores. Essa expectativa de receber indenização intensificou o adensamento populacional nas áreas de potencial interesse para a consolidação do complexo portuário uma vez que algumas empresas (**como por exemplo, a Suzano Papel e Celulose**)⁹¹ mostram interesses na área, chegando a fazer levantamentos na Praia do Parnuaçu [...] O Terminal Portuário de São Luís será implantado dentro dos limites da comunidade Cajueiro. O empreendimento será implantado em aproximadamente 200 hectares, localizado na área de Parnuaçu, principal espaço praiano de Cajueiro. Esta região é estratégica tanto para a pesca (maior concentração de pescado) como para o deslocamento da produção por estar localizada na Baía de São Marcos. (Grifo meu).

Note-se que o estudo encomendado pela WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais reconhece a importância da Praia de Parnuaçu para a manutenção econômica da comunidade. Além de perceber o valor histórico-religioso do Terreiro do Egito, pedra fundamental de vários terreiros da capital São Luís e de um em Belém. No entanto, não deixa de fazer ecos ao certame desenvolvimentista, chegando a citar o interesse de empresas como a Suzano Papel e Celulose em se estabelecer na área referida.

Destarte, estas são as consequências da especulação trazida pela WPR e associados a essa aliança da expansão do Complexo Portuário de São Luís.

⁹¹ Nesse ponto não estou “especulando”, mas sim grifando o que foi citado na peça técnica da MRS Estudos Ambientais LTDA.

Imagem 10: Casa derrubada na Praia de Parnauçu em Outubro de 2014



Fonte: Autor (2014).

Se, de um lado a WPR, SEMA e SEDINC realizava a consulta no CGPM. Do outro, a comunidade do Cajueiro com suas alianças punha em marcha a mais uma ação coletiva (TILLY, 1978).

Intitulada de “Assembleia Popular: território da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim”, ou “Audiência Pública Popular”. Realizada no mesmo dia e horário da audiência convocada pela SEMA, a atividade no Cajueiro juntou mais ou menos 180 pessoas para acompanhar as discussões acerca dos estudos ambientais, EIA e RIMA⁹². Mas também, estavam lá para ouvir dos convidados presentes, a saber: o Promotor Agrário Haroldo Brito⁹³; o Delegado Agrário Carlos Augusto, o Defensor Público

⁹² Curiosamente havia várias viaturas da polícia militar e quase uma dezena de policiais que logicamente não foram solicitados pela comunidade. Disponível em: <http://racismoambiental.net.br/2014/10/30/ms-comunidade-do-cajueiro-resiste-a-tentativa-de-manipulacao-e-cerceamento-e-realiza-audiencia-popular-na-associacao-de-moradores/>. (Relato Cláudio Castro).

⁹³ O Promotor Haroldo Paiva de Brito, titular da 38ª Promotoria de Justiça Especializada em Conflitos Agrários, vinha sendo citado nas reuniões na comunidade do Cajueiro. Em decorrência da notificação N° 01/2014 – 38ª PJESP, referente ao Procedimento Preparatório que impedia atos de construção nas residências. A decisão foi dada no dia 28 de agosto de 2014, pelo mesmo. Um dos trechos da reunião do dia 20 de setembro de 2014 é emblemático quanto a isso: “Este Promotor precisa estar destituído da legitimidade de falar qualquer coisa em nome dessa comunidade, ele não tem mais legitimidade para falar em nome dessa comunidade” [palmas]. Esse documento aqui no mínimo merecia um pedido de desculpas me parece que ele se equivocou e endereçou aos moradores da Vila Cajueiro o que ele deveria dizer pra empresa porque ele pode chegar e dizer: isso aqui, desculpa quem escreveu isso aqui, eu só fiz assinar eu nem li, foi a minha secretária que não conhece nada do problema e ai eu assinei sem ler por que isso aqui não era pra mandar aos senhores moradores da Vila Cajueiro, era para as empresas tais e tais, prá eles mandarem esse documento aqui porque dizer, ameaçar vocês, que vocês estão praticando exercício arbitrário das próprias razões. Qual o exercício arbitrário das próprias razões que vocês fizeram? Foram

Alberto Tavares, Sociólogo Bartolomeu Mendonça (GEDMMA), o Deputado Estadual Bira do Pindaré (PT), gabinete da Vereadora Rose Sales (PC do B), Saulo Silva, Rafael Silva e Padre Clemir (CPT), Saulo Arcangeli (CSP-Conlutas), técnicos da Secretária Municipal de Urbanismo, etc.

Nas primeiras reuniões acompanhadas por mim, a pauta era a postura adotada pelo Promotor Agrário, Haroldo Brito, em relação à situação do conflito no Cajueiro. Fato este, comprovado pelo Procedimento Preparatório⁹⁴ que alertava sobre a ilegalidade de benfeitorias realizadas nas residências após o dia 28 de agosto de 2014 sob a pena de ser enquadrado nas formas previstas pela Lei de Crimes contra a Economia Popular (especulação imobiliária).

No entanto, no dia da “Assembleia Popular: território da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim”, o Promotor se retratou da seguinte forma:

Promotor: inclusive é importante que vocês aqui, aproveitando que todos nós estamos aqui envolvidos na questão, Órgãos públicos. Tá aqui o Ministério Público, tá aqui a polícia civil, a Secretaria de Urbanismo, a Defensoria Pública. É preciso que vocês falem até porque sempre, atualmente, a gente vem errando na condução do procedimento que estou conduzindo em relação a isso aqui. Esta é uma oportunidade inclusive para me criticar. Entendeu? Eu estou aqui presente, fala na minha cara que estou fazendo, ou que por ventura, eu deixei de fazer. E se eu errei (gaguejando e suando muito) porque qualquer motivo existem órgãos que podem me corrigir, existe uma corregedoria, existe um Conselho Nacional do Ministério Público, em Brasília. Todos podem ficar à vontade porque se o Ministério Público errou, existe uma Corregedoria Geral, se a Polícia Civil errou existe uma Corregedoria de Polícia Civil, existe a Corregedoria da Polícia Militar. Essa é a oportunidade de chegar e falar também [...] se alguns desses órgãos aqui se equivocou. Se errou por dolo ou por culpa. Quer dizer, por vontade, coação ou omissão. Nós estamos aqui pra ouvir as críticas não é? Apontar, se for o caso, defesas e colocar disposições os órgãos que fazem as correções do Ministério Público, Polícia, Defensoria Pública e demais instituições não é? Só explicar uma coisa pra vocês. Posso? Conflito agrário é uma coisa extremamente complexa estou nessa Promotoria há mais ou menos um ano. Na verdade eu só comecei em Março desse ano, por razões que não interessa aos senhores. O que acontece? Ela ficou um pouco sobrecarregada pra mim. Tenho viajado muito pelo interior do estado, viajei até com o Delegado Agrário, viajarei semana que vem de novo. Vou tratar de outros assuntos, ela ficou um pouco sobrecarregada e que acontece quando se toma um procedimento desse aqui, a gente determina uma série de medidas para as

vocês que colocaram seguranças dentro da área intimidando as pessoas? Foram vocês que colocaram placa de vende-se na frente, no lugar de trabalho de outras pessoas? [...] O Promotor, outra coisa que ele fez mais grave aqui ele veio aqui na comunidade com o delegado agrário, que ele disse, pedindo as casas pra deixar a empresa fazer a demarcação, quer dizer que ele veio coagir porque se ele tivesse autoridade ele fazia um documento desse dando autoridade pra empresa fazer na hora que ele vem pedir, deixe que eles entrem no teu terreno isso é coação por delegado de polícia [exatamente] ele não tá fazendo papel de promotor, mas sim de bandido. Uma postura desgraçada que ele tá fazendo aqui [isso eu não sei quando o senhor fala isso aí]... acho que é geral”.

⁹⁴ Ver anexo 05.

outras instituições e esperamos respostas das instituições. [vira-se para os outros convidados e pergunta: Certo?] e eu acredito até que tenha havido uma certa dificuldade da gente se comunicar.

O estudo se concentrou, então, numa dinâmica de fabricação de meios de intervenção, causas, temas, agendas, etc., constituída a partir de uma gama de recursos, relações e registros, visando apreender os processos de legitimação de novos protagonistas e das suas habilidades de mobilização. Uma das características mais preponderantes dessa dinâmica foi o empenho dos atores em obter o reconhecimento das suas demandas graças ao domínio de instrumentos de reivindicação política (reuniões, assembleias, audiências públicas, protestos na BR, uso de instrumentos jurídicos, etc.), certificados pela prática e detenção de um arcabouço das experiências vividas em outros momentos.

No Quadro, a seguir procuro demonstrar diferentes momentos em que as ações coletivas foram planejadas. Neste particular, a convergência de interesses em torno da questão de Cajueiro teve importância primordial na construção de estratégias de resistência no território.

Quadro 5: Ações Coletivas da Resistência de Cajueiro

Data	Local	Assunto	Convocação
30.07.2014	Cajueiro – Residência de Alderina	Construção de portos e esquadra da Marinha, presença de jagunços, assédio para venda de casas e terrenos.	Clóves Amorim
19.08.2014	ICMbio/CNPT	Construção de portos e esquadra da Marinha, presença de jagunços, assédio para venda de casas e terrenos.	ICMbio/CNPT/Clóves Amorim
27.08.2014	Taim – Casa das Águas	Construção de porto e esquadra da Marinha, RESEX.	Clóves Amorim
29.08.2014	Cajueiro – Residência de Alderina	Presença de jagunços, assédio para venda de casas e terrenos, ameaças, construção de portos e esquadra da Marinha.	Associação de Pescadores
20.09.2014	Cajueiro – Residência de Alderina	Presença de jagunços, assédio para venda de casas e terrenos, ação no Ministério Público, grilagem de terras.	Clóves Amorim/CPT
23.09.2014	Cajueiro – Quintal de Clóvis	Ações dentro da comunidade, grilagem de terras, venda de terrenos na comunidade.	Clóves Amorim/CPT
02.10.2014	Cajueiro – Quintal de Clóvis	Nivelamento de informações da reunião anterior.	Clóves Amorim/CPT
11.10.2014	Andirobal – Cajueiro – Quintal de Seu “Batata”	Presença de jagunços, assédio para venda de casas e terrenos, ação no Ministério Público, grilagem de terras, planejamento da ação de fechamento da BR 135, ida ao encontro de educação ambiental no mesmo dia, na comunidade de Rio dos Cachorros.	União de Moradores do Cajueiro – CPT/ Nicinha/Seu David
15.10.2014	Cajueiro – União de Moradores	Instrução para bloquear a audiência do dia 16.	União de Moradores do Cajueiro/CPT
17.10.2014	Cajueiro – União de Moradores	Organização da comunidade para a resistência no território	União de Moradores do Cajueiro/CPT

Data	Local	Assunto	Convocação
27.10.2014	Cajueiro – União de Moradores de Cajueiro	Reunião para organizar a audiência pública popular do dia 29 de Outubro de 2014.	União de Moradores do Cajueiro/CPT
01.11.2014	Cajueiro – União de Moradores de Cajueiro	Avaliação de audiência pública popular.	União de Moradores do Cajueiro – CPT
16.11.2014	Cajueiro – União de Moradores de Cajueiro	Encaminhamentos da continuidade das atividades de resistência no Cajueiro; decisões sobre a decisão de venda dos terrenos.	União de Moradores do Cajueiro/CPT
21. 12.2014	Cajueiro – União de Moradores de Cajueiro	Encaminhamentos da continuidade das atividades de resistência no Cajueiro; casas derrubadas.	União de Moradores do Cajueiro/CPT
09.01.2015	Cajueiro – União de Moradores de Cajueiro	Encaminhamentos para derrubar o Decreto de desapropriação do Cajueiro, publicado em 31 de dezembro de 2014. (Ver anexo3)	União de Moradores do Cajueiro/CPT

Fonte: autor, 2015.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nessa dissertação buscou-se descrever e analisar o processo de expansão portuária a partir da tentativa de instalação do Terminal Portuário de São Luís (TPSL). A partir de relatos de sujeitos sociais que participaram deste processo, acompanhamento de reuniões e manifestações procurei identificar as formas de mobilização e ação coletivas por eles acionadas. Sendo assim, iniciei as análises pelas primeiras reuniões, ainda no mês de julho de 2014, tendo como campo de observação a comunidade do Cajueiro. Em seguida, procurei verificar as alianças estabelecidas entre a comunidade e os simpatizantes da causa pelo território da Zona Rural II da capital maranhense.

À luz dos instrumentos analíticos propostos por Reis (2002); Santos (2004); Haesbaert (2009); Godelier (1984) e Little (2002) considero o conceito de território (descrito e problematizado no capítulo 2) como expediente de “conformação” ao local de vivência que se substancializou num movimento de resistência. O povoado do Cajueiro localizado na Zona Rural II de São Luís se mobilizou 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 levou a comunidade a buscar alianças para as suas reivindicações e procurar ajuda em outras comunidades vizinhas, ou não.

A resistência do Cajueiro pode ser vista como resultante das experiências de lutas anteriores, uma vez que, aquela mobilização inicial do povoado do Cajueiro, transcendeu aos interesses iniciais, pois, a chegada de uma estrutura com alto poder de impacto, na praia do Parnauçu, poderia atingir grande parte da Zona Rural II. Nesse particular, a hipótese é sustentada pelo entendimento de que a problemática da expansão portuária em São Luís 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.

A pauta em voga nesse trabalho é a instalação de um terminal portuário e a possibilidade de mais ou menos 600 famílias residentes no Cajueiro na Zona Rural II de São Luís 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 socioambientais (ACSELRAD, 2004; ZHOURI, 2004).

A estrutura do conflito instalado exigiu que se dedicasse atenção, também, ainda que de forma rápida, aos fatores externos que concorreram para a expansão do Complexo Portuário de São Luís e seus derivados (ver capítulo 3). Ou seja, o incremento do plantio de soja e milho na área de influência do CPSL, a duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC) associada ao Projeto S11D, que fornecerá 90 milhões de toneladas de minério de ferro e a plantação de eucalipto no sul e leste maranhense com a instalação da Suzano Papel e Celulose, no sul do Maranhão ajudaram a compor esse quadro de avanços na infraestrutura dos portos.

Vale dizer ainda que a inserção da Amazônia Oriental 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 e na atualidade representado pela exploração mineral. Em todos esses momentos históricos, a principal agenda era explorar os recursos naturais contidos no território.

Decisivamente apresentado pelo Governo do Estado e pela WPR 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 Terminal Portuário de São Luís foi notável na nova liberalização do setor portuário brasileiro, principalmente quanto às privatizações e benefícios proporcionados aos representantes do capital financeiro (nacional/internacional). 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.

A “Lei de Portos” (MP 595/2012), supostamente destinada à modernização e ao desenvolvimento, à redução do tempo de estadia dos navios na barra⁹⁵, além de garantir o aumento da competitividade nacional, redundou no aumento dos conflitos nas

⁹⁵ É o mesmo que dizer que o navio está fundeado, ou seja, aguardando oportunidade para atracação no porto.

circunvizinhanças desses corredores de entrada e escoamento da produção. O agravamento dessas contradições pode ser observado nos relatos dessa dissertação, que a partir de uma investigação que demandou 07 meses de trabalho de campo, insistiu em demonstrar as falácias do desenvolvimentismo no estado do Maranhão a partir dos portos.

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 em outras áreas da Zona Rural II de São Luís, 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 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-capitalistas, portanto, incompatíveis ao atual momento de desenvolver o Maranhão) cujos efeitos tornam-se condicionantes de uma nova rodada de acumulação. Portanto, os recursos aquaviários do Brasil e o potencial de escoamento de *commodities* não poderiam ser desconsiderados, ante a mundial necessidade abertura e consolidação de novos mercados⁹⁶.

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.

⁹⁶ Exemplo disso é a redução da demanda de minério de ferro pela China, principal consumidora da *commodity* extraída de Carajás e explorado pela Vale. Segundo as editorias de economia a projeção para 2015 do país asiático é registrar crescimento zero em relação a produção de aço (Fonte: UOL Economia). Disponível em: <http://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2015/02/04/consumo-de-aco-da-china-dever-crescimento-zero-em-2015-diz-angang-steel.htm>. Acesso em: 05/02/2015. No outro extremo, a Revista Exame já chamava a atenção para a queda dos papéis da mineradora Vale, ainda em outubro de 2014. Isso se deve ao preço de minério de ferro que teve uma queda expressiva, sendo a maior desde setembro de 2012, a queda de 30% em 2014 forçou a empresa negociar no patamar considerado baixo, ou seja, um preço barato puxado pela incerteza da economia chinesa.

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” ao capital expansionista, nacional e internacional, público e privado, 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 no o de Arena, de Olivier de Sardin (1995), procurei descrever o espaço de manobra e as ferramentas políticas mobilizadas pelos atores. Face   premissa da Socioantropologia que permite estudar, simultaneamente, as institui es de desenvolvimento e as popula es que com elas se relacionam, foi possível perceber as intera es 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 SARDIN, 1995). Quanto a esse *insight*, só foi possível a partir da reflexão do conceito de repertório de aço proposto por Tilly (1978) que ajudou a ampliar o alcance analítico das disputas que se quis descrever aqui.

A experiência de mobiliza o do Cajueiro e a proposi o da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim como soluço momentânea indica que a pressão feita sobre os agentes econômicos (Estado e empresas) tem sido impulsionada pela força da mobiliza o política. Se, inicialmente, o fator de mobiliza o foi a ameaça de deslocamento para a constru o do terminal, por outro lado, a retomada, por parte dos moradores da Zona Rural II, da pauta da RESEX potencializou a solidariedade presente entre os povoados vizinhos.

O segundo semestre de 2014 foi marcado pela tentativa de instala o de mais um porto, na Baía de São Marcos. As sucessivas investidas de moderniza o foram

acompanhadas de mentiras, ilegalidades que podem ser comprovadas⁹⁷ no anexo desse trabalho. Nesse contexto, é importante apontar que a ação política acompanhada foi resultante de enfrentamentos a empreendimentos em outras oportunidades.

Por fim, o que ocorre na Zona Rural II é uma experiência social, no sentido que contribuiu, por enquanto, para frustrar o planejamento de expansão do capital da logística de transporte. A tentativa de deslocar povoados inteiros em São Luís não é um dado novo. Desde os primeiros anseios do PGC, toda a planta geográfica da capital do Maranhão é posta sob júdice do capitalismo nacional e internacional à medida que enxergam nessas áreas “outra” vocação que não seja aquela apregoada 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 o próprio Estado do Maranhão que associado ao capital, coloca em último lugar as prioridades necessárias para a manutenção da vida humana naquele espaço.

Em todo o período observado (julho de 2014 a fevereiro de 2015), percebe-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 da Zona Rural II de São Luís.

Portanto, por tudo isso, tão “natural” quanto à extração dos lucros para esses planejadores, é a forma ilegal e tacaña da atuação dessas empresas em territórios das comunidades tradicionais no estado do Maranhão.

⁹⁷ 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

7. REFERÊNCIAS

ACSERALD, H; BEZERRA, G. Desregulação, deslocalização e conflitos ambiental: considerações sobre o controle das demandas sociais. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de; et al (org.). **Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Agenda Ambiental Portuária**. Disponível em: http://www.antaq.gov.br/portal/meioambiente_agendaambienatais.asp. Acesso em: 09 de novembro de 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Porto Verde. Modelo Ambiental Portuário**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfportoverde.pdf>. Acesso em: 09 de novembro de 2014.

ALMMEIDA, J.R. **Gestão Ambiental para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Thex, 2008.

ALVES, Elio de Jesus P. **Repertórios e Argumentos da Mobilização Política: um estudo sobre o movimento Reage São Luís em São Luis-MA**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2014.

ANTAQ 2014. Disponível em: www.antaq.gov.br/portal/default.asp.

APROSOJA/MS. **Acompanhamento da evolução do plantio da Soja no MS – Safra 2012/2013**. Disponível em: www.aprosoja.org.br. Acesso em: 02 de Fevereiro de 2015.

ARAUJO, Francisco. H.C.B. **Sistema Portuário Brasileiro: evolução e desafios. Trabalho de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária**. UFSC/SEP, 2013.

BARAT, Joseph. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico: a visão setorial**. Rio de Janeiro: CRA Editora, 2004.

BARBOSA, Sidnei T. **Aplicação do método fluxo de caixa descontado para cálculo do valor econômico de empresas: uma análise a partir de dados da Companhia Vale do Rio Doce**. Presidente Prudente-SP, 2002. Monografia. Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas de Presidente Prudente, Faculades Integradas Antônio Eufrásio de Toledo.

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 (jun/2003). **Um novo consenso?** BID-AMERICA. In: Revista do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

BIERSCHENCK, Thomas. Anthropologie et développement. Historiciser et localiser les approches. Working Papers, 2008, 87b. Department of Anthropology and African Studies, Universitat Johannes Gutenberg – Mainz.

BOITO Jr, 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.

BOURDIEU, Pierre. "A Representação Política: elementos para uma teoria do campo político". In: **O Poder Simbólico**. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

BRASIL. **A Nova Fase da Privatização. Presidência da República, Governo Fernando Henrique Cardoso**. Brasília: SECOM, 1995.

BRASIL. **Cartilha do Licenciamento Ambiental/Tribunal de Contas da União**. Brasília: TCU, Secretária de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União, 2004.

BRASIL. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA 006/1987**. Dispõe sobre o licenciamento ambiental das obras de geração de energia elétrica. Brasília: CONAMA. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=57>. Acesso em 10/01/2015.

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. **Lei 9.985, de 18 de Julho de 2000**. Institui o Sistema Nacional de Unidade de Conservação – SNUC estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão de unidades de conservação, 2000.

BRASIL. **Medida Provisória 595/2012**. Dispõe sobre a modernização do sistema portuário brasileiro e dá outras providências, 2012.

BRASIL. **Medida Provisória 595/2012. Nota Descritiva**. Consultoria Legislativa, 2013.

CARAJÁS: NECESSIDADES DE TREINAMENTO DE MÃO - DE - OBRA EM ÁREAS DE INFLUÊNCIA DO PROGRAMA GRANDE CARAJÁS: Maranhão. São Luís: EDUFMA, 1990.

CÁRITAS BRASILEIRA. **Alcoa na Ilha: um documento**, 1983.

CARNEIRO, Marcelo Domingos S. A Exploração Mineral de Carajás: um balanço trinta anos depois. In: **Revista Não Vale**. São Luís: Justiça nos Trilhos, 2010.

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.

CASTIGLIA, M.C.C.P. **Disposição subaquática de rejeitos de dragagem: o caso do complexo lagunar de Jacarepaguá**. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado – COPPE/UFRJ, 2006.

CASTRO, S.M. **Conflitos Ambientais e participação social em processo de AAE para o setor portuário: dragagem em foco**. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado. UFRJ, 2012.

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: 07 de novembro de 2014.

COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO. Disponível em: www.conab.gov.br. Acesso em 07 de dezembro de 2014.

COMPANHIAS DE DOCAS DO PARÁ. Disponível: http://www2.cdp.com.br/forms/porto_belem.aspx. Acesso em: 25 de janeiro de 2015.

CONAMA. Conselho Nacional Do Meio Ambiente. **Resolução N° 344, de 25 de Março de 2004**. Brasília: DOU de 07/05/2004.

COTA, Raimundo Garcia. **Carajás: a invasão desarmada**. Petrópolis: Vozes, 1984.

CVRD. A empresa de mineração do ano. **Brasil Mineral**. São Paulo, n.24, nov. de 1985.

DAMASCENO, Elena Steinhorst; BARBOZA, Elizângela Maria. O Homem e o Manguezal: percepções ambientais e expectativa da efetivação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, São Luis-MA. In: **Ecos dos Conflitos Socioambientais: a RESEX de Tauá-Mirim**. 2009. pp. 125-152.

DHESCA. Informe Preliminar. **Missão: violações de direitos decorrentes do complexo de extração, beneficiamento e escoamento de minério de ferro no Pará e no Maranhão**, 2013.

EMAP 2014. Disponível em: www.portodoitaqui.ma.gov.br/emap. Acesso em 22 de novembro de 2014.

FAUSTINO, C; FURTADO F. Mineração e Violações de Direitos: o Projeto Ferro Carajás S11D, da Vale S.A. **Relatório da Missão de Investigação e Incidência**, 1ª ed. Açailândia - MA, 2013.

FEITOSA, A.C; TROVÃO, J.R. **Atlas Escolar do Maranhão: espaço geo-histórico e cultural**. João Pessoa: Grafset, 2006.

FEITOSA, Antônio C. **O Programa Grande Carajás no Contexto da Amazônia Oriental**. In: Boletim de Geografia-UEM, ano 06, nº 01, 1988.

FERREIRA, Gilson Ezequiel. **A competitividade do minério de ferro no Brasil**. Rio de Janeiro: CETEM/MCT, 2001.

FOLHETO Nº02. **Baía de São Marcos: reconhecimento e demanda**. In: Carta Náutica 411.

GISTELINK, Frans. **Carajás: usinas e favelas**. São Luís, 1988.

GODELIER, Maurice - **Lo ideal y lo material. Lo ideal y lo material. Pensamento, economias, sociedades**. Madrid: Taurus Humanidades, 1984 p. 17-43.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2009.

HARVEY, David. “A Acumulação Via Espoliação”. In: **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2004.

HAYEK, Friedrich August Von. **A Arrogância Fatal: os erros do socialismo**. Porto Alegre: Instituto de Estudos Empresariais, Editora Ortiz, 1995.

HÉBETTE, Jean. O Cerco está se fechando. In: HÉBETTE, Jean. **Cruzando a Fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia**. Belém: Editora Universitária UFPA, 2004.

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, 2006. Mimeo.

INTERMODAL 2012. **Repórter Mirante**. São Luís: TV Mirante, 02 de Agosto de 2012. Programa de TV.

JORNAL PEQUENO, 17 de outubro de 2014.

JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, Economia, p.8. 28 de novembro de 2012.

JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, Portos, p. 7. 15 de fevereiro de 2015.

LABTRANS. **Plano Mestre Porto do Itaqui**. Elaboração: Laboratório de Transporte e Logística. Florianópolis – SC: UFSC, 2012.

LACERDA, Sander M. **Navegação e Portos no Transporte de Contêineres**. In: Revista BNDES. Rio de Janeiro: v.11, n° 22, p. 215-243. Dez de 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.

LENOIR, Remi. Objeto sociológico e problema social. In: CHAMPAGNE, P., LENOIR, R., MERLLIÉ, D. e PINTO, L. **Iniciação à prática sociológica**. Petrópolis, Vozes,1998.

LIMA. Valdivino Borges. **Minério e Mineração: a rigidez locacional e a exploração da indústria**. In: Encontro Regional de Geografia, n° 9, 2005 – Novas Territorialidades – integração e redefinição regional. *Anais*. Porto Nacional, julho, 2005.

LITTLE, Paul. **Territórios Sociais e Povos Tradicionais no Brasil: por uma antropologia da territorialidade**. Série Antropologia. n° 322, Brasília: UNB, 2002.

LONDON [DUMPING] CONVENTION. 1972. **Documentos**. Disponível em: http://www.imo.org/blast/mainframemenu.asp?topic_id=617. Acesso em: 07 de novembro de 2014.

LOPES, José S. Leite. A Ambientalização dos Conflitos Sociais. In: LOPES, José S. Leite. **A ambientalização dos conflitos sociais: participação e controle público da poluição industrial**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004.p 17-38.

MARANHÃO: Decreto N° 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, localizada na faixa de área destinada à infraestrutura de energia e transportes e dá outras providências. Disponível em: <http://diariooficial.ma.gov.br/>.

MARANHÃO. **O Maranhão e a Nova Década: oportunidades e desafios, 2011.** Disponível em: www.ma.gov.br. Acesso em 16 de Março de 2015.

MARX, Karl. **Manuscritos Econômico-Filosóficos.** São Paulo: Martins Fontes, 2004.

MARX, Karl. **O Capital. Livro II.** São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MENDONÇA, Bartolomeu R. **Entre as Durezas da Vida e do Ferro, no Tempo do Aço.** São Luís – MA: UFMA. Monografia de Conclusão de Curso de Ciências Sociais, 2006.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO. **Programa de Aceleração do Crescimento – 10º Balanço.** Brasília. Ministério do Planejamento 2010.

MONTEIRO, M.T. **Fitorremediação de rejeito contaminado proveniente do Canal do Fundão, na Baía de Guanabara – RJ.** Rio de Janeiro, Tese de Doutorado – COPPE/UFRJ, 2008.

MORAES, Marli Alcântara F. **O tempo dos trabalhadores nos trilhos do capital: o processo de aceleração temporal na Companhia Vale do Rio Doce/MA.** São Luís – MA, 2007.

MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental do Terminal Portuário de São Luís,** 2014b.

MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. **Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Portuário de São Luís,** 2014b.

OLIVIER DE SARDAN, Jean-Pierre. **Anthropologie et développement: essai en socio-anthropologie du changement social.** Paris: Apad-Kartala, 1995.

_____. **Classic ethnology and sócio-anthropology of public spaces.** New themes and old methods in European African Studies. *Afrika Spectrum*, 2005, 40, p.485-497.

ORGANIZATION FOR DEVELOPMENT AND ECONOMIC OPERATION. **Environmental Assessment Handbook For Port Development Projects.** The Overseas Coastal Area Development of Japan, 1993.

PACHECO, Carlos Américo. Texto Para Discussão nº633. In: **Novos Padrões da Localização Industrial? Tendências Recentes dos Indicadores de Produção e do Investimento Industrial.** IPEA, 2008.

PINTO, Lúcio F. Carajás: ontem, hoje e nunca mais? In: **Revista Não Vale**. São Luís: Justiça nos Trilhos, 2013.

PORTO DO ITAQUI 2014. Disponível em: www.portodoitaqui.ma.gov.br. Acesso em 22 de novembro de 2014.

PORTO, M.M. **Portos e Meio Ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

PORTO, M.M. **Uma nova proposta para a Agenda Ambiental Portuária**. XIX Cooperaportos – Cooperação Técnica e Operacional entre as Administrações Portuárias. Brasília, outubro/novembro e 2008. *Anais*.

PORTO, M.M; TEIXEIRA, S.G. **Portos e Desenvolvimento**. São Paulo: Lex Editora, 2002.

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 PORTOS S.A. **Porto do Itaqui com a implantação do Tegram, o complexo portuário segue firme para consolidar a terceira posição no Brasil**. Revista Portos S.A. Ed. Nov-Dez de 2012.

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.

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.

SALUM Jr. Brasília. O Brasil sob Cardoso: neoliberalismo e desenvolvimento. Ed. Tempo Social. In: **Revista Sociológica da USP**. V11, nº 02, 1999.

SANT'ANA JÚNIOR, H.A; ALVES, Elio de Jesus P; MENDONÇA, Bartolomeu R. Projetos de Desenvolvimento, impactos socioambientais e a Reserva do Taim. **Ciências Humanas em Revista**, Universidade Federal do Maranhão, v.5, p.29-40, 2007.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio de A. **Carajás 30 anos: projetos de desenvolvimento, resistências e mobilizações na Amazônia Oriental**. Vias de Fato, São Luis-MA, 2013.

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. et al (Org.). **Ecoss dos conflitos socioambientais: a RESEX de Tauá-Mirim**. São Luís: EDUFMA, 2009.

SCHERER-WARREN, Ilse. Das mobilizações às redes de movimentos sociais. **VII Corredor das Ideias do Cone Sul**, 2005.

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.

SEDINC-MA /SEMA – MA. **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.

Seminário destaca investimentos e os avanços na economia do MA. **O Estado do Maranhão**, São Luís, 28 de Novembro de 2012. Economia. p.08.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SUZANO. **Relatório Anual 2010**. Disponível em: www.suzano.com.br. Acesso: Janeiro de 2015.

SUZANO. **Suzano energia renovável assina protocolo de intenções com o governo do Maranhão**. Disponível em: www.suzano.com.br. Acesso: Janeiro de 2015.

THEODORO, S. H (org.). **Mediações de conflitos socioambientais**. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

TILLY, Charles. **Democracy is a Lake**. In: Andrews, George Reid & Chapman, Herrick (orgs.). *The Social construction of democracy*. Nova York: New York University Press, 1995.

TILLY, Charles. **From Mobilization to Revolution**, Harvard University Press, 1978.

TILLY, Charles. **Regimes and Repertoires**. Chicago: University Of Chicago Press, 2006.

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.

VALE. Investimentos da Vale em logística nos últimos 06 anos é de US\$ 9 bi. In: **Especial Logística**, fev. 2011.

VALE. **Projeto Ferro Carajás S11D: um novo impulso ao desenvolvimento sustentável do Brasil**. Vale, 2012. Disponível em: <http://www.vale.com>. Acesso em 12 de novembro de 2014.

VALE. **Relatório de Produção 2012, 2013**. Disponível em: www.vale.com

VALE. **Relatório de Produção 3T14, 2014**. Disponível em: www.vale.com

VALOR ECONÔMICO. **A dinâmica da expansão: petroquímica, energia e logística lideram investimentos de R\$ 120 bilhões**. Outubro de 2012, Valor Estados.

VERBINNEN, Raphael T. **Avaliação da Atividade Estrogênica das Águas do Itapecuru no Município de Bacabeira – MA**. Tese de Doutorado. USP – São Carlos, 2014.

ANEXOS

Anexo 1 – 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 2 – Decreto nº 30.610, de 30 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	14
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 Itaqui-Bacanga, 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 3 – Decreto nº 30.624 de 12 de janeiro de 2015 , revoga o Decreto nº 30.610 de 30 de dezembro de 2015.

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	CASA CIVIL
Poder Executivo 01	O GOVERNADOR DO ESTADO DO MARANHÃO, no uso de suas atribuições legais,
Casa Civil 01	RESOLVE:
Procuradoria Geral do Estado 02	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.
Secretaria de Estado da Educação 03	PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO, EM SÃO LUÍS, 6 DE JANEIRO DE 2015, 194ª DA INDEPENDÊNCIA E 127ª DA REPÚBLICA.
Secretaria de Estado da Segurança Pública 03	FLÁVIO DINO Governador do Estado do Maranhão
PODER EXECUTIVO	
DECRETO Nº 30.624, DE 12 DE JANEIRO DE 2015.	
Revoga o Decreto de desapropriação que especifica.	
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	
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 4 - Notificação nº01/2014 38º PJESP com referência ao Procedimento Preparatório nº04/2014 - Vila Cajueiro.



ESTADO DO MARANHÃO
 MINISTÉRIO PÚBLICO
 38º PROMOTORIA DE JUSTIÇA DA CAPITAL
 ESPECIALIZADA EM CONFLITOS AGRÁRIOS
 Rua dos Pinheiros, Lotes 12-15 - Jardim Renascença
 (Antigo Hotel Panorama Palace - 1º Pavimento - Sala 10)

NOTIFICAÇÃO Nº. 01/2014 - 38ª PJESP
 REF: Procedimento Preparatório nº 04/2014 - VILA CAJUEIRO

São Luís, 28 de agosto de 2014.

AOS SENHORES MORADORES DA VILA CAJUEIRO

ASSUNTO: Instauração de Procedimento de Investigação Criminal.

SENHOR(A) MORADOR(A),

Cumprimentando-o(a) cordialmente, sirvo-me do presente para lhe **INFORMAR** que foi instaurado nesta Promotoria de Justiça Especializada de Conflitos Agrários, Procedimento Preparatório de Investigação, objetivando solução pacífica de **CONFLITO AGRÁRIO COLETIVO**, entre as partes envolvidas, Comunidade do Cajueiro e o Proprietário da área, na Vila Cajueiro, e apurar a responsabilidade civil e criminal, frente indícios de prática, em tese, de crimes na Comunidade da Vila Cajueiro, ligados à posse da terra.

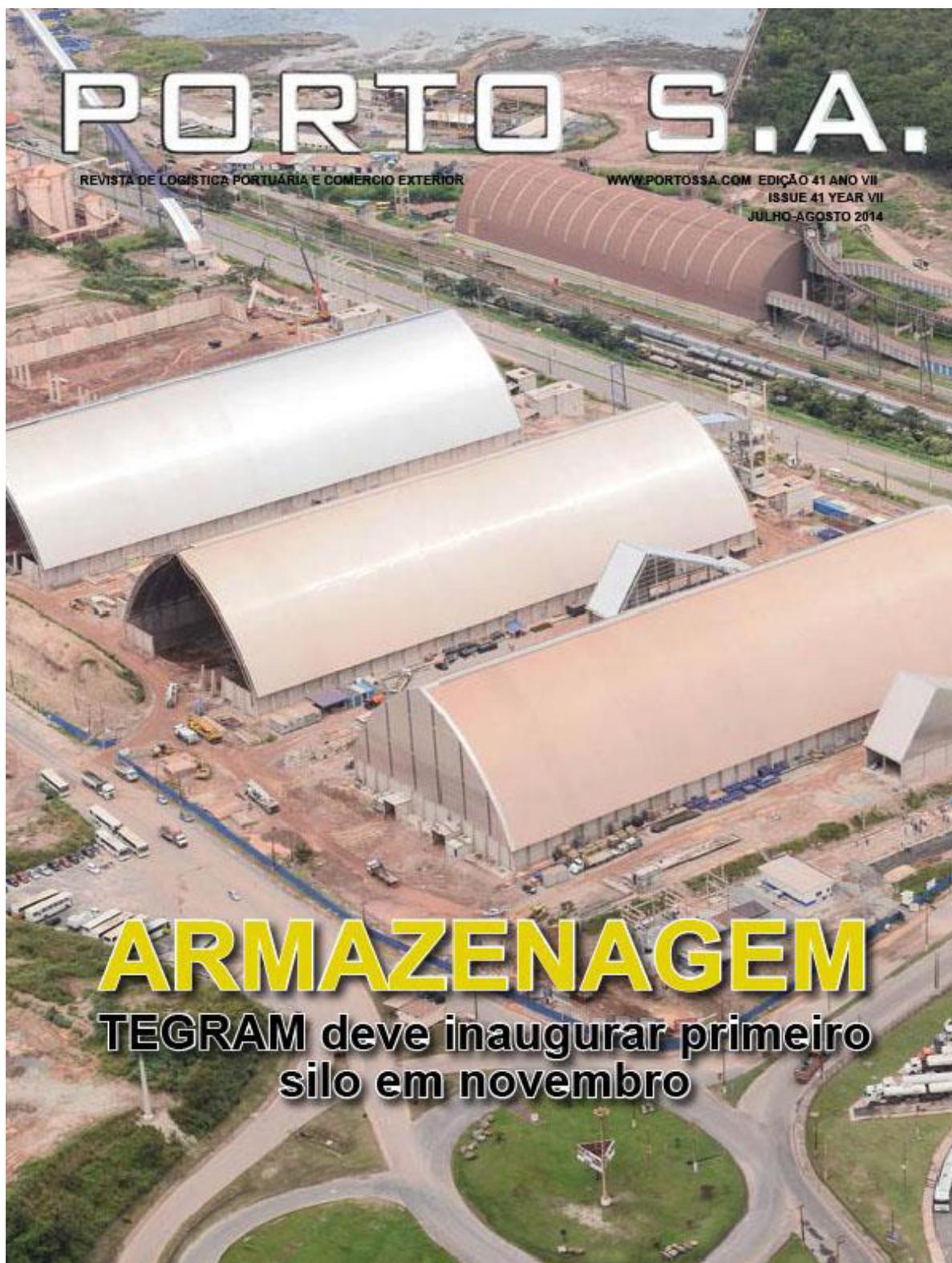
Conforme é do Vosso Conhecimento, a mencionada área encontra-se em iminência de ser desapropriada para fins de implantação de empreendimento industrial, dessa forma, NOTIFICO, alertando a Vossa Senhoria, que qualquer ato que importe em realização ATUAL DE CONSTRUÇÃO, poderá caracterizar, em tese, a prática dos crimes previstos nos artigos 345 (exercício arbitrário das próprias razões), 161, caput, e seu inciso II (alteração de limites e esbulho possessório) todos do Código Penal Brasileiro, artigos 2º e 3º, da Lei de Crimes contra a Economia Popular (especulação imobiliária) e outros ainda não vislumbrados, RAZÃO DE QUE ORIENTO PARA QUE SE ABSTENHA DE QUALQUER INTERVENÇÃO OU REALIZAÇÃO DE CONSTRUÇÃO DENTRO DA COMUNIDADE EXISTENTE NO REFERIDO LOCAL, afora aquelas de natureza comprovadamente necessárias e úteis.

Certo de contar com o bom senso que certamente orienta Vossa Senhoria, subscrevo-me e me coloco a seu inteiro dispor para dirimir quaisquer dúvidas pertinentes.

Atenciosamente,

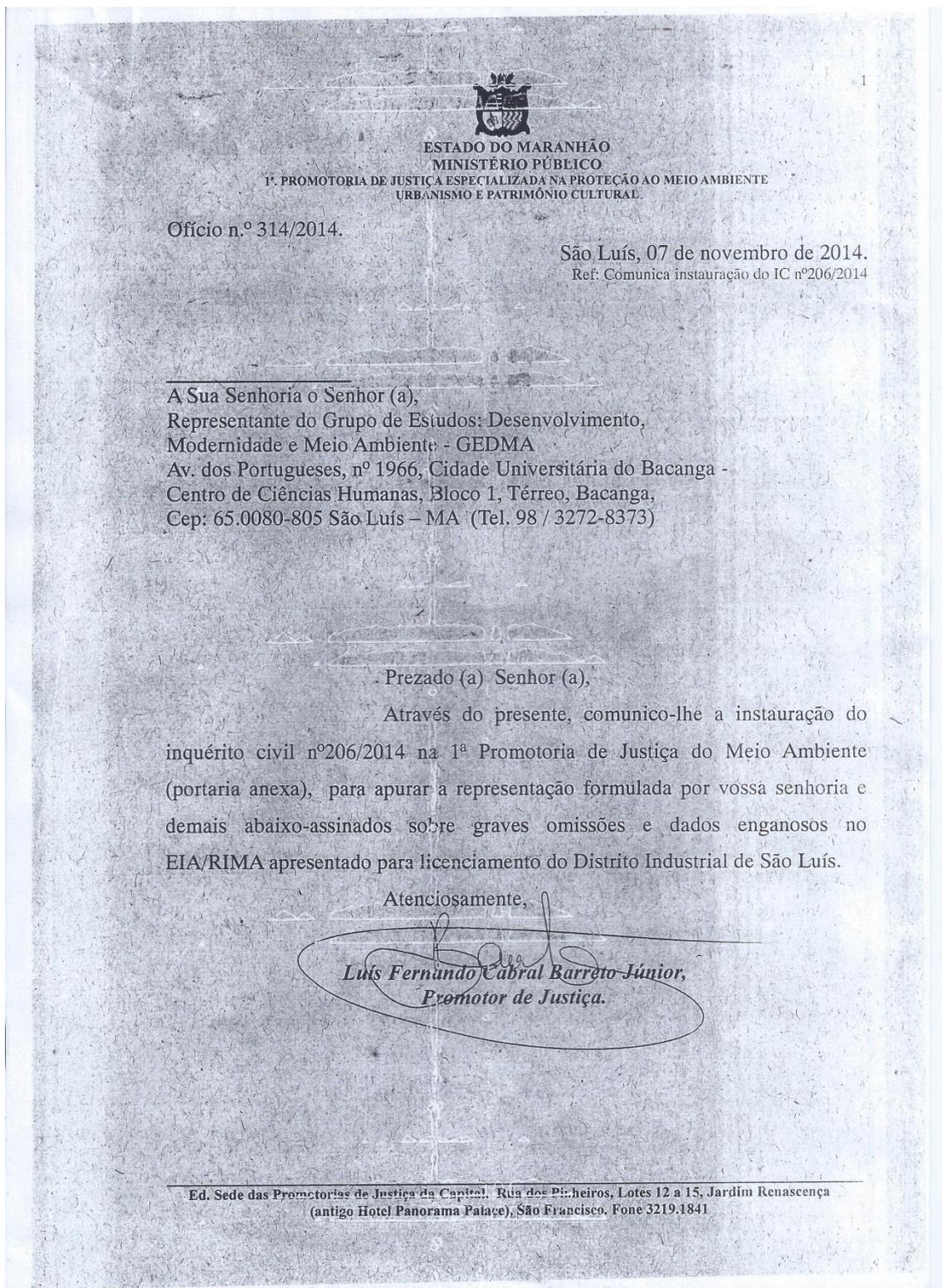
HAROLDO PAIVA DE BRITO
 Promotor de Justiça da Capital
 Titular da 38ª Promotoria de Justiça
 Especializada em Conflitos Agrários
 haroldo@mpma.mp.br
 Cel. 98 - 91444899

Anexo 5 – Revista Portos S.A, julho-agosto de 2014.



Fonte: Revista Portos S.A, ed. Julho – Agosto de 2014.

Anexo 6 - Inquérito civil nº 206/2014 na 1ª Promotoria de Justiça do Meio Ambiente, de São Luís para apurar as denúncias de omissões no EIA e no RIMA do DISAL.



Anexo 7: Capa da edição de 15 de Fevereiro de 2015, do Jornal O Estado do Maranhão.

imirante.

DOMINGO Caderno destaca famílias que se reúnem para curtir o Carnaval e fugir da violência

REVISTA PH A inspiração japonesa deu um brilho especial ao Almoço do PH Revista deste ano

REVISTA DA Glória Pires e Cassio Gabus Mendes falam de seus papéis em Babalônia, nova novela das 21h

O ESTADO Maranhão

DOMINGO www.estado.com.br | O Estado do Maranhão | São Luís, 15 de fevereiro de 2015 | nº 19.178 | Capital e interior R\$ 4,00 | Outros estados R\$ 5,00

Reforma política é a pauta do Congresso

Deputados da bancada maranhense discutem a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 352 que trata da reforma política e deverá ser tema principal no Congresso no primeiro semestre deste ano. **Política 3**

Conclusão do Pier IV de Ponta da Madeira é prevista para 2016

Estrutura integra projeto logístico orçado em R\$ 7 bilhões; trata-se do terceiro berço do terminal capaz de receber os maiores navios mineirais do mundo. **Portos 7**

ESPORTES

Carnaval interrompe a rodada de jogos

Do times maranhenses de futebol que disputam o Campeonato Maranhense e a Copa do Nordeste estão concentrados no período de Carnaval. Voltam aos gramados na Quarta-Feira de Cinzas. **Página 1**

Descoberta nova tática de assalto a ônibus

Polícia registrou este ano 40 assaltos a ônibus e constatou uma nova estratégia dos bandidos: atacar nos pontos finais das linhas, quando motoristas, cobradores e fofos estão terminando a jornada de trabalho. **Página 8**



FILA Trânsito lento marcou a saída de São Luís para o feriado de Carnaval, ontem, com 33 km de congestionamento, segundo a PRF. **Geral 8**

Escolas de samba do Grupo A desfilarão hoje na Passarela

Dez agremiações disputam o título deste ano e desfilarão na Passarela do Samba hoje e amanhã; tem folia também nos bairros da Ilha e no interior do estado. **Alternativo, Geral 8, Cidades 3 e 4**



Destaque do desfile da escola Flor do Samba, em 2014, na Passarela

ÚLTIMA HORA O Carnaval Del Mar, divulgado em Alternativo 5, foi transferido, hoje, de Lapa para o Iate Clube.

Especial | BAIRROS TRADICIONAIS



MADRE DEUS Bairro oriundo de uma vila de pescadores nos idos de 1713 e importante parque industrial em fins do século XIX, a Madre Deus hoje agrega várias comunidades, o famoso Cemitério do Cavalo e também é referência na cultura popular de São Luís. **Cidades 1 e 2**

Coluna do Samey

Eu te conheço Carnaval!

Este Carnaval chega em boa hora. O Brasil está precisando de um pouco de alegria e o Maranhão também. O Carnaval do Maranhão sempre foi efêmero. Ele manteve-se fiel às suas origens e resistiu muito tempo às padronizações das escolas de samba. Distingua-se dos demais Carnavais brasileiros justamente pela sua fidelidade ao passado. Nossa cidade e suas tradições culturais justificam isso.

Estava morto quando Rorovana assumiu o governo pela primeira vez. Mas ela, com sua forte personalidade e sensibilidade para a cultura popular, reavivou o Carnaval. Incentivou blocos, o velho Carnaval e as escolas de samba. O Carnaval de sua renascença. Há mesma, com sua presença, participando, desfilando e comandando este folguedo popular, essencial um incentivo para o povo, com sua simplicidade e gosto pela música.

Foi isso que o primário Camusal que teve o Brasil foi no desdobramento, primário do pela maranhense e pelos índios. Ele está descrito na Carta de Pedro Vaz de Caminha (origem documento original foi visto pelo povo maranhense na Exposição do 5º Centenário, no Governo das Ilhas). Foi Diego Dias quem, para comemorar com os índios, desceu a praia, levou consigo um "gostinho nosso com sua gula, e necess-se com eles a dançar, tomando-os pelas mãos, e eles folgavam e riam e andavam ao som da gaita". Caiu na folia com as índias e pulavam e riam e cantavam com "cantaço moçambique" (issou repetido Caminha) - e assim estava inaugurado o Carnaval. Quando hoje temos as mulheres de bigodinhos asadosos, verifico que são mais resguardadas que as índias mas, com suas vengonhas mans, "serenidinhas", "graciosas" ... "que a muitas mulhe-

“ No meu tempo, o que mais se desejava era saber quem estava debaixo do fofão ”

res de Portugal cravegarham), por não terem as suas como elas". E não ficou num dia só. De Caminha que, no outro dia, voltaram à folia, "dançaram e bailaram ... ao som dum tambor". Em 24 de abril de 1500.

Depois de dois séculos sem registros, o Carnaval aparece com o cenário que os portugueses trouxeram. Depois, contidos, minchos, danças de todo tipo, até chegamos aos dias de hoje com as escolas de samba, que tiveram o maranhense Joãozinho Tinto como grande inovador.

O Maranhão tem ainda o Cruz D'Alba, o cordeiro da Liberdade, gosta de ser chamado o Padre Boieiro. Afinal, todos somos filhos de Deus e os sacerdotes também têm direito à folia.

Isso não pensava dom Felipe Cardamun Pacheco quando eu era governador, em 1966, e tinha o slogan "Maranhão Novo". Dom Felipe, já velho, aposentado, morando no Pelicão Episcopal, escreveu-me um cartão: "Governador Samey, Não fale em 'Maranhão Novo' enquanto existir essa desonestidade que é o Carnaval. Ass, Dom Felipe Cardamun, Bispo de Fátima".

Estado Maior

Maranhão está mais equilibrado
Política 3

Tempo

MAI 21°C
MIA 36°C

Habitado a parcialmente nublado com pancadas de chuva isolada no sul. Demais áreas nublado.

Veja excelentes oportunidades de empregos e as melhores ofertas de imóveis pra você.

Classificação
Resultado de percentagem

Anexo 8 - Ocorrência Policial feita por morador, comprovando a derrubada das casas no Cajueiro em 18 de dezembro de 2014.

Projeto SIGD - Impresso em 18/12/2014 às 15:01:47



ESTADO DO MARANHÃO
SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA CIVIL
QUINTA DELEGACIA DE POLICIA DO ANJO DA GUARDA - SDP ANJO DA GUARDA
Endereço: PROJETADA, s/n - quadra e - ANJO DA GUARDA - 65086-233, Fone: 3218-2735 \ 3218-2733.

OCORRÊNCIA Nº: 6524/2014 - Registrado em 18 de Dezembro de 2014 às 14:51h

FATOS COMUNICADOS Data/Hora do Fato: 18/12/2014 às 11:30hs, Quinta-Feira

DANO (Artigo 163 do CP)
PRESERVAÇÃO DE DIREITO

LOCAL

Município:	Sao Luis	Estado:	MA
Lugradouro:		Nº:	CEP:
Bairro:	CAJUEIRO	Tip de Local:	RESIDENCIA
Referência:	PO VOADO PARNUASSU S/Nº VILA MARANHÃO		

ENVOLVIMENTO: COMUNICANTE VÍTIMA

VALTER RODRIGUES CUTRIM (52), do sexo masculino, Brasileira, exercendo a profissão de NAO INFORMADO, RG Nº: 270401420040/SSPMA, CPF: 236.771.633-15, nascido em 17/09/1962, natural de Penha - MA, PAI: VALTER CUTRIM e MÃE: ERNESTINA RODRIGUES CUTRIM, Endereço: Solimoes - BL 04 APTº 02 - Bairro: Parque Amazonas - CEP: 65031-660 - Sao Luis - MA.

OBJETO(S) / COISA(S)	TP. DE ENVOLVIMENTO	EXAMES SOLICITADOS
CASA	Apurar	
Numero:		
Quantidade: 1		

ENVOLVIMENTO: AUTOR #
WPR, idade aproximada 20.

HISTÓRICO DA OCORRÊNCIA

NOS INFORMOU O COMUNICANTE QUE TEVE SUA RESIDENCIA DERRUBADA PELOS AUTORES DA EMPRESA CITADA SENDO QUE O MESMO POSSUI O TERRENO DESDE DE 2002 NO QUE REGISTRA PARA FINS DE DIREITOS ..

WALTER WANDERLEY SILVA FERREIRA
DELEGADO DE POLÍCIA CIVIL

JANAINNA CORREA CARVALHO
ATENDENTE

VALTER RODRIGUES CUTRIM
COMUNICANTE

Anexo 9 – Documento da WPR enviado à ANTAQ descrevendo a localização do empreendimento

GAB

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

Nome: *Gamuff*

Matrícula

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:

PROTOCOLO

Município: 02

Proc. nº: 2462/14

Data: 05/11/14

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

Anexo 10 – Proposta Atual Para a RESEX de Tauá-Mirim

