

Jadeylson Ferreira Moreira*
José O. Alcântara Jr**

O artigo polemiza a expansão portuária e as transformações decorrentes desse empreendimento na capital maranhense. A análise destaca o caráter externo dos negócios de *commodities* na dinâmica de exportação e a interdependência conflituosa com a cidade. Para tanto, realizamos uma revisão bibliográfica com autores que trataram da questão em tela. Levantamos documentos de origem técnica sobre o Complexo Portuário, e contamos com observações locais, além de contatos com lideranças de bairros atingidos pelo processo de expansão do Complexo Portuário, no intuito de descrever as contradições do complexo portuário.

PALAVRAS-CHAVE: Expansão Logística. Complexo Portuário de São Luís. Capital.

INTRODUÇÃO

O presente artigo reflete sobre as relações entre o Complexo Portuário de São Luís (CPSL) e a capital do Estado do Maranhão. Nesse sentido, analisa as interfaces dessas infraestruturas de exportação, consolidadas ou em vias de conclusão, para compreender essas transformações e os seus impactos ocorridos na Zona Rural II¹ do referido município.

Segundo Siméia de Nazaré Lopes (2020), no período colonial – entre o século XVIII e início do XIX – a capital São Luís mantinha re-

lações comerciais para exteriorização de suas exportações e interiorização de mercadorias desembarcadas no seu porto, sendo que uma parte era destinada ao centro do Brasil (Lopes, 2020). A referida autora também relata que o porto possuía as componentes portuárias adequadas ao ancoradouro de grandes embarcações, permitindo rotas mercantes com o restante do mundo atlântico. Daí pode-se notar que a capital já se enquadrava na categoria de Porto Atlântico, caracterizado por uma larga faixa de terra banhada por águas – localizada na confluência da Baía de São Marcos e de pequenos rios que deságuam no Oceano Atlântico, com profundidade (calado) suficiente para naus de grande porte, protegidas por águas abrigadas para um seguro ancoradouro.

Essa potencialidade portuária já tinha sido apontada às primeiras empresas coloniais da Ilha Grande do Maranhão, indicada como bom acesso ao continente sul-americano (D'Abbeville, 2002). Nessa sequência histórica, em 1621, houve a separação entre Pernambuco e as capitanias do Pará e do Maranhão, que nesse momento passaram a ser um *Estado* separado do *Estado do Brasil*. Este novo terri-

* Universidade Federal do Maranhão. Centro de Ciências Humanas. Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais. Rodovia Estadual MA 014, S/N. Bairro: Alegre, Cep: 65.235-000. São Bento – Maranhão – Brasil. jadeylson.ferreira7@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-1843-2859>

** Universidade Federal do Maranhão. Centro de Ciências Humanas. Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais Campus Universitário Dom Delgado, Avenida dos Portugueses, nº 1966. Rua Dora Romariz, Prédio Prof. Dr. Sérgio F. Ferretti, bloco 8, sala 15. Cep: 65.085-580. São Luís – Maranhão – Brasil. jose.alcantara@ufma.br.
<https://orcid.org/0000-0003-4025-493X>

¹ A Zona Rural II do município de São Luís é constituída pelos povoados Taim, Rio dos Cachorros, Cajueiro, Parnauçu, Porto Grande, Vila Maranhão, Ananandiba, Colier, São Benedito, Vila Madureira e Camboa dos Frades. Fonte: https://www.saoluis.ma.gov.br/arquivos/plano_diretor_de_sao_luis_2023_-_lei_n_7_122_de_2023_-_publ_17021240.pdf

tório passou a ser chamado de Estado do Maranhão e estava comercialmente vinculado à Metrópole Lisboa, assim permanecendo após a separação entre as duas capitânias (Lopes, 2020). Dados históricos à parte, o que torna essa passagem relevante é a justificativa de que a subordinação direta à capital de Portugal se devia à dificuldade das embarcações navegarem em direção ao porto de São Luís e Belém, depois que saíam dos portos de Pernambuco e da Bahia, pois as correntes marítimas “lançavam” as embarcações em direção à Europa. Portanto, é sabido que, desde o século XVII, as correntes marítimas que atravessam a costa do Maranhão confluíam diretamente para o “velho continente”, que então recebia, de São Luís, por meio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, produtos como arroz, algodão, atamanhos, gengibre, couros, cravos, mel, anil, cacau etc.²

Nesse estudo, considera-se a funcionalidade logística da cidade de São Luís – MA, que registra, desde o período colonial, uma *vocação portuária*, como uma espécie de lugar-síntese das etapas do crescimento da atividade, seja na forma de incorporação de sucessivas zonas da cidade ao movimento de transformação da capital, ou como entreposto marítimo.

Cabe, aqui, realizar uma sintética apresentação do referencial teórico, com o intuito de contribuir com a compreensão deste trabalho, visto que são autores e documentos importantes para os estudos e pesquisas acerca da dinâmica social e histórica do Complexo Portuário de São Luís (CPSL). Para tanto, consideramos as seguintes bibliografias: Hirschman (1958), Gistelinck (1988); Marx (2005); Carneiro (2019); Grzybowski (2014); além de documentos de origem técnica: Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui (2018); Estudo de Impacto Ambiental do Terminal Portuário de São Luís

(2014); Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Portuário de São Luís (2014); Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da caracterização da atividade de dragagem do canal de acesso e dos berços 104, 103, 102, 101 e 100, no Porto do Itaqui – MA (2012); Regulamento do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (2012).

Foi realizado, também, um prévio levantamento dos pequenos terminais portuários existentes na ilha de São Luís, que não compõem o CPSL, mas que desempenham funções de embarque e desembarque de pessoas, mercadorias e demais bens para as adjacências e localidades em que se encontram.

SÃO LUÍS COMO ESPAÇO PRIVILEGIADO PARA A LOGÍSTICA PORTUÁRIA

Para compreender a cadeia logística de exportação do CPSL e os conflitos que nela encontram a sua gênese, é necessário – antes – entender o que significou a descoberta de jazidas minerais no estado do Pará e seus desdobramentos, a partir do que é o Programa Grande Carajás (PGC).

O PGC teve como uma de suas principais descobertas, ainda na década de 1960, gigantescas jazidas de minério de ferro na Serra dos Carajás, na região sudeste do Estado do Pará. Em termos institucionais, o PGC foi criado oficialmente pelo governo federal, em 1980. Foi regulamentado pelo decreto-lei nº 1.813, de 24/11/1980, do Presidente da República João Figueiredo, que dava garantias de financiamentos e renúncias fiscais para os empreendimentos empresariais no âmbito do Programa. O decreto-lei nº 85.387, também de 24/11/1980, criou o Conselho Interministerial do PGC para supervisioná-lo, prevendo sua composição e competência. Já o decreto-lei nº 1.825, de 22/12/1980, instituiu uma Secretaria Executiva exclusiva para o PGC, que tratou da isenção do imposto de renda para os empreendimentos do Programa Grande Carajás.

² Segundo Manuel Nunes Dias, a Companhia internacionalizou a economia do alto-norte do Brasil. Isso porque o quadro das exportações das capitânias apresentou um salto considerável dos produtos negociados. No porto de Belém, chegou a se registrar a saída de 138 navios para porto de Lisboa, enquanto o de São Luís pontuou um número maior de saídas, com um total de 180 (Michele; Dias, 2020, p. 57).

Para além de seu objetivo principal relacionado com a criação das condições econômicas, institucionais e de infraestrutura e logística para exploração das reservas minerais de Carajás, o PGC visava criar o que foi considerado, na época, o maior programa de desenvolvimento regional do mundo, abrangendo uma área de, aproximadamente, 900 km², composta por parcelas dos estados do Pará, Maranhão e Tocantins, à época, norte do estado de Goiás³ (Figura 1). Nesse contexto, estava em jogo a dinamização da economia da Amazônia Oriental brasileira,⁴ visando integrar a região à expansão

O PGC foi concebido para atuar através de três grandes frentes integradas: a) projetos minero-metalúrgicos; b) projetos agropecuários e florestais; c) projetos de infraestrutura (ferrovias, rodovias, portos e barragens). As atividades a ele relacionadas compreenderiam as mais variadas formas produtivas implantadas, que contaram com uma ampla rede de infraestrutura, com destaque para a Estrada de Ferro Carajás (EFC);⁶ um conjunto de atracadouros na capital São Luís, que foi posteriormente denominado de CPSL;⁷ uma extensa malha de rodovias; aeroportos e portos fluviais e marítimos; estruturas urbanas, em cidades criadas ou expandidas; termelétricas; grandes hidrelétricas, em especial, a Hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, no Estado do Pará e, mais recentemente, a Hidrelétrica de Estreito, também no rio Tocantins, na divisa dos estados do Maranhão e do Tocantins.

Gistelinck (1988) situou o PGC em um contexto propício para o avanço de uma política centralizadora, capaz de ampliar e aprofundar as explorações e exclusões existentes na Amazônia brasileira, produzindo uma situação cuja base fundiária se dava na grilagem, na formação de latifúndios e de trabalhado-

Figura 1 – Área de Influência do Programa Grande Carajás



Fonte: Alves (2014).

capitalista brasileira e mundial. O governo federal criou, então, o PGC, como uma “[...] iniciativa governamental visando ao aproveitamento da infraestrutura do Projeto Ferro Carajás (PFC), proposto e implementado pela Companhia Vale do Rio Doce,⁵ em 1978” (Carneiro, 2019, p. 100).

³ Até 1988, o atual Estado do Tocantins era o norte do estado de Goiás. Naquele ano, ocorreu sua criação.

⁴ A Amazônia Oriental é composta pelos estados do Pará, Amapá, Tocantins e parte dos estados de Mato Grosso e do Maranhão. (IBGE)

⁵ A Companhia Vale do Rio Doce era, então, uma empresa estatal. Foi privatizada em 1997 e, desde 2007, é autodenominada apenas Vale S.A.

⁶ A EFC, com 892 quilômetros, teve suas obras iniciadas em 1979 e foi inaugurada em 28 de fevereiro de 1985. A ferrovia foi recentemente duplicada e expandida, para atender à ampliação da exploração minerária na província mineral de Carajás, através da abertura de uma nova mina, a S11D, que está permitindo à Vale dobrar sua produção de minério de ferro em seu sistema de logística, extração e circulação de minérios no norte do Brasil (Moreira, 2015).

⁷ O Complexo Portuário de São Luís (CPSL) vem se constituindo desde o final dos anos 1970. Sua principal referência é o Porto do Itaqui, que é administrado pela estatal Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). Atualmente, sob administração dessa empresa, encontra-se o Complexo do Porto do Itaqui, composto ainda pelos seguintes terminais: Terminal Pêqueiro do Porto Grande, Terminal da Ponta da Espera, Terminal do Cuiupe e Terminal de São José de Ribamar. O CPSL ainda é composto pelos portos privados Terminal Marítimo da Ponta da Madeira, de propriedade da Vale S.A., e Porto da Alumar, de propriedade do Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar) (Moreira, 2015).

res sem-terra, denunciando a desintegração das comunidades rurais que dispersa os camponeses e os coloca à procura de novas terras livres ou, ainda, os submetem ao desemprego ou aos baixos salários nas fazendas e cidades. Isso orquestrado por uma classe política e empresarial ávida por poder, terra e dinheiro.

Grzybowski (2014, p. 4) enfatizou o “caráter de negócio de fora e para fora [do PGC], ditado segundo o ritmo e possibilidades de acumulação do capital, contra a própria população e o seu território”. Uma análise, complementada com Gistelink (1988, p. 54-55), quando afirma que:

A situação explosiva do continente africano, marcada por revoluções nacionalistas na década de 60,⁸ colocava em risco o suprimento de minérios estratégicos, como manganês, para os países desenvolvidos. As multinacionais, preocupadas em assegurar o suprimento de matéria-prima, procuravam não depender de apenas uma fonte, de um país ou de um continente.

[...] Nessa perspectiva, duas empresas norte-americanas, a *Union Carbide* e a *United States Steel*, iniciaram, em 1966, a prospecção mineral na Amazônia, sobretudo à procura de manganês, necessário para a fabricação de pilhas eletrolíticas e para a siderurgia.

Todo o processo de identificação, prospecção e, depois, de extração minerária em Carajás, deu-se a partir da mobilização de capital estrangeiro, principalmente dos Estados Unidos. A empresa estadunidense *United States Steel*, desde o início dos anos 1940, pesquisava as riquezas do subsolo na Amazônia em busca, principalmente, de manganês, foi quem *descobriu*, em 1962, a reserva de minério de ferro na Serra dos Carajás, constituindo a Amazônia Mineração S.A. (AMZA), a empresa *descobridora* que ficou com 70,1% da reserva, e a então empresa estatal brasileira Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)⁹ seria proprietária do restan-

te. Em 1977, com a saída da empresa estadunidense da AMZA, a CVRD passou a ter seu controle, mas não sem que o governo brasileiro comprasse seu próprio patrimônio, pagando à *United States Steel* o valor de 50 milhões de dólares, sob a rubrica de indenização pelos investimentos realizados (Gistelink, 1988).

Ainda segundo Gistelink (1988, p. 58), a CVRD, após sua desvinculação da *United States Steel*, formula “um plano preliminar de desenvolvimento, chamado de Projeto Amazônia Oriental, um projeto voltado para a exportação e regido pelas leis econômicas do mercado mundial”. É nesse bojo que o Projeto Ferro Carajás (PFC) teve sua implantação iniciada no ano de 1979 e “o primeiro transporte de minério realizou-se em fevereiro de 1985” (Gistelink, 1988, p. 75). Para ele, esse projeto constitui a ‘espinha dorsal’ do Programa Grande Carajás, compreendendo um sistema integrado: a mineração em Carajás, o transporte pela ferrovia de Carajás/PA a São Luís/MA, numa distância de 892 km e as instalações portuárias, administrativas, operacionais e de manutenção em São Luís (Gistelink, 1988, p. 75). Constitui-se assim, na Amazônia brasileira, um sistema mina-ferrovia-porto, replicando um formato já existente em outras partes do mundo.

Para Grzybowski (2014, p. 5),

[O] Complexo Carajás é emblemático do modo como o mundo das grandes corporações globalizadas, a elite empresarial e até muitos grupos das classes dominantes do Brasil, respaldadas pelo governo brasileiro, veem a Amazônia. É um território a ser “colonizado” sob diversas formas, extraindo daí os enormes recursos naturais contidos, sejam minérios, como ferro, alumínio, manganês, ou energia hidrelétrica ou terra fértil para agronegócio. Sempre atividades econômicas definidas de fora e para fora, passando por cima da população local em nome do interesse nacional.

O projeto iniciou suas operações em 1985, transportando 35 milhões de toneladas

shington do governo Vargas”. Foi privatizada no dia 06 de maio de 1997, pelo governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), processo até hoje amplamente questionado na justiça por diversas entidades da sociedade civil organizada. Em 2007, a CVRD passou a usar a denominação Vale S.A.

⁸ Essas revoluções nacionalistas de que trata Gistelink (1988) correspondem aos processos de lutas pela independência formal de várias colônias africanas na década de 1960.

⁹ Segundo Coelho (2014, p. 13), “fundada em 1943 com o nome de Companhia do Vale do Rio Doce (CVRD), a empresa estatal surgiu como resultado dos Acordos de Wa-

de minério de ferro anuais; em 2011 já eram 110 milhões de toneladas/ano e, com a duplicação da EFC e o pleno funcionamento das operações do Projeto S11D,¹⁰ há uma projeção de que se alcance uma produção de 230 milhões de toneladas/ano no sistema norte da Vale (Coelho, 2014, p. 22). No ano de 2020, segundo a própria Vale, a produção de minério de ferro no sistema norte alcançou a ordem de 192.266.000 toneladas (Vale, 2021).

No outro extremo do PGC, o Consórcio de Alumínio do Maranhão – ALUMAR,¹¹ formado pelas empresas Alcoa, BHP Billiton e Rio Tinto Alcan, se instala em São Luís, nos anos de 1980, representando um investimento de 1,5 bilhão de dólares, com o objetivo de produzir 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 (Sousa, 1986).

Acerca da ocupação da Ilha Grande do Maranhão, a ALUMAR preenche um total de 10.000 hectares da Zona Tibiri-Pedrinhas, concedido pelo governo estadual, quando, inicialmente, havia solicitado 3.500 hectares. A alternativa do local apresentado ao empreendimento, que, pela sua condição geográfica, ga-

rantiu a construção de um porto próprio, o aproveitamento de lençóis hídricos,¹² além de acesso através de ferrovias e rodovias (Sousa, 1986). No entanto, a área destinada a grandes empresas do Distrito Industrial (DISAL),¹³ segundo os técnicos, conflitava com a preservação do meio ambiente e a qualidade de vida da população, devido à excessiva demanda por serviços básicos e a dificuldade do município atender essa demanda (Relatório, 1980).

Durante os trabalhos de terraplanagem e desocupação da área, em julho de 1980, em um ato simbólico como resposta às manifestações do Comitê de Defesa da Ilha,¹⁴ a empresa plantou uma única muda de pau d'arco amare-

Figura 2 – O plantio de um Ipê Amarelo marcando o início da implantação do Consórcio de Alumínio do Maranhão – ALUMAR, em 1980: No destaque, o Presidente da ALCOA e o Chefe da Casa Civil, José Burnett.



Fonte: <http://www.portosma.com.br/especial/alumar.php>. Acesso em: 21 abr. 2022.

¹⁰ “Na expressão do jornalista Lúcio Flávio Pinto, ‘uma nova Carajás está surgindo’. O Projeto S11D é o novo foco de atividades da Vale. Constituinte uma das maiores reservas ainda inexploradas do mundo e com pureza acima de 66,48%, o projeto S11D tem como objetivo instalar mina e usina de processamento com capacidade nominal de extrair 90 milhões de toneladas métricas de minério de ferro por ano” (Coelho, 2014, p. 36). Hoje, o projeto S11D está em pleno funcionamento, implicando em duplicação da EFC e ampliação das estruturas portuárias em São Luís, o que discutiremos adiante neste relatório.

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).

¹² Vale destacar que essa informação é importante para tratar sobre o comprometimento do abastecimento de água para a população, considerando que os mananciais utilizados localizavam-se na área escolhida pela ALCOA para a construção da sua planta industrial e ainda, o consumo excessivo de água (500.000 m³/mês) da empresa (Santos, 2010).

¹³ O Distrito Industrial de São Luís – DISAL, foi criado por meio do Decreto No 7.632 de 23 de maio de 1980, sendo que o Decreto No 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 No 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 No 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, 2014).

¹⁴ O Comitê de Defesa da Ilha foi um movimento de contestação da presença da ALCOA na Ilha de São Luís, que

lo, às margens da BR 135, na área DISAL, marcando o início das obras da refinaria.

Apesar dos esforços da empresa em apresentar uma face ambientalmente responsável, a relação custo/benefício do Projeto apontava para resultados nada animadores, pois esbarrava na realidade dos fatos que se evidenciavam, ainda, na fase de implantação da refinaria:

[...] Essa indústria ocupa 10.000 hectares de terras (6.5000 de reserva e 3.500 de uso) engolindo uma considerável fatia do território da Ilha de São Luís, entra no mercado imobiliário e praticamente monopoliza a área do Distrito Industrial. Por outro lado, remove mais de 20.000 pessoas que viviam uma economia familiar, caracterizada pela relação livre com mercado local e oferece apenas 2.000 a 2.500 empregos diretos. Quer dizer, esses empregos oferecidos não pagam as desvantagens econômicas das centenas de famílias obrigadas a abandonar suas terras, onde moravam, plantavam e se alimentavam com o mínimo de gastos. Além disso, esses empregos nada representam para uma população de 500.000 pessoas (à época). Ora, como se vê, ao mesmo tempo em que cria empregos, a ALCOA os destrói em escala ampliada (English, 1984, p.55).

Na mesma perspectiva, é possível apontar prejuízos em relação à implantação do Terminal Portuário da Alcoa,¹⁵ localizado na confluência do Estreito dos Coqueiros com o Rio dos Cachorros, entre a Ilha de São Luís e a Ilha de Tauá-Mirim, que tem por característica um canal de 5,5 km, com largura de 120 metros. Por exemplo, os impactos sociais configuraram o espaço humanamente ocupado e socialmente construído pelas famílias de pescadores e lavradores para acolher o Projeto da ALCOA Mineração S.A. (Santos, 2010). Sabe-se que na produção de cada tonelada de alumínio são geradas, aproximadamente, 1,4 toneladas de lodo vermelho tóxico (lama vermelha), resul-

alertava para a depredação e o comprometimento do ecossistema da região, bem como das irregularidades do processo de desapropriação de extensas áreas de terras que serviram à localização da empresa (Santos, 2010).

¹⁵ O Terminal Portuário da Alcoa foi inaugurado em 1981, mas teve suas obras iniciadas ainda na fase 1 de implantação da refinaria, em São Luís. Mais adiante, será dedicado um subitem sobre essa infraestrutura.

tante da produção de óxido de alumínio, afetando profundamente o solo, a água dos igarapés, os manguezais, rios, lençóis freáticos, o próprio Estreito dos Coqueiros, além do Estreito dos Mosquitos, a Baía do Arraial e a Baía de São Marcos. Esse rejeito possui soda cáustica, elemento nocivo ao meio ambiente, “podendo provocar chuvas ácidas, assoreamento de rios, riachos e igarapés e, em contato com águas pluviais pode contaminar o estuário subterrâneo” (Moreira, 2006, p.53).

Segundo Santos (Santos, 2010), apesar da ALCOA Mineração S.A. utilizar recursos para mitigar os impactos na área de influência da sua refinaria e porto, sabe-se que a água despejada no Estreito dos Coqueiros vem provocando a diminuição de peixes e caranguejos, forte odor e coceira nos olhos dos que ainda dele se servem para retirar o sustento da família. Por sua vez, o Igarapé Andiroba possui, hoje, uma camada de cálcio gerada pela fusão de ácido sulfúrico e soda cáustica. Além disso, o desmatamento da área tem provocado erosão, desaparecimento de parte dos manguezais e vem provocando, através das atividades da refinaria e do porto, doenças respiratórias, espalhando partículas ácidas sobre a cidade de São Luís.

BREVE HISTÓRICO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS

A construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC), teve início em agosto de 1982, no âmbito do Projeto Ferro Carajás, sendo concluída em 28 de fevereiro de 1985, como parte do processo de organização logística para o escoamento do minério de ferro, das jazidas descobertas no sudoeste Estado do Pará, na década de 1970, para os terminais portuários em São Luís, no Maranhão. Ainda na década de 1980, passou a integrar o Programa Grande Carajás na porção Oriental da Amazônia brasileira.

Em 1985, os trens que percorriam a EFC tinham capacidade de transportar 35 milhões de toneladas de minério/ano, ao longo dos 892

km que interligam as minas nas Serra dos Carajás, no Pará, até ao Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM), localizado na margem oeste da Baía de São Marcos, na Ilha de São Luís, situado a 8 km ao sul do centro da cidade, capital do estado do Maranhão, ao qual está ligado por rodovia (Regulamento do Terminal da Ponta da Madeira).

Destacamos que “a EFC está ainda interligada com outras duas ferrovias: a Estrada de Ferro Transnordestina (EFT) e a Ferrovia Norte-Sul (FNS). A primeira atravessa, principalmente, sete estados da região Nordeste, e a segunda corta os estados de Goiás, Tocantins e Maranhão” (sic), o que facilita a exportação de grãos do centro-oeste pela capital maranhense.¹⁶ Em 1997, a então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), hoje somente Vale,¹⁷ foi privatizada e obteve uma nova concessão por trinta anos para a exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros. A outorga dessa concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial de 27/06/1997, publicado no Diário Oficial da União (DOU) de 28/06/1997.

No início dos anos 2000, um ramal ferroviário, paralelo à estrada construída na década de 1980, passou a ser projetado, atendendo às necessidades do aumento do volume de exploração mineral da empresa Vale S.A. em Carajás. No ano de 2004, a Vale apresentou ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBMA) o pedido de licenciamento do Projeto Ferro Carajás S11D¹⁸ com o objetivo de explorar recursos minerais em novas minas de ferro, em Canaã dos Carajás, no Pará, e construir novas estruturas de escoamento.

Paralelamente, o escoamento do minério da nova mina foi organizado a partir do Proje-

to de Capacitação Logística Norte (CLN), um complexo de obras projetadas com o objetivo de duplicar a EFC em 504 km, remodelar 226 km das linhas férreas existentes, instalar um novo ramal ferroviário no sudeste do Pará, uma nova rodovia em Canaã dos Carajás, além de expandir o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TMPM).

Vale destacar que o processo de Duplicação da Estrada de Ferro Carajás foi marcado por sucessivas intervenções jurídicas por parte de órgãos como IBAMA e Ministério Público, previamente, provocados por investidas de movimentos sociais que enxergavam na obra uma série de ilegalidades. Segundo o Relatório Quatro Décadas do Projeto Grande Carajás: fraturas do modelo mineral desigual na Amazônia (2021), entre 2004 e 2012, povoados rurais e urbanos, comunidades quilombolas, povos indígenas não foram consultados, não participaram de audiências públicas, nem mesmo figuraram como objeto de estudos para compor um Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA).

Diante da forte pressão exercida, em 2011, com grande parte da duplicação da EFC já executada,¹⁹ o IBAMA alegou a impossibilidade de seguir com o licenciamento da duplicação da EFC por segmentos, devido a questões técnicas e jurídicas. Considerou melhor “tratar o empreendimento como um todo”,²⁰ propondo um novo Termo de Referência para apresentação de um novo Estudo Ambiental (EA), conforme Parecer Técnico n. 083/2012-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (Processo de licenciamento n. 02001.007241/2004-37).

Um novo EA/PBA foi apresentado pela empresa, em 2011, em que são apontadas 101

¹⁶ <http://www.vale.com/brasil/pt/initiatives/innovation/carajas-railway/paginas/default.aspx>

¹⁷ Em 1997 a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) foi privatizada passando a se chamar somente Vale.

¹⁸ O Projeto S11D previa a capacidade de fornecimento de 90 milhões de toneladas de ferro por ano, na primeira fase. Quando estiver em plena capacidade, a produção total de minério da Vale no Pará deverá alcançar 230 milhões de toneladas por ano. (PROJETO FERRO CARAJÁS S11D: UM NOVO IMPULSO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NO BRASIL, 2012)

¹⁹ Desde 2004, a empresa vinha ampliando seus pátios de cruzamento.

²⁰ O processo de licenciamento da Duplicação da Estrada de Ferro Carajás foi realizado de forma fragmentada. Foram instaurados processos diferentes para cada etapa do empreendimento, que passa a não ser visto como um todo para efeitos de compreensão do potencial poluidor e das implicações sociais, culturais e econômicas para povos e comunidades tradicionais que vivem na região do empreendimento (Coelho, 2014, p.212).

localidades diretamente afetadas,²¹ a dimensão da obra e as condicionantes. No Parecer Técnico n. 83/2012 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o corpo técnico do IBAMA retoma a dimensão de obras que constitui a duplicação:

O Estudo Ambiental e o Plano Básico Ambiental – EA/PBA tiveram como objeto a capacitação da Estrada de Ferro Carajás – EFC. Tais obras totalizam 786 km (dos 892 km totais da via), sendo: 559,712 km de duplicação da via singela; 222 km de remodelação de 54 pátios; 50, 5 km de 16 desvios ferroviários; ampliação e/ou implantação de 6 viadutos ferroviários; 41 pontes ferroviárias, 24 viadutos ferroviários e 92 passagens inferiores.

Em adição, estão previstos 89 canteiros avançados, áreas de deposição de material excedentes permanentes e temporárias – ADMs e ADMPs e áreas de disposição de inertes, entre outras obras complementares; implantação, ampliação ou reformas de 88 instalações fixas distribuídas em 17 locações; implantação de sistema de drenagem; construção de estruturas de contenção; construção de muros de concreto; manutenção de estradas de serviço; implantação de cercas lisas e mourões de concreto nos limites da faixa de domínio da ferrovia (Parecer Técnico n. 83/2012 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA – Anexado a ACP).

No decorrer do documento são detalhadas algumas obras. Citamos, aqui, as que indicam, em parte, a ação sobre os corpos hídricos:²²

Implantação de sistema de drenagem constituído por: 268 km de sarjetas; canaletas, 42 km de drenos subsuperficiais, 20 km de meios-fios; 442 km de valetas; 5 km de degraus e 2 de rápidos. Para as remodelações, serão 92 km de sarjetas/canaletas, 206 km de valetas, 5 km de drenos subsuperficiais e 0,7 km de degraus e de rápidos²³. E para os desvios ferroviários, estão previstos 21 km de sarjetas/canaletas, 12

km de valetas, 0,1 km de degraus e 0,3 de rápidos; ampliação de 1.880 bueiros, entre bueiros localizados na ferrovia e nas estradas de serviço; implantação de um total de 379,75 m de túneis (6 locais) e de 178 m de minitúneis (8 locais).

A nova Licença de Instalação (LI), que passou a ter como objeto a duplicação da EFC e não apenas a construção de pátios de cruzamento,²⁴ foi expedida em novembro de 2012.

TRANSPORTE MARÍTIMO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NA ILHA DE SÃO LUÍS

A definição de porto pode ser entendida a partir de duas concepções: como um local em que diversos tipos de mercadorias circulam para chegar ao seu destino e para que o produto mantenha sua competitividade no mercado (Fageda, 2000), e ainda como fronteira nacional aberta, entreposto dinâmico de mercadorias, onde se desenvolvem atividades (aduaneiras, alfandegárias, comerciais, sanitárias, tributárias etc.). Constitui, assim, porta de entrada e de saídas de riquezas, local de abrigo de embarcações, fonte de suprimento das atividades *offshore*, ponto estratégico de segurança das nações e, sobretudo, o mais importante elo da cadeia logística que supre a humanidade (Collyer, 2008).

O fato é que as estruturas portuárias caracterizam-se por pontos nos quais existe a transição do transporte terrestre ou aquaviário, ou seja, a carga terá que, obrigatoriamente, ser transportada por veículos com características de concepção, tração, capacidade e disposição completamente diferentes (Santos et al., 2008). No entanto, são importantes elos da cadeia logística com a função de realizar a integração entre sociedades que produzem ou beneficiam bens diferentes e que, com isso, movimentam trocas no mercado global.

²⁴ Pátios de cruzamento são bifurcações na ferrovia que permitem a manobra de trens que seguem em direções contrárias, liberando a circulação para as composições que seguem na linha férrea.

²¹ A Área de Influência Direta do empreendimento de duplicação da Estrada de Ferro Carajás, no meio socioeconômico, compreende as localidades rurais e urbanas limítrofes à ferrovia, em uma faixa territorial em média de 500 metros, de ambos os lados de toda a extensão da linha férrea – desde a sua linha singela, em São Luís, capital maranhense, à locação 56, em Parauapebas, Estado do Pará (Anglo, 2011, vol 5. p. 1).

²² Entende-se como corpos hídricos quaisquer fontes de água, como igarapés, rios, campos alagados, praias, etc. que estão no traçado da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e constituem objetos de estudos por parte do órgão responsável pela sua conservação, no caso o IBAMA.

²³ Rápido é o desnível de um curso d'água onde se tem um maior volume aumentando a velocidade da água ou turbulência (Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Corredeira>).

Segundo, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento – UNCTAD (1992), as funções portuárias podem ser classificadas em externas e internas:

As funções externas podem ser elencadas a partir de três subclassificações, a saber:

1) Funções Destinadas aos Navios: pertencem a esta sessão os serviços prestados aos navios imediatamente ao chegarem ao porto, serviços esses realizados por práticos e rebocadores; 2) Funções Realizadas na Interface Mar-Terra: corresponde ao manuseio de cargas, desde o porão dos navios até a saída das embarcações do porto; 3) Funções em Terra: consiste na prestação dos mais variados serviços, correspondentes às necessidades de eficiência e qualidade. Pode-se destacar o manuseio de cargas do ponto de atracação até os pátios e armazéns.

As funções internas são aquelas que exigem a boa execução das funções externas na busca de se obter a maior relação custo-benefício (UNCTAD, 1992). Destacam-se como funções internas: as de ordens econômicas, físicas, financeiras, sócias, comerciais e de desenvolvimento. Para tanto, a UNCTAD (1992) impõe, como instrumento de avaliação da relação custo-benefício das funções internas, os seguintes critérios: custo da operação, tempo de operação e o risco.

Outro aspecto determinante no estudo dos portos é sua classificação em relação aos equipamentos disponíveis nas infraestruturas de escoamento marítimo. Segundo Degrassi (2001), o complexo portuário pode ser parcialmente ou totalmente especializado. Assim, os portos podem ser classificados como: 1) Portos comerciais: são entendidos como não especializados. As atividades desenvolvidas nesses locais são tradicionais, quais sejam a de recebimento e distribuição de produtos acabados; 2) Portos Industriais: as atividades são voltadas para a movimentação de matéria-prima e produtos semiacabados, com o objetivo de abastecimento da indústria; 3) Portos Turísticos: desenvolvem as atividades turísticas; 4) Portos Pesqueiros: têm a função de recepção e escoamento de pescados; 5) Portos Multifuncionais:

destaca-se como a modalidade de portos mais importantes, uma vez que são responsáveis pela movimentação de diversos tipos de cargas.

Considerando isso, a Ilha de São Luís possui uma extensa rede de ancoradouros e pequenos portos, desde àqueles que fazem parte do Complexo Portuário de São Luís (CPSL) até aqueles encontrados em localidades que cumprem funções específicas, podendo ser classificados como terminais portuários à função específica de movimentações, a saber: 1) Porto do Jenipapeiro (pertencente à Capitania dos Portos da Marinha do Brasil); 2) Porto Rampa Campos Melo (pertencente à administração pública, função de embarque e desembarque de cargas e pessoas, além de manter a interconexão com a cidade histórica de Alcântara, localizado na Zona Central de São Luís); 3) Porto da Ponta da Areia (em licitação, pretende-se implantá-lo no Bairro da Ponta d'Areia, Zona Norte de São Luís); 4) Porto do Porto Grande (pertencente à administração pública, com a função de desembarque de pescados na Zona Rural II, localizado na Zona Oeste de São Luís); 5) Porto do Portinho (localizado ao lado do Mercado do Peixe, para desembarque de pescados, localizado na Zona Central de São Luís); 6) Terminal da Ponta da Espera (pertencente à administração pública estadual, gerenciado pela EMAP, para embarque e desembarque de passageiros, veículos e carga, localizado na Zona Oeste de São Luís); 7) Porto do Taim (instalado na comunidade do Taim, função de desembarque de pescados e outras cargas, localizado na Zona Oeste de São Luís); 8) Porto da Bandeira Tribuzi (localizado sob a ponte homônima, no bairro da Camboa, função de embarque e desembarque de pescados, carvão e outros tipos de carga, localizado na Zona Central de São Luís); 9) Porto da Liberdade, já extinto (era um porto de desembarque de bois para abate, justamente pela localização contígua ao antigo matadouro, localizado na Zona Central de São Luís); 10) Porto

do Rio Bacanga (instalado à BR 135, próximo à Barragem do Bacanga, com a função de desembarque de pescados e cargas, localizado na Zona Oeste de São Luís); 12) Cais de São José de Ribamar (porto da cidade balneária, função de embarque e desembarque de cargas e pessoas, localizado no município de São José de Ribamar); 13) Porto do Mocajituba (cumprindo a atividade de embarque e desembarque de carga, mas também de pescados e derivados, localizado no município de Paço do Lumiar); 14) Porto do Vieira (localizado na cidade de São José de Ribamar, função de embarque e desembarque de cargas); 15) Porto do Coqueiro (instalado na comunidade do Coqueiro, para embarque e desembarque de carga e passageiros, localizado a sudoeste de São Luís); 16) Porto do Portinho (instalado no localidade central denominada de Portinho, função de embarque e desembarque de passageiros e carga, localizado a sudoeste de São Luís); 17) Porto do Jacamim (instalado na comunidade do Jacamim, função de embarque e desembarque de passageiros e pescados, localizado na região sudoeste de São Luís); 18) Porto do Embaubal (instalado na Comunidade do Embaubal, função de embarque desembarque de passageiros e pescados, localizado a sudoeste de São Luís); 19) Porto do Rio dos Cachorros (instalado na comunidade do Rio dos Cachorros, para embarque e desembarque de carga, principalmente de pescados, localizado na região sudoeste de São Luís); 20) Porto do Amapá (instalado na comunidade do Amapá, função de embarque e desembarque de pescados e derivados, localizado na região sudoeste de São Luís); 21) Porto do Tauá-Mirim (instalado na Comunidade do Tauá-Mirim, com função de embarque e desembarque de passageiros, cargas e, principalmente, de pescados e derivados, localizado na região sudoeste de São Luís); 22) Porto do Arraial (instalado na Comunidade do Arraial, para embarque e desembarque de pessoas, cargas e pescados, localizado na parte leste de São Luís); 23) Porto do Quebra Pote (instalado na Comunidade do Quebra Pote, com a função de

desembarque de cargas e pescados, localizado na região sul de São Luís); 24) Porto do Recreio (instalado na Comunidade do Porto Grande, um estaleiro de manutenção de embarcações de médio e pequeno porte, localizado na região oeste de São Luís); 25) Porto do Mojó (instalado na comunidade do Mojó, para o desembarque de pescados e cargas, localizado a nordeste da localidade de Tendai e ao norte da região de Timbumba, em Paço do Lumiar); 26) Porto do Pau Deitado (instalado na comunidade do Pau Deitado, cumprindo a função de desembarque de pescados e cargas, localizado a oeste do bairro Mutirão e a noroeste do bairro Vila Roseana Sarney, entre os municípios de São José de Ribamar e Paço do Lumiar); e, por fim, o 27) Porto do Parnauçu-Cajueiro (instalado na comunidade do Cajueiro, ameaçado pelo empreendimento de natureza logística portuária, função de desembarque de carga e pescados e derivados, localizado a oeste de São Luís).

Após elencar essa variedade de ancoradouros na Região Metropolitana de São Luís, é necessário destacar a relação estabelecida entre a comunicação porto-cidade. Tais estruturas não mantêm vínculo relacional ou institucional com o CPSL, pois apesar deste último ocupar 37.853 hectares da área Itaqui-Bacanga (Porto do Itaqui, 2018), não oferece qualquer parceria ou atenção administrativa com as demandas das comunidades com os arredores das suas instalações. Esse fato evidencia uma distância entre CPSL e grande parte das atividades econômicas da cidade de São Luís – MA.

Em seguida, realizamos uma breve descrição dos portos que compõem o Complexo Portuário de São Luís.

Porto do Itaqui

O Complexo do Porto de Itaqui está localizado na Baía de São Marcos, no município de São Luís, Maranhão, sendo administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). As atividades do porto tive-

ram início em julho de 1974. A principal característica das instalações se refere à sua proximidade com os grandes centros do mercado mundial como a Europa, América do Norte e o Canal do Panamá.

O acesso ferroviário ao porto é realizado, principalmente, pela 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 (Porto do Itaqui, 2018).

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, 105 e 99²⁵), dois píeres petroleiros (106 e 108) e um Terminal de Grãos – Telegram (Porto do Itaqui, 2018).

O Complexo do Itaqui é composto pelos seguintes terminais: Porto do Itaqui, Terminal Pesqueiro do Porto Grande, Terminal da Ponta da Espera, Terminal do Cujupe, no município de Alcântara e o Terminal do município de São José de Ribamar. 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, no município de Alcântara, Estado do Maranhão.

Em 2021, segundo informações da EMAP, o Porto do Itaqui embarcou 31 milhões de toneladas de soja. O volume de combustíveis chegou a 9,9 milhões de toneladas e, os fertilizantes, a 3,3 milhões de toneladas movimentadas ao longo do ano.²⁶

²⁵ O Berço 99 do Porto do Itaqui, de propriedade da Suzano Papel e Celulose, foi inaugurado no dia 24 de abril de 2022. Segundo a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), o investimento na infraestrutura foi da ordem de R\$ 221 milhões. Fonte: <https://www.ma.gov.br/noticias/dia-historico-no-porto-do-itaqui-com-a-entrega-do-berco-99-e-a-expansao-do-terminal-de-combustiveis>. Acesso em: 27 de abril de 2022.

²⁶ Fonte: <https://www.portodoitaqui.com/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-cresce-23-em-2021>

Terminal da Ponta da Madeira

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

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, que 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.

No entanto, um contexto de conflito é um quadro já reconhecido dentro da dinâmica local, por consideramos ser esse grande volume de movimentação de *commodity*, um fator que afeta, diretamente, as comunidades no entorno do Complexo Portuário de São Luís, uma vez que as operações as impactam diretamente, como podemos aferir a partir de relato abaixo apresentado:

O que diminuiu na produção de peixe e camarão deve-se à contaminação desses portos; às vezes, as marés trazem lixo de São Paulo. Antes, você colocava uma rede lá no mar e quando você tirava estava cheia de camarão, agora demora mais para encher. [...] Diminuiu muito a coleta de camarão e bagre, que são os peixes mais populares aqui. A pescada vermelha já não dá como antes, a gurijuba, que é um peixe grande, só se encontra mais dentro do mar. Os peixes pequenos agora são mais difíceis de encontrar, antes eram trazidos pela maré e saíamos andando em cima da lama pescando-os. O siri também. Os caranguejos diminuíram porque cortaram o manguezal. Os igarapés [braços de mangue] criam os peixes pequenos porque os peixes desovam nas

cabeceiras, agora não encontramos mais os locais adequados para criá-los, pois está todo cheio de lama pelas mudanças nas marés devido à drenagem e construção. Como os ovos não conseguem permanecer nas raízes, eles vão embora, não há remédio (C.A.S, 52 anos, pescador, morador do bairro Cajueiro, em depoimento realizado em 13 de julho de 2018).

Os antigos moradores dessa região conseguiam realizar atividades de pesca, mas, no entanto, os serviços de manutenção das grandes embarcações produzem contaminação com resíduos desses navios. Como consequência, verifica-se uma diminuição dos frutos do mar nessa mesma região, antes farta desses produtos alimentícios.

Outro transtorno provocado pela instalação do Complexo Portuário pode ser observado por meio do mesmo depoimento de pessoas da região, como se demonstra a seguir:

Após a construção da ALUMAR percebemos a falta desses peixes. Essa empresa chegou há trinta e poucos anos. Depois veio a Vale, que dizia que não prejudicaria o mar e prejudica porque agora você pode ver o mineral na superfície. Imagine quanto está abaixo porque o mineral afunda no mar, até vir à tona é porque já tem muito embaixo. A Vale tem uma draga que limpa até o Porto do Itaqui, passa por todo o canal e segue até Alcântara. Agora a poeira desse mineral chega à praia, se fosse água doce afundaria e permaneceria onde cai, mas aqui, como é água salgada e pelo jogo da maré, chega aqui. Então, eu acho que não tem sentido aquela draga fazer essa limpeza. Eles carregam o minério para o outro lado, mas a maré o retorna. (C.A.S, 52 anos, pescador, morador do bairro Cajueiro, em depoimento realizado em 13 de julho de 2018). Enfim, ocorreram alterações em toda a região no entorno dessa localidade da cidade, sem um cuidado merecido.

Terminal da Alumar

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

S/A, BHP Billiton e Alcan, composto por dois berços para acostagem de navios, o Berço 1 e o Berço 2, com comprimento total aproximado de 510 metros e, segundo o Consórcio, recebe, anualmente, cerca de 300 navios graneleiros.

Considerando as informações do Consórcio, o terminal dispõe de um tanque com capacidade para armazenar até 21.849m³ de óleo combustível, três tanques com capacidade total aproximada de 54.000 m³ de soda cáustica, galpões cobertos para estocagem de coque calcinado e piche,²⁷ pátios para bauxita e carvão com capacidade 54.000 tons e 75.000 tons, respectivamente.

Além desses terminais, existem, na região, o terminal de *ferryboat* da Ponta da Espera, na região da Ponta da Madeira, que faz limite com a praia do Boqueirão, e o terminal de sinalização náutica do Norte na Ponta da Espera, cuja função é permitir a operação do píer I do Complexo Portuário da Ponta da Madeira.

TRANSPORTE MARÍTIMO, REDES E CIRCULAÇÃO DO CAPITAL NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS

Na Zona Rural II, de São Luís – MA, a intensificação dos investimentos portuários surge a partir de estratégias e ações do Estado na busca pela dinâmica econômica, o que resultou na multiplicação de operações de embarque e desembarque de produtos como: minério de ferro, alumínio, manganês, bauxita etc. Esses são fatores-chave para entender a ocupação territorial resultante do avanço das atividades logísticas de exportação.

A fluidez, a circulação do capital, as infraestruturas de escoamento e exploração de grande parte do território da Zona Rural II de São Luís influenciam na reorganização do espaço, bem como na “competitividade” local. Nesse contexto, o processo de polarização, no qual as regiões mais desenvolvidas atraem

²⁷ Refere-se ao Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP).

capital e trabalho qualificado para as regiões mais atrasadas, foi fundamental para que o Estado consolidasse programas de desenvolvimento logístico, a partir do Porto do Itaqui, com o objetivo de dinamizar áreas subdesenvolvidas (Hirschman, 1958). Portos de regiões polarizadas e dinâmicas (no caso o CPSL) são atrativos para o capital privado para movimentarem cargas importação e exportação, visto que apresentam determinadas condições infraestruturais e de acessibilidade, e ainda possuem maior proximidade geográfica com os mercados norte-americano, europeu e asiático.

O papel do Complexo Portuário de São Luís para a circulação e a mobilidade do capital

O papel do Complexo Portuário de São Luís poderia ser enquadrado na discussão sobre os custos de circulação das mercadorias.

Os custos de transporte desempenham, no entanto, papel demasiado importante para deixar de considerá-los aqui, ainda que brevemente. [...]. Esse metabolismo pode exigir a mudança espacial dos produtos, seu efetivo movimento de um lugar para outro. [...] O capital produtivo nela investido agrega, pois, valor aos produtos transportados, em parte pela transferência de valor dos meios de transporte, em parte pelo acréscimo de valor pelo trabalho de transportar.²⁸

No caso desse sistema, há uma série de serviços de transporte marítimo interligados como uma rede, bastante restrita, formada por operadores portuários, para a execução dos serviços portuários. No caso, destacam-se as empresas: Ziran Itaqui Operador Logístico LTDA; a ALZ Terminais Portuários; a VLI Multimodal S.A; Corredor Logística Infraestrutura S.A; da COPI; da DATA Operações Portuárias LTDA; da Glencore; da G5 Soluções Logísticas; da Itaqui Energia e Gerações; da Pedreira Transportes do Maranhão LTDA; da Transglobal Operações Portuárias LTDA; da Terminal Corredor

Norte S.A e do próprio TEGRAM – Terminal de Grãos do Maranhão, que se fortaleceram com a abertura da economia brasileira na década de 1990 e, em especial, com a implantação das políticas neoliberais para todo os setores, que atribuímos como incorporados ao processo de circulação de mercadorias.

A circulação do capital não constitui um processo apartado das condições dos territórios, ou seja, ele é um componente social, que se reproduz constantemente com o movimento de incorporação de novos hectares de terras da Zona Rural II de São Luís, mas também de grandes faixas litorâneas da Baía de São Marcos. O capital constante (meios de produção), tais como os equipamentos portuários, as máquinas, os berços do CPSL etc., o capital variável (força de trabalho incorporada na atividade portuária) e os meios de transportes (navios que atracam nos portos, trens da EFC etc.) são componentes do processo de produção e circulação do capital, que se faz no espaço e o produz, com maior ou menor intensidade. Além disso, as condições de infraestruturas (ferrovias, rodovias, portos, esteiras de transporte de grãos ou de minério de ferro etc.) são determinantes para a escolha da localização do empreendimento logístico.

Os avanços ligados ao CPSL, a expansão dos fixos portuários, a modernização dos terminais, a retomada da produção da ALUMAR, o início da exploração do Projeto SD11, da Vale, a construção do Porto São Luís, na região denominada Cajueiro, o anúncio da interligação do CPSL com um terminal portuário (a ser construído) na cidade de Alcântara²⁹ e o aumento do tamanho e da capacidade dos navios cargueiros contribuíram para o aumento da circulação do capital e para o desenvolvimento de conflitos ao longo da Zona Rural II de São Luís.

²⁹ O anúncio da construção de um porto e um ramal ferroviário, na Ilha do Cajual, na cidade de Alcântara – MA, pela empresa Grão-Pará Multimodal, pode ser considerado como esboço de produtos do agronegócio como farelo de soja, soja, milho, provenientes da região do MATOPIBA e do nordeste do Mato Grosso. (GPM MULTIMODAL: TERMINAL PORTUÁRIO DE ALCÂNTARA – TPA, 2019).

²⁸ Marx, 1983, p. 108, 109.

Não obstante, sobretudo na última década, houve um crescimento das projeções portuárias, não só para a Baía de São Marcos, mas também para a cidade de Alcântara e Ilha do Cajual, no município de Alcântara. Internacionalmente, a relevância obtida pelo Bloco de Mercado Ásia-Pacífico e, particularmente, por vários países asiáticos (principalmente a China) no comércio internacional, representa uma expressiva mudança no transporte marítimo no CPSL, resultado dos investimentos e projeções estruturais, além do grande desenvolvimento econômico chinês.

Localmente, o Estado do Maranhão tem desempenhado uma função fundamental no processo de circulação do capital, já que a expansão das infraestruturas de transporte, comunicação e energia, os incentivos creditícios e tributários, as políticas setoriais e a própria reformulação do Plano Diretor de São Luís³⁰ são importantes para catalisar a circulação do capital nesta cidade (o que repercute não só no escoamento das *commodities*, mas na produção delas e na instalação de empreendimentos dessa natureza no território da Zona Rural II de São Luís). Nesse contexto, o processo de acumulação e a mobilidade do capital são impulsionados, em maior ou menor medida, pela atuação do poder público e pela política econômica adotada por instâncias do Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de São Luís, bem como os demais formadores da Ilha de São Luís, ainda possui territórios com modo de vida urbano de base primária e extrativo. Além do mais, corroboramos com a análise de (Ponte, 2022), de que esses empreendimentos se caracterizariam como um entreposto comercial, análogos aos estabelecidos nos tempos coloniais. Devido a isso, esse contexto entra em conflito com as populações locais.

³⁰ Atualmente, o Plano Diretor da cidade de São Luís provocou uma profunda revisão dos limites territoriais e a possibilidade de implantação de novos empreendimentos na capital maranhense, aprovado em maio de 2023.

Devemos também destacar que um complexo portuário deveria considerar todos os demais pequenos ancoradouros, como os que foram citados nesse artigo.

Os projetos de ampliação do Complexo Portuário de São Luís (CPSL), tem avançado sobre as comunidades da Zona Rural II e promovido o desequilíbrio territorial, econômico e ambiental. As constantes obras, tanto de natureza expansionista quanto as de caráter de manutenção, como é o caso das dragagens da bacia de evolução,³¹ têm resultado em constantes prejuízos. Os relatos dos pescadores estabelecidos próximo à zona portuária têm apontado para o desaparecimento de espécies de pescados, presença de minério de ferro na água, deposição de materiais dragados nas praias, em especial na praia do Cajueiro. Além disso, recentemente, o encalhe do navio *Stella Banner*, que saiu do Terminal Marítimo da Ponta da Madeira, carregado de minério de ferro com destino à *Quíngdo*, na China, acabou sendo afundado na costa do Maranhão, após desastrosa tentativa de resgate da embarcação e da carga. Ainda sobre isso, foi divulgado o vazamento de 333 litros de óleo no mar e que este poluente teria se espalhado por uma faixa de 0,79 km².³²

Tais episódios conflituosos podem ser lidos numa linha derivada do choque entre os negócios ligados à rede logística do Estado do Maranhão, em especial àquela que ocorre na cidade de São Luís, cuja raiz principal encerra-se na dinâmica da modernização da rede portuária que, apesar do termo, somente reforça o grau de agressão às comunidades próximas ao Complexo Portuário, situadas na região da Zona Rural II da capital do Estado do Maranhão. Em outras palavras, a ampliação da in-

³¹ Bacia de Evolução é o espaço nas proximidades do cais de acostamento, com uma considerada profundidade, onde os navios realizam as manobras de atracação.

³² Notícia do site G1: Navio Stellar Banner é afundado após 3 meses encalhado na costa do Maranhão. Notícia publicada em 12 de junho de 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2020/06/10/navio-stellar-banner-vai-ser-afundado-na-sexta-feira-na-costa-do-maranhao-segundo-marinha.ghml>

fraestrutura logística atende tão somente a demandas dos grandes mercados internacionais, que enxergam e usam a cidade unicamente como local de passagem de suas mercadorias, deixando para trás um rastro de destruição e constantes ilegalidades que têm se substancializado na vida de centenas de comunidades historicamente instaladas naquele território.

Nesse contexto, São Luís – MA, como cidade pertencente à Amazônia Legal brasileira, tem figurado como entreposto de uma região subordinada ao arranjo global, periférica de um modo permanentemente vinculado ao modelo de desenvolvimento econômico vigente (Pontes, 2022). É justamente por isso que a produção mineral, o avanço do agronegócio, a implantação de hidrelétricas e, acima de tudo, a possibilidade de expansão do CPSL não pode ser desconsiderados do projeto de exteriorizar a economia de escoamento dessa região.

A intensificação de investimentos logísticos voltados à exportação portuária tem resultado na multiplicação dos conflitos, haja vista que os ancoradouros instalados no entorno da Ilha de São Luís não são incorporados à dinâmica do CPSL, configurando apenas como isoladas e precárias estruturas de embarque e desembarque de pessoas e cargas, sem qualquer tipo de investimento e manutenção por parte da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). Exemplo disso são as sucessivas paralisações das atividades no Terminal da Ponta da Espera, que não possui embarcações (*ferryboats*) adequados e em boas condições para realizar a travessia até o Porto do Cuijupé, localizado do outro lado da Baía de São Marcos, na cidade de Alcântara.

A projeção é que esse cenário se amplie frente à intensificação do fluxo de extração de minério de ferro nas minas do Projeto SD 11 Eliezer Batista e com o avanço da regularização da região denominada de MATOPIBA, que significa a expansão da monocultura em partes dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Tais investimentos na cadeia de mineração e do agronegócio têm, por seu turno, fu-

turos investimentos na logística de exportação portuária. E, por consequência, a ampliação da cidade de São Luís e seus ancoradouros de menor expressão, ao *status* de local de passagem de riquezas e entreposto da circulação de graneleiros e trens de ferros.

Recebido para publicação em 11 de agosto de 2022
Aceito para publicação em 08 de março de 2025

Editor Chefe: Renato Francisquini Teixeira

REFERÊNCIAS

- ALVES, E. J. P. *Repertórios e argumentos da mobilização política: um estudo sobre o Movimento Reage São Luís em São Luís-MA*. 2014. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia [Sociologia]) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2014.
- BARBOSA, Z. M. *Maranhão, Brasil: lutas de classes e reestruturação produtiva em uma nova rodada de transnacionalização do Capitalismo*. São Luís: Editora UEMA, 2006.
- 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. Brasília: [s.n.], 1980. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1813.htm. Acesso em: 29 abr. 2025.
- CARNEIRO, M. S. *Mineração, siderurgia e desenvolvimento na Amazônia Oriental: um balanço da experiência do Programa Grande Carajás*. In: CONGILIO, C. R.; BEZERRA, R.; MICHELOTTI, F. (org.). *Mineração, trabalho e conflitos amazônicos no sudeste do Pará*. Marabá: Iguana, 2019. p. 98-121.
- COLLYER, W. O. *Lei dos Portos: O Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência*. São Paulo: Lex Editora, 2008. v. 1.
- D'ABBEVILLE, C. *História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão e terras circunvizinhas*. São Paulo: Ed. Siciliano, 2002.
- DEGRASSI, S. *The Seaport Network Hamburg*. 2001. Tese (Doutorado) – Universidade de Hamburgo, Hamburgo, 2001.
- DIAS, M. N. Fomento ultramarino e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778) (VII). *Revista de História*, [S.l.], v. 37, n. 75, p. 55-83, 1968. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/127408>. Acesso em: 30 mar. 2022.
- ENGLISH, B. A. *Alcoa na Ilha: um documento acerca das implicações sociais, econômicas e ambientais da implantação de uma indústria de alumínio em São Luís do Maranhão*. [S.l.]: Cáritas Brasileira, 1984.
- FERREIRA, A. J. de A. *Evolução e perspectivas do Itaqui: do “sonho” à importância para o Complexo Portuário de integração regional brasileira na economia mundial contemporânea*. São Luís: EDUFMA, 2023.
- GPM. MULTIMODAL: TERMINAL PORTUÁRIO DE ALCÂNTARA – TPA, 2019.
- GISTELINCK, F. *Carajás: usinas e favelas*. São Luís: Minerva, 1988.

- GRZYBOWSKI, C. Apresentação. In: COELHO, T. P. *Projeto Grande Carajás: 30 anos de desenvolvimento frustrado*. Rio de Janeiro: IBASE, 2014.
- HIRSCHMAN, A. *The Strategy of Economic Development*. New Haven: Yale University Press, 1958.
- LOPES, S. N. Os Portos do Pará e do Maranhão no Comércio Atlântico: os negociantes e a suas redes comerciais. In: MICHELI, M. V.; DIAS, T. (org.). *Portos Coloniais: Estudos de História portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2020.
- MARANHÃO. Decreto nº 7.646, de junho de 1980. Dispõe sobre a implantação do Distrito Industrial de São Luís e dá outras providências. Brasília: [s.l.], 1980. Disponível em: <http://www.saoluis.ma.gov.br/administracao/>. Acesso em: 22 abr. 2022.
- MARANHÃO. Decreto nº 20.727, de 23 de agosto de 2004. Reformula a área do Distrito Industrial de São Luís - DISAL, aprovado pelo Decreto Estadual nº 18.842 de 17 de julho de 2002 e dá outras providências. Brasília: [s.l.], 2004. Disponível em: <http://www.saoluis.ma.gov.br/administracao/>. Acesso em: 12 mar. 2022.
- MARX, K. *O Capital: Crítica da Economia Política*, volume II, livro segundo, O processo de circulação do capital. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. *Estudo de Impacto Ambiental do Terminal Portuário de São Luís*, 2014.
- PONTES, J.P. X. Aspectos Urbanos na Amazônia. *Brasil de Fato*, 2022. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/06/10/aspectos-do-urbano-na-amazonia>. Acessado em: 25 jul. 2022.
- PORTO DO ITAQUI. *Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui*. LABTRANS, 2018.
- REGULAMENTO DO TERMINAL MARÍTIMO DE PONTA DA MADEIRA, SEM DATA. Disponível em: http://www.vale.com/PT/business/logistics/SiteAssets/logistica/docs/regulamento-portuario-PDM-PT_rev1.pdf. Acesso em: 15 maio 2022.
- SANTOS, Protásio César dos. *Discurso da Mídia Impressa Sobre a Implantação da ALCOA Mineração S.A em São Luís, Maranhão*. 2010. Tese (Doutorado) – Programa de Pós – Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.
- SANTOS, S.; VALENTE, A.M.; PASSAGLIA, E.; CRUZ, J.A.; SOARES DE MELLO, J.C.C.B.; CARVALHO, N.A.; MAYERLE, S. *Qualidade e Produtividade no Transporte Aquaviário de Cargas*. Qualidade e Produtividade nos Transportes. 1 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2008. v. 1, p. 115-134.
- SOUSA, S. M. N. *Estudo Sobre as Mudanças Sociais Decorrentes da Implantação do Projeto Alumar em São Luís – Maranhão*. 1986. Monografia (Especialização em Sociologia) – UFMA, 1986.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO. *Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da caracterização da atividade de dragagem do canal de acesso e dos berços 104, 103, 102, 101 e 100 no Porto do Itaqui – MA*. São Luís (MA), 2012.
- VALE. *Formulário 20-F- Relatório anual*, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2007. Rio de Janeiro, 2008.
- VALE. *Formulário 20-F- Relatório anual*, de acordo com a seção 13 ou 15(d) da lei de mercado de capitais de 1934 para o exercício encerrado em: 31 de dezembro de 2019. Rio de Janeiro, 2020.
- VALE. *Regulamento do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira*, 2012.
- VALE. *Produção e vendas da Vale no 4T20 e 2020*, 2021. Disponível em http://www.vale.com/PT/investors/information-market/quarterly-results/ResultadosTrimestrais/20210203%20PREREPORT%204T20_p.pdf. Acesso em: 11 maio 2022.

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA:

Jadeylson Ferreira Moreira – Conceitualização, investigação, administração do projeto e escrita – revisão e edição.

José O. Alcântara Jr. – Investigação, análise formal, e escrita – esboço original

Jadeylson Ferreira Moreira – Graduado em Ciências Sociais (UFMA), mestre em Ciências Sociais (UFMA), doutorando no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais UFMA.

José O. Alcântara Jr. – Graduado em Ciências Sociais (UFC); Mestre em Sociologia (UFC); Doutor em Ciências Sociais (PUCSP); Pós-doc Departamento de Sociologia USP. Professor efetivo no curso de Ciências Sociais e no Programa Pós-graduação em Ciências Sociais e Coordenador do Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais – GEPFS – (www.gepfs.ufma.br). Associado da Sociedade Brasileira de Sociologia. Artigo publicados; “A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano, Marcio Rodrigo da Silva Pereira e José O. Alcântara Jr. In: Caderno Metrôpoles, ISSN: 1517-2422, v. 19, n. 40, p. 977-998.

THE PORT EXPANSION OF SÃO LUÍS ISLAND - MARANHÃO

Jadeylson Ferreira Moreira
José O. Alcântara Jr.

The article polemizes the port expansion and the transformations resulting from this enterprise in the capital of Maranhão. The analysis highlights the external character of the commodity business in the export dynamics and the conflicting interdependence with the city. To this end, we carried out a literature review with authors who dealt with the issue on screen. We have obtained documents of technical origin about the Port Complex and we have local observations and contacts with leaders of neighborhoods affected by the expansion process of the Port Complex, in order to describe the contradictions of the port complex.

KEYWORDS: Logistics Expansion. Port Complex of São Luís. Capital.

LA EXPANSIÓN PORTUARIA DE LA ISLA DE SÃO LUÍS - MARANHÃO

Jadeylson Ferreira Moreira
José O. Alcântara Jr.

El artículo polemiza sobre la expansión portuaria y las transformaciones resultantes de este desarrollo en la capital de Maranhão. El análisis enfatiza el carácter externo del negocio de las commodities en la dinámica exportadora y la interdependencia conflictiva con la ciudad. Para ello, realizamos una revisión bibliográfica con autores que han tratado el tema en cuestión. Recopilamos documentos técnicos sobre el Complejo Portuario y nos basamos en observaciones locales, así como en contactos con líderes de barrios afectados por el proceso de expansión del Complejo Portuario, para describir las contradicciones del complejo portuario.

PALABRAS CLAVE: Expansión logística. Complejo portuario de São Luís. Capital.